

Frumvarp til laga

um loftferðir.

Frá innviðaráðherra.

I. KAFLI

Markmið, gildissvið og orðskýringar.

1. gr.

Markmið.

Markmið laga þessara er að stuðla að og tryggja öruggar, greiðar og skilvirkar flug-samgöngur að teknu tilliti til neytendaverndar, umhverfissjónarmiða og þjóðréttarlegra skuld-bindinga.

2. gr.

Gildissvið.

Lög þessi gilda á íslensku yfirráðasvæði, þ.e. íslensku landsvæði, innsævi, landhelgi og lofthelgi, og um:

- a. loftför skráð á Íslandi, og allt um borð í þeim, hvar sem þau eru stödd, nema samningar við önnur ríki eða lög þess ríkis sem loftfarið fer um leiði til annars,
- b. óskráð loftför, þ.m.t. ómönnuð loftför, í för til og frá og á íslensku yfirráðasvæði,
- c. loftför skráð í þriðja ríki, í för til og frá og á íslensku yfirráðasvæði,
- d. hluti og tæki sem farið geta um loftið en eru ekki loftför, í för til og frá og á íslensku yfirráðasvæði,
- e. þá einstaklinga og lögaðila, með aðalaðsetur eða höfuðstöðvar hér á landi eða utan íslensks yfirráðasvæðis, sem eru eftirlitsskyldir samkvæmt lögum þessum,
- f. þá aðila og loftför sem falla undir samning um tilfærslu eftirlits að hluta eða öllu leyti frá lögbæru landsyfirvaldi erlends ríkis eða Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins til Samgöngustofu,
- g. verkefni, eftirlit, réttindi og skyldur lögbærra stjórnvalda og Eftirlitsstofnunar EFTA á sviði flugmála.

Tilvísun til loftfara, hluta og tækja og aðila skv. 1. mgr. tekur einnig til þeirrar þjónustu sem veitt er.

XVI. og XVII. kafli skulu gilda óháð 1. mgr.

Ráðherra ákveður að hve miklu leyti lög þessi og reglugerðir settar samkvæmt þeim gilda utan íslensks yfirráðasvæðis og um loftfar skráð í þriðja ríki sem starfrækt er af aðila sem er með höfuðstöðvar eða aðalaðsetur á Íslandi og lýtur eftirliti Samgöngustofu að hluta eða öllu leyti á grundvelli samnings við skráningarríki. Sama á við hvað varðar loftfar skráð hér á landi

sem starfrækt er af aðila sem er með höfuðstöðvar eða aðalaðsetur í erlendu ríki og lýtur eftirliti erlends stjórnvalds að hluta eða öllu leyti á grundvelli samnings við Samgöngustofu.

3. gr.

Orðskýringar.

Merking orða og hugtaka í lögum þessum, að undanskildum XVII. kafla, er sem hér segir:

1. *Almannaflug*: Borgaralegt flug loftfars annað en flutningaflug, og sérstök starfræksla í ábataskyni, hvort sem er reglubundið eða óreglubundið.
2. *Almenningsflug*: Allt flug annað en ríkisflug, þ.m.t. almannaflyg og starfræksla í ábataskyni.
3. *Alþjóðlegar kröfur og ráðlagðar starfsvenjur*: Alþjóðlegar kröfur og ráðlagðar starfsvenjur sem Alþjóðaflugmálastofnunin hefur samþykkt í samræmi við 37. gr. Chicago-samningsins.
4. *Áframhaldandi lofthæfi*: Allt ferlið sem tryggir að loftfar uppfylli ávallt, á þeim tíma sem það er starfrækt, gildandi kröfur um lofthæfi og sé öruggt í starfrækslu.
5. *Búnaður til að fjarstýra ómönnuðu loftfari*: Hvers konar mælar, búnaður, kerfi, tækjabúnaður, fylgihlutir, hugbúnaður eða aukabúnaður sem er nauðsynlegur fyrir örugga starfrækslu ómannaðs loftfars og er ekki hluti af eða hafður um borð í ómannaða loftfarinu.
6. *EASA-loftfar*: Loftfar sem fellur undir gildissvið EASA-reglugerðarinnar.
7. *EASA-reglugerðin*: Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/1139 frá 4. júlí 2018 um sameiginlegar reglur um almenningaflug og um stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins og um breytingu á reglugerðum (EB) nr. 2111/2005, (EB) nr. 1008/2008, (ESB) nr. 996/2010 og (ESB) nr. 376/2014 og tilskipunum Evrópuþingsins og ráðsins 2014/30/ESB og 2014/53/ESB og um niðurfellingu á reglugerðum Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 552/2004 og (EB) nr. 216/2008 og reglugerð ráðsins (EBE) nr. 3922/91 eins og hún er tekin upp í samninginn um Evrópska efnahagssvæðið, með þeim aðlögunum sem leiðir af ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar og bókun 1 um altæka aðlögun, með síðari breytingum.
8. *EASA-ríki*: Aðildarríki Evrópusambandsins og þau Evrópuríki sem taka þátt í starfsemi Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins (EASA) á grundvelli 129. gr. EASA-reglugerðarinnar.
9. *Fjarflugmaður*: Einstaklingur sem ber ábyrgð á öruggu flugi ómannaðs loftfars með því að stjórna stýrikerfi loftfarsins, annaðhvort handvirkt eða, ef ómannaða loftfarið flýgur sjálfvirkt, með því að fylgjast með stefnu þess og vera reiðubúinn að grípa inn í og breyta stefnunni hvenær sem er.
10. *Flugleiðsöguþjónusta*: Flugumferðarþjónusta, fjarskipta-, leiðsögu- og kögunarþjónusta, veðurþjónusta fyrir flugleiðsögu og upplýsingaþjónusta flugmála.
11. *Flugrekandi/umráðandi loftfars*: Einstaklingur eða lögaðili sem starfrækir eða hefur í hyggju að starfrækja loftfar.
12. *Flugverji*: Einstaklingur sem flugrekandi tilnefnir til að gegna skyldustörfum um borð í loftfari.
13. *Flugvöllur*: Tiltekið svæði á landi eða á vatni, á föstu eða fljótandi mannvirki á landi eða úti fyrir strönd, þ.m.t. allar byggingar, mannvirki og búnaður, sem ætlað er að nokkra eða öllu leyti til afnota við komur og brottfarir loftfara og hreyfingar þeirra á jörðu niðri.

14. *Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins*: Stofnun Evrópusambandsins, stofnuð á grundvelli EASA-reglugerðarinnar, sem Ísland á aðild að í gegnum samninginn um Evrópska efnahagssvæðið.
15. *Flutningaflug*: Starfræksla loftfars sem felur í sér flutninga á farþegum, vörum eða pósti gegn greiðslu eða annars konar gjaldi.
16. *Framleiðsluvara*: Loftfar, hreyfill eða loftskrúfa.
17. *Fyrirtæki*: Einstaklingur eða lögaðili, hvort sem hann stundar viðskipti í ábataskyni eða ekki, eða hvers konar opinber stofnun, hvort heldur hún hefur réttarstöðu lögaðila eða ekki.
18. *Geðvirk efni*: Alkóhól, ópíumefni, kannabisefni, róandi lyf og svefnlyf, kókaín, önnur geðörvandi lyf, ofskynjunarlyf og rokkgjörn leysiefni en að undanskildu koffíni og tóbaki.
19. *Hindrun*: Allir fastir, hvort heldur til bráðabirgða eða frambúðar, og hreyfanlegir hlutir, eða hlutar þeirra sem:
 - a. eru staðsettir á svæði ætluðu til hreyfinga loftfara á jörðu niðri, eða
 - b. ná hærra en skilgreindur flötur sem er ætlaður til að vernda loftför á flugi, eða
 - c. eru utan þessara skilgreindu flata og hafa verið metnir hættulegir flugumferð.
20. *Hæfur aðili*: Vottaður lögaðili eða einstaklingur sem Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins eða lögbært landsyfirvald kann að fela tiltekin verkefni sem tengjast vottun og eftirliti samkvæmt lögum þessum eða reglugerðum settum á grundvelli þeirra, undir eftirliti og á ábyrgð Flugöryggisstofnunarinnar eða hins lögbæra landsyfirvalds.
21. *Hættulegur varningur*: Hlutir eða efni sem geta stofnað heilbrigði, öryggi, eignum eða umhverfinu í hættu og er að finna í skránni yfir hættulegan varning í tæknilegu fyrirmælunum eða eru flokkuð í samræmi við þessi fyrirmæli. Með tæknilegum fyrirmælum er átt við síðustu gildu útgáfu fyrirmæla Alþjóðaflugmálastofnunarinnar um öruggan flutning hættulegs varnings með flugi, þar á meðal viðbótarefni og breytingar sem samþykktar hafa verið af stofnuninni.
22. *Höfuðstöðvar*: Aðalskrifstofa eða skráð skrifstofa fyrirtækis þar sem aðalfjármálastarfssemi og rekstrarstjórnun fer fram.
23. *Loftfar*: Loftfar telst sérhvert tæki sem haldist getur á flugi vegna verkana loftsins, annarra en loftpúðaáhrifa við yfirborð jarðar.
24. *Lögbær stjórnvöld*: Lögbært landsyfirvald í ríki og Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins, hvort um sig eða saman, eftir atvikum.
25. *Lögbært landsyfirvald*: Einn eða fleiri aðilar sem tilnefndir eru af ríki og hafa nauðsynlegar heimildir og er falin ábyrgð á vottun, eftirliti og framfylgd í samræmi við lög og reglugerðir. Lögbært landsyfirvald hér á landi er Samgöngustofa nema annað sé tekið fram.
26. *Ómannað loftfar*: Hvers kyns loftfar sem er starfrækt eða hannað fyrir flug með sjálfstýringu eða fjarstýribúnaði án flugmanns um borð og, ef við á, búnaðurinn til að fjarstýra því.
27. *Óuppsettur búnaður*: Hvers konar mælar, búnaður, kerfi, tækjabúnaður, fylgihlutir, hugbúnaður eða aukahlutir sem flugrekandi tekur með um borð í loftfar, sem telst ekki hlutur, og sem eru notaðir eða ætlaðir til notkunar við starfrækslu eða stjórn loftfars, og auka líkurnar á því að farþegar komist lífs af eða gæti haft áhrif á örugga starfrækslu loftfarsins.
28. *Rekstraraðili flugvallar*: Lögaðili eða einstaklingur sem starfrækir eða hefur í hyggju að starfrækja einn flugvöll eða fleiri.

29. *Sérstök starfræksla*: Öll starfræksla önnur en flutningaflug þar sem loftfarið er notað fyrir sérstaka starfsemi eins og landbúnað, byggingastarfsemi, ljósmyndun, landmælingar, athuganir, eftirlit úr lofti, auglýsingaflug og viðhaldsprófunarflug.
30. *Starfræksla loftfars í ábataskyni*: Hvers konar starfræksla loftfars gegn greiðslu eða annars konar gjaldi fyrir almenning eða samkvæmt samningi milli flugrekanda/umráðanda loftfars og viðskiptavinar þar sem sá síðarnefndi stjórnar flugrekanda/umráðanda ekki með neinum hætti.
31. *Viðhald*: Hvert eftirtalinna atriði, eitt sér eða sambland þeirra: grannskoðun, viðgerð, skoðun, endurnýjun, breyting eða lagfæring á galla í loftfari eða íhlut, að undanskilinni fyrirflugsskoðun.
32. *Vottorð*: Hvers konar vottorð, samþykki, skírteini, heimild, staðfestingarvottorð eða annað skjal sem gefið er út í framhaldi af vottun sem staðfestir samræmi við viðeigandi kröfur.
33. *Vottun*: Hvers konar viðurkenning í samræmi við lög þessi sem byggist á viðeigandi mati á því hvort andlag vottunar uppfyllir viðeigandi kröfur með útgáfu viðeigandi vottorðs til staðfestingar á því.
34. *Vottunarforskriftir*: Tæknistaðlar, sem aðili má nota vegna vottunar og Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins hefur samþykkt, þar sem tilgreindar eru aðferðir til að staðfesta samræmi við stjórnvaldsfyrirmæli og kröfur í lögum.
35. *Yfirlýsing*: Hvers konar skrifleg yfirlýsing sem er gerð í samræmi við lög þessi og er á ábyrgð lögaðila eða einstaklings sem staðfestir að viðeigandi kröfur er varða andlag yfirlýsingarinnar séu uppfylltar.

II. KAFLI

Stjórn flugmála.

4. gr.

Stjórnun og verkefni.

Ráðherra fer með yfirstjórn flugmála á íslensku yfirráðasvæði. Samgöngustofa, og eftir atvikum Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins, annast tiltekin verkefni og eftirlit í samræmi við lög þessi, lög um Samgöngustofu og samninginn um Evrópska efnahagssvæðið, sbr. lög um Evrópska efnahagssvæðið.

Eftirlitsstofnun EFTA fer með afmarkað vald vegna eftirlits með flugstarfsemi í samræmi við lög þessi, samninginn um Evrópska efnahagssvæðið og samning milli EFTA-ríkjanna um stofnun eftirlitsstofnunar og dómstóls.

5. gr.

Lögbært landsyfirvald.

Samgöngustofa fer með verkefni samkvæmt lögum þessum og eftirlit með:

- a. loftförum sem skráð eru hér á landi eða starfrækt á íslensku yfirráðasvæði, hlutum og tækjum sem farið geta um loftið en eru ekki loftför, þ.m.t. geimhlutum,
- b. eigendum og flugrekendum/umráðendum loftfara, hluta og tækja sem farið geta um loftið en eru ekki loftför, þ.m.t. geimhluta, aðilum sem hefja á loft eða skjóta upp slíkum hlutum og tækjum, flugverjum og ef við á fjarflugmönnum,
- c. einstaklingum sem eru handhafar vottorðs, skírteinis, annarra réttinda eða fullgildingar útgefnum af Samgöngustofu eða hafa gefið út yfirlýsingu til stofnunarinnar, auk vottorða sem gefin eru út af fluglæknasetrum eða læknum skv. VII. kafla,
- d. handhöfum staðfestingarvottorða sem gefin eru út af aðila sem fellur undir e-lið,

- e. aðilum sem hafa höfuðstöðvar hér á landi eða aðalaðsetur og eru handhafar vottorðs eða annarra útgefinna réttinda af Samgöngustofu eða hafa gefið út yfirlýsingu til stofnunarinnar,
 - f. flugvöllum, rekstraraðilum flugvalla, aðilum sem veita flugafgreiðslu, aðilum sem veita hlaðstjórnunarþjónustu á flugvöllum og aðilum sem veita flugumferð þjónustu á íslensku yfirráðasvæði, sbr. þó d-lið 1. mgr. 7. gr.,
 - g. aðilum sem skylt er samkvæmt lögum þessum og reglugerðum sem settar eru samkvæmt þeim að tilkynna sig fyrir fram, gefa út yfirlýsingu til Samgöngustofu eða sækja um útgáfu vottorðs, skráningu eða viðurkenningu til stofnunarinnar til að starfrækja, veita þjónustu eða setja vöru, sem fellur undir lög þessi, á markað á íslensku yfirráðasvæði,
 - h. aðilum sem sæta eftirliti stofnunarinnar á grundvelli tilfærslu eftirlits,
 - i. öryggi og opinberri markaðsgæslu vara, þ.m.t. ómannaðra loftfara sem ekki eru leikföng, búnaðar og kerfa og kerfishluta sem falla undir lög þessi,
 - j. vinnuumhverfi flugverja í áhöfn loftfara,
- svo og önnur þau verkefni, stjórnsýslu og eftirlit sem lög þessi og reglugerðir sem settar eru samkvæmt þeim áskilja.

Aðilar skv. 1. mgr. eru einnig tilnefndir stjórnendur þar sem við á og starfsfólk og verk-takar, þ.m.t. starfsfólk og verktakar eftirlitsskyldra aðila sem hafa á hendi starf sem mikilsvert er fyrir öryggi loftferða.

6. gr.

Kröfur til lögbærs landsyfirvalds.

Samgöngustofa skal koma á og viðhalda virku stjórnunarkerfi og skjalfestum verklagsreglum sem taka til þeirra verkefna, stjórnsýslu og eftirlits sem stofnuninni er falið samkvæmt lögum þessum. Þá skal stofnunin koma á kerfisbundinni skráningu sem gefur möguleika á viðunandi geymslu, aðgengi og rekjanleika allra gagna sem verða til í starfsemi stofnunarinnar á því sviði sem lög þessi taka til.

Samgöngustofa skal gera ráðstafanir til að tryggja öryggi gagna og upplýsinga sem stofnunin aflar í þágu eftirlits og eftirlitsskyldir aðilar veita stofnuninni í trúnaði. Í því skyni skal stofnunin grípa til nauðsynlegra öryggisráðstafana.

Starfsfólk sem kemur að framkvæmd laga þessara og eftirliti skal búa yfir nauðsynlegri kunnáttu, reynslu og, ef við á, réttindum og hafa hlotið viðeigandi þjálfun til að vinna þau verkefni sem því eru falin.

Starfsfólk sem fer með beitingu valdheimilda á sviði eftirlits í umboði stofnunarinnar skal hafa skilríki útgefin af stofnuninni því til staðfestu. Samgöngustofa skal setja reglur um slík skilríki.

Samgöngustofu er heimilt að leggja til eftirlitsfólk í samlag eftirlitsfólks sem Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins veitir forstöðu og jafnframt óska eftir eftirlitsfólki frá samlaginu til starfa á vegum Samgöngustofu. Eftirlitsfólk á vegum samlagsins, sem Samgöngustofa kann að taka í þjónustu sína, skal vinna á ábyrgð og undir stjórn stofnunarinnar.

7. gr.

Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins.

Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins fer með verkefni samkvæmt lögum þessum og eftirlit með:

- a. hæfum aðilum og aðilum sem eru handhafar útgefinna vottorða af Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins eða hafa gefið út yfirlýsingar til stofnunarinnar, þ.m.t. um hönnun

- framleiðsluvara, hluta og úppsetts búnaðar og búnaðar til að fjarstýra loftförum og öryggistengdum flugvallarbúnaði,
- b. yfirlýsingum aðila varðandi samræmi hönnunar framleiðsluvöru, hluta og úppsetts búnaðar og búnaðar til að fjarstýra loftförum,
 - c. aðilum sem hafa höfuðstöðvar í þriðja ríki og eru handhafar vottorðs sem Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins hefur gefið út eða hafa gefið út yfirlýsingar til stofnunarinnar,
 - d. aðilum sem sinna samevrópskri þjónustu við flugumferð og aðilum sem hanna, framleiða og viðhalda kerfum og kerfishlutum fyrir slíka þjónustu,
 - e. aðilum sem sæta eftirliti Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins á grundvelli tilfærslu eftirlits,
 - f. starfsemi, loftförum og flugverjum í samræmi við reglugerð sem ráðherra setur.

Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins skal annast fyrir hönd íslenska ríkisins störf og verkefni hönnunar-, framleiðslu- og skráningarríkis samkvæmt Chicago-samningnum að því er varðar framleiðsluvörur, hluti, úppsettan búnað og búnað til að fjarstýra ómönnuðum loftförum sem falla undir gildissvið EASA-reglugerðarinnar er lúta að vottun hönnunar og upplýsingum um áframhaldandi lofthæfi.

Jafnframt veitir Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins Eftirlitsstofnun EFTA aðstoð við úttektir og vöktun á lögbæru landsyfirvaldi, veitir álit sitt hvað varðar tilkynningar og beiðnir lögbærra landsyfirvalda og annast önnur verkefni í samræmi við reglugerð sem ráðherra setur.

Aðilar skv. 1. mgr. eru einnig tilnefndir stjórnendur þar sem við á og starfsfólk og verk-takar, þ.m.t. starfsfólk og verktakar eftirlitsskyldra aðila sem hafa á hendi starf sem mikilsvert er fyrir öryggi loftferða. Þriðja ríki samkvæmt þessu ákvæði merkir önnur ríki en EASA-ríki.

8. gr.

Eftirlit.

Lögbær stjórnvöld skulu vakta og meta öryggisframmistöðu þeirra aðila sem þau hafa eftirlit með. Eftirlit skal vera samfellt og skjalfest og grundvallast á forgangsatriðum sem eru ákveðin í ljósi áhættu fyrir almenningsflug eftir því sem við á. Annað eftirlit skal vera í samræmi við lög þessi og reglugerðir sem ráðherra setur.

9. gr.

Ráð og nefndir.

Ráðherra skipar annars vegar flugverndarráð og hins vegar ráð um ráðstafanir til að greiða fyrir flugstarfsemi og samhæfingu opinberra aðila og annarra á því sviði. Nánar skal kveðið á um ráðin, hlutverk, verkefni og samsetningu fulltrúa hagsmunaaðila og opinberra aðila og skipunartíma í reglugerð sem ráðherra setur.

Samgöngustofa setur reglur um skipan, hlutverk og verkefni vinnuverndarráðs vegna flugstarfsemi og flugverndarnefnda á flugvöllum. Samgöngustofa skal tryggja eftir því sem við á að samræmingarnefnd flugvallar sé skipuð.

10. gr.

Söfnun, greining og skipti á upplýsingum og gögnum.

Lögbær stjórnvöld skulu greina, safna og skiptast á upplýsingum og gögnum er varða framkvæmd laga þessara og reglugerða sem sett eru á grundvelli þeirra í þágu aukins flugöryggis.

Lögbær stjórnvöld skulu grípa til nauðsynlegra og skilvirkra aðgerða til að efla og stuðla að vitundarvakningu um öryggi í flugi og miðla öryggistengdum upplýsingum sem skipta máli vegna forvarna gegn slysum og atvikum í flugi.

Gögn sem geyma upplýsingar er varða 129. gr., þ.m.t. tilkynningar, kvartanir og nafn þess er kvartar og þess er kvörtun beinist gegn, eru undanþegin upplýsingarétti samkvæmt upplýsingalögum og stjórnsýslulögum.

11. gr.

Vinnsla persónuupplýsinga og samstarf um samevrópsk gagnasöfn.

Samgöngustofu er heimil vinnsla persónuupplýsinga og upplýsinga er varða framkvæmd og eftirlit, þar á meðal upplýsinga um eftirlitsskylda aðila, upplýsinga um heilbrigði og fjárhagsleg málefni, upplýsinga um neyslu geðvirkra efna og refsiverða háttsemi og annarra upplýsinga sem hinn skráði lætur í té, stofnunin aflar, fær aðsendar eða verða til í starfsemi hennar í þeim tilgangi að sinna hlutverki sínu samkvæmt lögum þessum og reglugerðum sem settar eru samkvæmt þeim. Um meðferð persónuupplýsinga fer samkvæmt lögum um persónuvernd og vinnslu persónuupplýsinga.

Samgöngustofa tekur þátt í samstarfi um miðlæg samevrópsk gagnasöfn og skal flytja í þau viðeigandi upplýsingar og gögn er varða flugöryggi, vottun, eftirlit og framfylgd að því marki sem mælt er fyrir um slíka miðlun og flutning í reglugerð sem ráðherra setur. Skal rannsóknarnefnd samgönguslysa hafa aðgang að þessum upplýsingunum til að sinna skyldum sínum.

Samgöngustofa, rannsóknarnefnd samgönguslysa og eftir atvikum aðrir aðilar sem skylt er að miðla upplýsingum í samevrópsku gagnasöfnin skulu gera viðeigandi ráðstafanir til að tryggja nauðsynlega vernd viðkvæmra öryggistengdra upplýsinga og persónuupplýsinga í gagnagrunnum og gagnasöfnum sínum og við miðlun og flutning slíkra upplýsinga í samevrópsku gagnasöfnin. Ávallt skal tryggja að persónulegar upplýsingar sem skráðar eru í samevrópsk gagnasöfn, þ.m.t. heilbrigðisupplýsingar, séu ekki geymdar lengur en þörf krefur.

12. gr.

Upplýsingamiðlun til stofnana.

Samgöngustofu og öðrum stjórnvöldum hér á landi er skylt að láta Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins, Eftirlitsstofnun EFTA eða, eftir atvikum, öðrum stofnunum innan EASA-ríkjanna í té allar þær upplýsingar og gögn sem stofnunum þessum eru nauðsynleg til að þeim sé unnt að sinna eftirlitshlutverki sínu samkvæmt lögum þessum og reglugerðum sem settar eru samkvæmt þeim og þjóðréttarlegum skuldbindingum.

Skyldan skv. 1. mgr. nær einnig til gagna sem háð eru þagnarskyldu á grundvelli annarra laga.

13. gr.

Eftirlitsskyldur aðili með aðsetur í fleiri en einu ríki.

Ef eftirlitsskyldur aðili hefur höfuðstöðvar eða aðalaðsetur hér á landi en er með starfsemi í fleiri en einu ríki skal Samgöngustofu heimilt hafa samstarf um eftirlit við lögbær landsyfirvöld, eitt eða fleiri, í því ríki eða ríkjum þar sem aðili er með starfsemi. Sama á við hafi Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins tekið við verkefnum og eftirliti lögbærs landsyfirvalds.

14. gr.

Tilfærsla eftirlits.

Samgöngustofu er heimilt, að undangengnu samráði við ráðherra, að færa til verkefni og eftirlit sem heyrir undir stofnunina með samningi við:

- a. lögbært landsyfirvald erlends ríkis,
- b. Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins,
- c. hæfan aðila, enda sé hann vottaður og metinn hæfur til þeirra verkefna og eftirlits sem um ræðir skv. 15. gr.

Tilfærsla skv. 1. mgr. getur tekið til afmarkaðra verkefna, þ.m.t. vottunar og útgáfu vottorða, móttöku yfirlýsinga og eftirlits og framfylgdar til lengri eða skemmri tíma. Tilfærsla er almennt ekki ætlað að vera varanleg og er um afturkræfa ráðstöfun að ræða.

Með tilfærslu er Samgöngustofa leyst undan skyldum sínum að því marki sem þær færast til viðtakanda.

15. gr.

Hæfur aðili.

Einstaklingur eða lögaðili sem sækist eftir vottun sem hæfur aðili skal vottaður af Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins, Samgöngustofu eða sameiginlega af tveimur eða fleiri lögbærum landsyfirvöldum EASA-ríkja eða Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins og einu eða fleiri lögbærum landsyfirvöldum EASA-ríkja.

Lögbærum stjórnvöldum skv. 1. mgr. er heimilt, eftir því sem við á, að breyta, takmarka, fella tímabundið úr gildi eða afturkalla vottorð ef aðili uppfyllir ekki lengur þær kröfur sem gerðar eru til vottunar.

Vottorð hæfs aðila útgefið skv. 1. mgr. hefur fullt gildi hér á landi. Gilt vottorð hæfs aðila er forsenda þess að aðili geti tekið að sér verkefni er tengjast vottun eða eftirliti sem fellur undir gildissvið EASA-reglugerðarinnar. Lögbærum stjórnvöldum er í sjálfsvald sett að hve miklu leyti þau vilja færa sér í nyt vottun hæfs aðila og þeirra réttinda sem honum kunna að hafa verið veitt af öðrum lögbærum landsyfirvöldum eða af Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins. Hæfur aðili skal taka og halda við ábyrgðartryggingu vegna þeirra verkefna sem hann tekst á hendur nema það lögbæra landsyfirvald sem felur honum verkefni undirgangist ábyrgðina.

16. gr.

Viðurkenndur aðili.

Samgöngustofu, að undangengnu samráði við ráðherra, er heimilt að færa verkefni og eftirlit á sviði almannaflygs, vegna efnisatriða er falla utan gildissviðs EASA-reglugerðarinnar, sem undir stofnunina heyrir til aðila sem stofnunin viðurkennir. Um nánari afmörkun, skilyrði fyrir viðurkenningu, ábyrgð og réttaráhrif fer samkvæmt reglugerð sem ráðherra setur.

17. gr.

Tilfærsla eftirlits að beiðni eftirlitsskylds fyrirtækis.

Fyrirtæki sem er með höfuðstöðvar hér á landi og er handhafi vottorðs eða býr yfir hæfi til að sækja um vottorð getur lagt fram beiðni þess efnis að verkefni og eftirlit Samgöngustofu færist til Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins ef það er með eða hyggst hafa verulegan hluta starfsstöðva, sem falla undir vottorðið, og starfsfólk í einu eða fleiri EASA-ríkjum. Tvö eða fleiri fyrirtæki sem eru hluti af sama fyrirtækjahópi, sem hvert og eitt hefur höfuðstöðvar

í mismunandi EASA-ríkjum, geta einnig lagt fram beiðni enda séu fyrirtækin handhafar vottorðs eða hafi hæfi til að sækja um vottorð fyrir sams konar flugstarfsemi.

Ef Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins eða þau lögbæru landsyfirvöld sem málið varðar telja að beiðni skv. 1. mgr. kunni að hafa neikvæð áhrif á getu þeirra hvers um sig til að sinna verkefnum, eftirliti og framfylgd samkvæmt lögum þessum og reglugerðum sem settar eru samkvæmt þeim, eða mundi á annan hátt hafa neikvæð áhrif á skilvirka starfsemi þess, skal beiðninni synjað.

Ef beiðni skv. 1. mgr. er samþykkt gilda ákvæði 2. og 3. mgr. 14. gr. eftir því sem við á.

18. gr.

Landsáætlun og aðgerðaáætlun á sviði flugöryggis.

Ráðherra skal koma á og viðhalda landsáætlun um flugöryggi í samráði við hagsmunaaðila. Landsáætlun um flugöryggi skal vera í samræmi við umfang og margbreytileika flugstarfsemi hér á landi og Flugöryggisáætlun Evrópu og svæðisbundnar áherslur innan Norður-Atlantshafssvæðisins hvað Ísland varðar.

Landsáætlunin skal að lágmarki taka til þeirra þátta sem tengjast ábyrgð ríkisins á stjórnun öryggis í flugi sem byggist á alþjóðlegum kröfum og ráðlögðum starfsvenjum. Þá skal áætlunin tilgreina með hliðsjón af opinberri stefnu og markmiðum ríkisins á sviði flugmála stig öryggisframmistöðu og það stig sem stefnt er að á landsvísu.

Aðgerðaáætlun á sviði flugöryggis skal fylgja landsáætlun um flugöryggi eða vera hluti hennar. Aðgerðaáætlunin skal gerð í samráði við hagsmunaaðila og í henni skulu tilgreindar helstu öryggisáhættur sem áhrif hafa á öryggiskerfi á landsvísu, á grundvelli mats á viðeigandi öryggisupplýsingum, og gerð grein fyrir nauðsynlegum aðgerðum til að draga úr hverri þeirra. Þá skal aðgerðaáætlunin taka mið af svæðisbundnum áætlunum og skilgreina öryggisáhættur og aðgerðir sem tilgreindar eru í flugöryggisáætlun Evrópu og skipta máli fyrir Ísland. Ráðherra er heimilt að fela Samgöngustofu gerð, viðhald og framkvæmd áætlana.

19. gr.

Viðbragðsáætlun vegna flugslysa.

Ráðherra skal koma á og viðhalda áætlun um viðbrögð við flugslysi á landsvísu vegna loftfars sem skráð er hér á landi eða vegna flugslyss sem verður á íslensku yfirráðasvæði eða á alþjóðlegu hafsvæði þar sem Ísland fer með leit og björgun í samræmi við þjóðréttarlegar skuldbindingar. Ráðherra er heimilt að fela öðrum aðilum gerð, samræmingarhlutverk, viðhald og framkvæmd áætlunar.

Ráðherra er heimilt að kveða nánar á um skyldur stjórnvalda, flugrekenda og annarra aðila til að aðstoða farþega og aðstandendur þeirra í kjölfar slyss eða alvarlegs atviks í reglugerð.

20. gr.

Reglugerðarheimild.

Ráðherra skal setja reglugerð til að innleiða EASA-reglugerðina eins og hún er tekin upp í viðauka XIII við samninginn um Evrópska efnahagssvæðið.

Ráðherra er heimilt að setja í reglugerð nánari ákvæði um:

- a. kröfur til lögbærs landsyfirvalds, þ.m.t. stjórnkerfis, tilfanga, aðstöðu og búnaðar, starfsfólks, þjálfunar, verklags, framkvæmdar og tilhögunar eftirlits, vöktunar og vottunar eftirlitsskyldra aðila, flokkunar og meðhöndlunar frávika og framfylgdarráðstafana; upplýsingaöryggi, skráhald og skýrslugjöf um starfsemi lögbærs landsyfirvalds,

- b. verkefni, eftirlit og samstarf Samgöngustofu, Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins og Eftirlitsstofnunar EFTA, þar á meðal miðlun upplýsinga og gagna; tilkynninga; tilhögun og afmörkun eftirlits; upplýsingaöryggi og varnir gegn hvers kyns hættu sem ógna kann öryggi upplýsingakerfa,
- c. ráð sem ráðherra skipar skv. 9. gr.,
- d. samevrópsk gagnasöfn og gagnagrunna, þar á meðal þær upplýsingar sem skylt er að skrá; afmörkun þeirra aðila sem skylt er að miðla upplýsingum til skráningar í gagnasöfnin; upplýsingaöryggi og vernd persónuupplýsinga, geymslutíma, rétt til aðgangs og takmarkanir á rétti til að leiðrétta eða eyða upplýsingum úr gagnasafni eða gagnagrunni,
- e. þá aðstoð sem Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins veitir Eftirlitsstofnun EFTA, þar á meðal á sviði úttekta og vöktunar á lögbærum landsyfirvöldum, við meðhöndlun frá-vika og úrræði til framfylgdar,
- f. þá aðstoð sem Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins veitir lögbærum landsyfirvöldum, þ.m.t. á sviði framkvæmdar samninga við þriðja ríki,
- g. tilfærslu eftirlits og framsal eftirlits,
- h. samlag evrópsks eftirlitsfólks, þ.m.t. kröfur er lúta að hæfni og reynslu eftirlitsfólks til þátttöku; verklag við að óska eftir eða leggja samlagi til eftirlitsfólk,
- i. þóknanir og gjöld Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins,
- j. framkvæmd tilfærslu eftirlits, þar á meðal skilyrði fyrir tilfærslu verkefna og eftirlits og afmörkun og umfang þeirra verkefna og eftirlits sem heimilt er að færa; málsmeðferð, samráð og upplýsingagjöf; hæfnismat; ráðstafanir, samkomulag eða samning um tilfærslu verkefna og eftirlits, skráningu samnings um tilfærslu verkefna og eftirlits og önnur skilyrði sem uppfylla þarf og leiðir af alþjóðlegum kröfum,
- k. kröfur til vottunar hæfra og viðurkenndra aðila, þ.m.t. hæfni, færni og óhlutdrægni, aðstöðu og búnaðar; ábyrgð hæfra og viðurkenndra aðila, gildissvið vottunar hæfra og viðurkenndra aðila og réttindi samfara vottun og eftirlits með þeim,
- l. efnisþætti landsáætlunar um flugöryggi, efnisþætti aðgerðaáætlunar á sviði flugöryggis og efnisþætti viðbragðsáætlunar vegna flugslysa, mat á hverri öryggisáhættu; markmiðs-setningu, samráð við hagsmunaaðila, birtingu og upplýsingamiðlun og samstarf við Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins, þ.m.t. tilkynningar til stofnunarinnar.

III. KAFLI

Aðgangur að íslensku yfirráðasvæði.

21. gr.

För um íslenskt yfirráðasvæði.

Löftfari er aðeins heimil för um íslenskt yfirráðasvæði að uppfylltu einhverju eftirtalinna skilyrða:

- a. það hefur íslenskt þjóðerni og viðeigandi gilt lofthæfivottorð, þjóðarlofthæfivottorð, takmarkað lofthæfi- eða þjóðarlofthæfivottorð, flugleyfi eða heimild í samræmi við VI. kafla,
- b. það hefur þjóðerni EASA-ríkis sem hefur með samningi verið veittur réttur til loftferða um íslenskt yfirráðasvæði og hefur gilt lofthæfivottorð, takmarkað lofthæfivottorð eða flugleyfi,
- c. það hefur þjóðerni ríkis sem er ekki EASA-ríki en hefur með samningi verið veittur réttur til loftferða um íslenskt yfirráðasvæði og hefur gilt lofthæfivottorð,
- d. það er ríkisloftfar erlends ríkis, loftfar skráð í erlendu ríki þar sem yfirlýstur tilgangur flugsins er í þágu erlends ríkis, ómannað ríkisloftfar erlends ríkis eða hlutur og tæki sem

farið getur um loftið en er ekki loftfar sem telst vera í eigu eða undir yfirráðum erlends ríkis, með formlega heimild þess ráðherra sem fer með utanríkismál,

- e. það er óskráð loftfar í tilteknum flokki eða af tiltekinni tegund og/eða undir tiltekinni hámarksflugtaksþyngd, sem ráðherra ákvarðar, og er ekki starfrækt í ábataskyni og uppfyllir þær kröfur sem gerðar eru í reglugerð sem ráðherra setur til skráningar flugrekanda/umráðanda, búnaðar og starfrækslu,
- f. það hefur heimild ráðherra eða Samgöngustofu til farar um íslenskt yfirráðasvæði.

Hlut og tæki sem farið getur um loftið en telst ekki loftfar, þ.m.t. geimhlutur, er aðeins heimilt að hefja á loft eða skjóta upp frá íslensku yfirráðasvæði og/eða heimila endurkomu að fyrir liggi heimild ráðherra eða þess sem hann felur heimildarveitingu. Við meðferð umsóknar og eftirlit skal heimilt að krefjast viðeigandi upplýsinga og gagna skv. 2. mgr. 51. gr.

Sé fyrirhuguð ferð, flug- eða fallferill eða braut hlutar eða tækis í borgaralegri eigu sem ætlað er að fara um loftið en telst ekki vera loftfar, þ.m.t. geimhluta, um íslenska lofthelgi og/eða það loftrými þar sem veitt er flugleiðsöguþjónusta í nafni íslenska ríkisins, skal Samgöngustofu og viðeigandi veitendum þjónustu við loftför skv. 1. mgr. 171. gr. tilkynnt fyrir fram um feril hlutar eða tækis.

Heimild skv. 1. og 2. mgr. má binda þeim skilyrðum sem nauðsynleg teljast og er hún atfyrirvaranleg án fyrirvara.

Ráðherra er heimilt að kveða í reglugerð nánar á um för loftfars og starfrækslu þess um og á íslensku yfirráðasvæði, sem og hluta og tækja sem farið geta um loftið en eru ekki loftför, um komu og brottför, framkvæmd heimildarveitinga og nánari afmörkun hvað útgáfu heimildar varðar og þær kröfur sem slíkir hlutir, tæki og loftför kunna að þurfa uppfylla með tilliti til lofthæfi, búnaðar, umhverfissamræmis og mengunarvarna, flugöryggis, verndar, váttrygginga og ráðstafana til að tryggja öryggi á jörðu niðri og, ef við á, gagnvart annarri flugumferð.

22. gr.

Vottun borgaralegra loftfara frá þriðju ríkjum til flugs.

Þriðja ríki samkvæmt þessu ákvæði merkir önnur ríki en EASA-ríki.

Borgaralegt loftfar skráð í þriðja ríki, eða skráð í EASA-ríki og starfrækt af flugrekanda/umráðanda í þriðja ríki og lýtur eftirliti þess ríkis samkvæmt samningi þeirra ríkja sem í hlut eiga, sem hyggst fljúga til, frá og á íslensku yfirráðasvæði, skal vottað af viðeigandi lögbæru stjórnvaldi með tilliti til flugöryggis, verndar og flugverja.

Vottorð skal gefið út að fenginni beiðni þegar umsækjandi hefur sýnt fram á hæfni og getu til að rækja skyldur sínar sem tengjast starfrækslu loftfarsins í samræmi við viðeigandi alþjóðlegar kröfur og ráðlagðar starfsvenjur og reglugerðir á grundvelli laga þessara sem ráðherra setur. Vottorð skal tilgreina réttindi og umfang starfrækslu.

Flugrekanda/umráðanda loftfars skv. 2. mgr. sem hyggst starfrækja annað flug en flutningaflug er heimilt að lýsa yfir hæfni og getu til að starfrækja flugið í samræmi við þær kröfur sem getið er í 3. mgr. og skal hann tilkynna viðeigandi lögbærum stjórnvöldum yfirlýsingu sína.

Ef eingöngu er um að ræða yfirflug borgaralegs loftfars, annars en ómannaðs loftfars, yfir íslenskt yfirráðasvæði er ekki þörf á vottorði eða yfirlýsingu skv. 2. og 4. mgr. enda sé loftfarið skráð í aðildarríki að Chicago-samningnum.

Ráðherra er heimilt að kveða á um undanþágu frá vottun eða yfirlýsingu skv. 2. og 4. mgr. í reglugerð enda sé slíku flugi ætlað að ráða bót á ófyrirsjáanlegri og brýnni þörf og flugrekandi/umráðandi tilkynnir lögbærum stjórnvöldum fyrir fram um fyrirhugað flug og sækir um vottun.

Grein þessi gildir ekki um loftför sem sæta banni eða eru skráð í ríkjum sem sæta banni við flugi, sbr. 228. gr.

Ráðherra er heimilt í reglugerð að kveða nánar á um alþjóðlegar kröfur og ráðlagðar starfsvenjur sem fylgja ber við mat á umsóknum og málsmeðferð, úttektir og eftirlit lögbærra stjórnvalda og vöktun á flugrekendum/umráðendum, útgáfu heimilda til flugs, viðhald slíkra heimilda og þeirra takmarkana sem slíkar heimildir geta sætt, sem og niðurfellingu þeirra tímabundið eða afturköllun.

23. gr.

Flugréttindi og heimild til flugs í ábataskyni.

Aðeins er heimilt að starfrækja flug í ábataskyni til, frá og á íslensku yfirráðasvæði að fyrir liggi heimild ráðherra eða þess sem hann felur að veita slíka heimild.

Undanþegnir áskilnaði 1. mgr. eru:

- a. aðilar með útgefið flugrekstrarleyfi í EASA-ríki eða gilda útgefna yfirlýsingu um flugrekstur í ábataskyni enda falli fyrirhugað flug í ábataskyni undir þau réttindi sem viðkomandi EASA-ríki nýtur samkvæmt þeim samningi sem viðkomandi ríki varðar eða tvíeða fjölliða samningum Íslands við önnur ríki, og
- b. þeir aðilar sem falla undir c-lið 2. mgr. 84. gr.

Ef aðili skv. 1. mgr. og a-lið 2. mgr. hyggst færa sér í nyt flugréttindi umfram þau réttindi sem samningar Íslands taka til skal jafnframt óska eftir heimild ráðherra eða þess sem hann felur heimildarveitingu til flugsins og eftir atvikum lögbærra landsyfirvalda í þriðju ríkjum.

Ef flugrekandi með höfuðstöðvar eða aðalaðsetur í erlendu ríki hyggur á flug til eða frá eða á íslensku yfirráðasvæði í ábataskyni, hyggst gera samning við annan flugrekanda um tómaleigu loftfars, starfrækslu flugs á sameiginlegu flugnúmeri eða starfrækslu loftfars sem er skráð í öðru erlendu ríki en því sem eftirlit hefur með flugrekandanum skal hann óska eftir heimild ráðherra eða þess sem hann felur heimildarveitingu áður en fyrirhugað flug hefst.

Heimild skv. 1., 3. og 4. mgr. má binda þeim skilyrðum sem nauðsynleg teljast og er hún afturkallanleg án fyrirvara.

24. gr.

Erlend ríkisloftför.

Ráðherra samkvæmt þessari grein er sá ráðherra sem fer með utanríkismál.

Óheimil er för erlendra ríkisloftfara um íslenskt yfirráðasvæði, loftfara sem skráð eru í erlendu ríki þar sem yfirlýstur tilgangur flugsins er í þágu erlends ríkis, ómannaðra ríkisloftfara erlends ríkis og hluta og tækja sem farið geta um loftið en eru ekki loftför sem teljast vera í eigu eða undir yfirráðum erlends ríkis nema með heimild ráðherra eða þess sem hann felur heimildarveitinguna.

Ráðherra ákveður hvernig ferðum loftfara, hluta og tækja skv. 1. mgr. skuli háttað á íslensku yfirráðasvæði og veitir heimild til yfirflugs, viðkomu, komu og brottfarar. Ráðherra getur hvenær sem er ákveðið að afturkalla heimild sem og ákveðið að erlent ríkisloftfar, hlutur eða tæki skuli yfirgefa íslenskt yfirráðasvæði fyrirvaralaust.

Ráðherra er heimilt að setja nánari reglur um yfirflug, komur og ferðir erlendra ríkisloftfara, hluta og tækja sem farið geta um loftið en eru ekki loftför sem teljast vera í eigu eða undir yfirráðum erlends ríkis, svo sem um framkvæmd heimildaveitinga, leyfilegan búnað, hvaða starfsemi megir stunda og tilkynningarskyldu, svo og komur og dvöl flugverja ríkisloftfara og fjarflugmanna.

25. gr.

Aðgengi að flugvelli.

Flugvelli og önnur mannvirki í þágu loftferða sem eru opin almenningi er erlendum loftförum einnig heimilt að nýta með sömu skilyrðum og íslenskum loftförum enda sé fyrir hendi samningur þess efnis við það erlenda ríki sem í hlut á.

Við komu til eða brottför frá landinu er skylt að nota landamærastöð. Samgöngustofa getur heimilað að vikið sé frá framangreindu skilyrði hvað varðar flug sem ekki er starfrækt í ábata-skyni enda styðji sérstakar aðstæður veitingu slíkrar heimildar.

26. gr.

Sérstök leyfi vegna viðburða.

Sérstaks fyrirframleyfis Samgöngustofu er þörf þegar:

- halda á flugsýningu eða flugkeppni sem er auglýst og opin almenningi,
- fyrirhugað er fallhlífarstökk, eitt stökk eða fleiri eða sem hluti sýningar/samkomu,
- halda á sýningu/samkomu í nágrenni flugvallar sem opin er almenningi þar sem skoteldum og flugeldavörum, þ.m.t. sérútbúnum skoteldum, er skotið upp og/eða þar sem leysigeisla eða ljósgeisla er beint út í loftið,
- fyrirhugað er að dreifa/láta falla til jarðar hluti, efni eða annað sem valdið getur flugumferð, fólki eða mannvirkjum á jörðu niðri hættu,
- fyrirhugað er að nota loftfar, eitt sér eða með öðrum, til að mynda texta eða merki sem sýnileg eru frá jörðu, með útblæstri reyks eða dreifingu annarra efna.

Samgöngustofu er heimilt að krefjast viðeigandi gagna og upplýsinga vegna umsóknar um leyfi hverju sinni, þ.m.t. áhættumats.

Ráðherra er heimilt með reglugerð að kveða á um frekari leyfisskyldu vegna viðburða í því skyni að vernda fólk og eignir auk þess að kveða nánar á um framangreindar heimildir, umsókn, skilyrði, þ.m.t. kröfur um ábyrgðartryggingar, fjárhæðir slíkra trygginga og skilmála og/eða áhættumat ef við á, öryggiskröfur og eftirlit.

IV. KAFLI

Almenn ákvæði.

27. gr.

Gildi vottorða o.fl.

Hvers konar vottorð, réttindi, leyfi og fullgildingar, útgefin af lögbærum stjórnvöldum í samræmi við lög þessi og reglugerðir sem settar eru á grundvelli þeirra, skulu halda gildi sínu svo fremi að:

- eftirlitsskyldur aðili uppfylli ávallt þær kröfur sem gerðar eru til starfans og/eða starfseminnar og skilyrði til starfrækslu, ef við á, þ.m.t. kröfur er varða meðhöndlun frávika, og viðeigandi lögbært stjórnvald geti ákvarðað að svo sé,
- þau hafi ekki verið lögð inn, felld tímabundið úr gildi og séu ekki útrunnin eða afturkölluð.

28. gr.

Yfirlýsingar.

Hvers konar yfirlýsingar sem aðilar leggja fram í samræmi við lög þessi og reglugerðir sem settar eru á grundvelli þeirra skulu halda gildi sínu svo fremi að:

- a. útgefandi yfirlýsingar uppfylli ávallt þær kröfur sem gerðar eru til starfseminnar og skilyrði til starfrækslu, ef við á, þ.m.t. kröfur er varða meðhöndlun frávika, og viðeigandi lögbært stjórnvald geti ákvarðað að svo sé,
- b. yfirlýsing sé ekki útrunnin og hafi ekki verið afturkölluð eða afskráð,
- c. lögbær stjórnvöld hafi ekki lagt bann við starfsemi útgefanda yfirlýsingar.

29. gr.

Gagnkvæm viðurkenning.

Erlend vottorð, réttindi, leyfi, fullgilding og yfirlýsingar, sbr. 27. og 28. gr., skulu njóta gagnkvæmrar viðurkenningar hér á landi í samræmi við þá samninga sem Ísland er aðili að enda séu uppfyllt þau skilyrði sem viðkomandi samningur mælir fyrir um.

Lögbærum stjórnvöldum er heimilt að gefa út vottorð eða viðurkenna vottorð og önnur viðeigandi gögn sem staðfesta samræmi við lög þriðja ríkis, sem ekki telst EASA-ríki, ef kveðið er á um slíkt í lögum þessum, reglugerðum sem settar eru samkvæmt þeim eða samningum sem Ísland er aðili að.

Ef um er að ræða vottorð og önnur viðeigandi gögn sem staðfesta samræmi við lög þriðja ríkis, sem falla utan gildissviðs EASA-reglugerðarinnar, er Samgöngustofu heimilt að meta þau gild enda uppfylli viðkomandi vottorð og önnur gögn þær kröfur sem lög þessi og reglugerðir áskilja.

Ráðherra er heimilt að kveða nánar á um viðurkenningu erlendra vottorða, réttinda, leyfa, fullgildinga og yfirlýsinga og skilyrði slíkrar viðurkenningar í reglugerð, þ.m.t. viðurkenningu erlendra vottorða sé um að ræða framsal eftirlits með vísan til gr. 83 bis við Chicago-samninginn.

30. gr.

Ábyrgðarskylda.

Eftirlitsskyldir aðilar skulu ávallt geta sýnt fram á að þeir uppfylli kröfur og skilyrði sem lög þessi og reglugerðir sem settar eru á grundvelli þeirra áskilja.

Eftirlitsskyldir aðilar skulu virða þau réttindi sem skilgreind eru í vottorðum sem útgefin eru af lögbærum stjórnvöldum og jafnframt fara að öllum skilyrðum og takmörkunum sem tengd eru handhöfn réttindanna.

31. gr.

Sönnun kunnáttu eða hæfni.

Ef vafi leikur á að tilnefnt fyrirsvars- og ábyrgðarfólk eftirlitsskyldra aðila uppfylli viðeigandi kröfur til starfsins er lögbærum stjórnvöldum heimilt að krefjast þess að tilnefnt fyrirsvars- og ábyrgðarfólk eftirlitsskyldra aðila sanni kunnáttu sína og hæfni með próftöku eða annarri viðurkenndri aðferð samkvæmt ákvörðun viðkomandi stjórnvalds.

32. gr.

Skylda til að fara að fyrirmælum.

Eftirlitsskyldum aðilum er skylt að fara eftir og framfylgja skyldubundnum fyrirmælum sem lögbær stjórnvöld gefa út, svo sem lofthæfifyrirmælum, rekstrarfyrirmælum, fyrirmælum um áframhaldandi lofthæfi loftfara og fyrirmælum um ráðstafanir til að bregðast tafarlaust við öryggisvanda.

33. gr.

Samvinna.

Eftirlitsskyldur aðili skal greiða fyrir eftirliti, skoðunum og úttektum lögbærs stjórnvalds eða eftir atvikum hæfs aðila og vinna með eftirlitsaðila eins og þörf krefur til að valdheimildir lögbæra stjórnvaldsins geti nýst sem skyldi og séu árangursríkar og skilvirkar.

34. gr.

Útvistuð starfsemi.

Eftirlitsskyldur aðili skal ávallt tryggja að þjónusta sem er útvistað eða aðkeypt vara uppfylli viðeigandi kröfur um vottun að svo miklu leyti sem slíkrar vottunar er krafist. Ef aðili útvistar hluta af starfsemi sinni til annars fyrirtækis, sem ekki hefur vottun fyrir þeirri starfsemi, skal fyrirtækið sem samið er við starfa innan ramma vottunar hins vottaða aðila. Eftirlitsskyldur aðili skal tryggja lögbæru stjórnvaldi aðgengi til eftirlits með því fyrirtæki sem samið er við.

35. gr.

Aðferðir til að uppfylla skilyrði og kröfur.

Á afmörkuðum sviðum gefa lögbær stjórnvöld út viðurkenndar aðferðir til að uppfylla skilyrði og kröfur samkvæmt lögum þessum eða reglugerðum sem settar eru samkvæmt þeim sem nota má til að staðfesta samræmi. Hafi viðurkenndum aðferðum verið beitt til að uppfylla kröfur skal litið svo á að gildandi kröfur hafi verið uppfylltar.

Sé stuðst við aðrar aðferðir en viðurkenndar aðferðir skv. 1. mgr. til að uppfylla kröfur, til að staðfesta samræmi við kröfur eða skilyrði samkvæmt lögum þessum eða reglugerðum sem settar eru samkvæmt þeim, skal óska eftir fyrirframsamþykki viðeigandi lögbærs stjórnvalds áður en slíkar aðferðir eru nýttar.

Ráðherra er heimilt að kveða nánar á um notkun viðurkenndra aðferða og annarra aðferða til að uppfylla kröfur auk leiðbeiningarefnis í reglugerð, þ.m.t. heimildir lögbærra stjórnvalda til að takmarka, afturkalla eða breyta viðurkenndum aðferðum og öðrum aðferðum til að uppfylla kröfur.

36. gr.

Mælieiningar sem nota skal í flugi.

Við starfrækslu flugs í lofti sem og á jörðu niðri skal nota alþjóðlega SI-mælieiningakerfið og samræmdan heimstíma í samræmi við þjóðréttarlegar skuldbindingar.

Ráðherra er heimilt í reglugerð að kveða nánar á um notkun SI-mælieiningakerfisins og notkun þeirra mælieininga sem ekki teljast SI-mælieiningar tímabundið eða samhliða notkun SI-mælieiningakerfisins, svo og um breytur, samhæfingu og framsetningu samræmds heimstíma.

37. gr.

Tölfræðiupplýsingar.

Samgöngustofu er heimilt að krefja eftirlitsskylda aðila um gögn og upplýsingar sem hún þarfnast til að taka saman tölfræðilegar upplýsingar um flugstarfsemi og flugsamgöngur og er þeim skylt að veita henni upplýsingarnar á því formi sem hún óskar eða um er samið og innan þeirra tímamarka sem hún ákveður. Samgöngustofa skal jafnan upplýsa í hvaða tilgangi gagna er aflað, hvernig úrvinnslu verði háttáð, gögn varðveitt, niðurstöður birtar og upplýsingum

miðlað. Gagnasöfnun skal hagað á þann hátt að fyrirhöfn eftirlitsskyldra aðila við að láta í té gögn sé hófleg.

Ráðherra er heimilt að kveða nánar á um söfnun, úrvinnslu og miðlun tölfraeðiupplýsinga á sviði flugstarfsemi og flugsamgangna í reglugerð.

38. gr.

Ráðstafanir til að tryggja greiðar flugsamgöngur.

Í því skyni að tryggja greiðar flugsamgöngur, auðvelt aðgengi, miðlun upplýsinga og lág-mörkun hvers konar tafa og hindrana skulu stjórnvöld hafa samráð og samstarf sín á milli og við eftirlitsskylda aðila og hagaðila.

Ráðherra er heimilt í reglugerð að kveða nánar á um:

- komu og brottför loftfara, farþega, farms, flugvista og pósts, þ.m.t. meðhöndlun farþega, viðkomu- og skiptifarþega og farþega sem synjað er um landgöngu,
- viðbrögð við neyð og hættuástandi og aðstoð við farþega og áhöfn,
- sóttvarnir loftfara, sóttvarnaráðstafanir vegna flugsamgangna og ráðstafanir til að koma í veg fyrir aðflutning ágengra framandi tegunda,
- aðstöðu, aðbúnað og þjónustu á flugvöllum og í flugstöðvum með tilliti til flæðis farþega, farms og pósts,
- samræmingu og samþættingu aðgerða og ráðstafana stjórnvalda.

39. gr.

Tilkynning frávíka og útgáfa upplýsinga um flugmál.

Samgöngustofa skal, í samráði við ráðherra, annast tilkynningu frávíka frá alþjóðlegum kröfum og ráðlögðum starfsvenjum sem fram koma í viðaukum við Chicago-samninginn til Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og annast miðlun annarra upplýsinga til og frá stofnuninni eftir þörfum.

Samgöngustofa annast útgáfu flugmálahandbókar, upplýsingabréfs um flugmál og tilkynningar til flugliða og ber ábyrgð á að form og efni sé í samræmi við þjóðréttarlegar skuldbindingar, lög þessi og reglugerðir sem settar eru samkvæmt þeim. Framangreindum flugmálaupplýsingum skal miðlað gjaldfrjálst á rafrænu formi. Samgöngustofu er heimilt að fela öðrum aðila útgáfu.

V. KAFLI

Skráning loftfara o.fl.

40. gr.

Skrár.

Samgöngustofa skal halda skrá um íslensk loftför, skrá um flugrekendur/umráðendur ómannaðra loftfara og skrá um hluti og tæki sem farið geta um loftið en eru ekki loftför, þ.m.t. geimhluti, sem skylt er að skrá.

Samgöngustofa skal miðla afmörkuðum upplýsingum úr skrá skv. 1. mgr., þar á meðal upplýsingum um loftför, eigendur og flugrekendur/umráðendur í samræmi við reglugerð sem ráðherra setur, að uppfylltum skilyrðum laga um persónuvernd og vinnslu persónuupplýsinga.

41. gr.

Þjóðerni.

Hafi loftfar verið skráð samkvæmt ákvæðum laga þessara hlýtur það íslenskt þjóðerni. Samgöngustofa gefur út númerað þjóðernis- og skrásetningarskírteini fyrir loftfarið. Loftfarið hefur íslenskt þjóðerni meðan skírteinið heldur gildi sínu.

Þegar loftfarið er skráð skal merkja það íslensku þjóðernismerki og skráningarmerki og gefa því skráningarnúmer. Þjóðernis- og skráningarmerki skal loftfarið bera meðan skrásetning þess er í gildi. Skráningarnúmeri má ekki breyta.

42. gr.

Eignarhald og umráð.

Heimilt er að skrá hér á landi loftfar sem er í eigu:

- a. íslenska ríkisins, sveitarfélaga eða opinberra stofnana hér á landi eða erlendra ríkja sem Ísland hefur samið við vegna þessa,
- b. íslenskra ríkisborgara og ríkisborgara ríkja sem Ísland hefur samið við vegna þessa,
- c. lögaðila sem hafa höfuðstöðvar eða aðalaðsetur hér á landi eða í ríki sem Ísland hefur samið við vegna þessa.

Ef loftfar er tómaleigt til lögaðila eða einstaklings sem hefur höfuðstöðvar eða aðalaðsetur hér á landi skv. 1. mgr. er Samgöngustofu heimilt að skrá loftfarið í nafni leigutaka enda séu önnur skilyrði fyrir skráningu loftfarsins fyrir hendi að mati stofnunarinnar. Heimilt er að skilyrða slíka skráningu við starfrækslu í almannaflogi enda sé fyrirhuguð starfræksla loftfarsins ekki í ábataskyni.

Samgöngustofa getur heimilað skráningu loftfars hér á landi þótt eigi sé fullnægt skilyrðum 1. og 2. mgr. enda sé eftirlit með loftfarinu fullnægjandi að mati stofnunarinnar og sérstakar ástæður mæli með því.

Loftfar sem skráð er erlendis verður eigi skráð hér á landi fyrr en það hefur verið tekið af erlendri skrá.

43. gr.

Skráning loftfara.

Umsókn um skráningu loftfars skal hafa að geyma þær upplýsingar sem nauðsynlegar eru til skrásetningar og henni skulu fylgja skilríki fyrir því að umsækjandi sé eigandi loftfarsins og hver fari með umráð þess. Ef eignarréttur umsækjanda er bundinn skilyrðum eða takmörkunum sem geta leitt til þess að eignarrétturinn flytjist til annars aðila skal geta þess í umsókn.

Loftfar skal eigi skrá nema það hafi gilt tegundarvottorð, takmarkað tegundarvottorð eða flugleyfi sem Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins hefur gefið út eða Samgöngustofa metið gilt.

Þrátt fyrir 2. mgr. er heimilt að skrá loftför sem ekki eru EASA-loftför, heimasmiðuð loftför og létt loftför sem talin eru áhættulítill enda uppfylli slík loftför þær kröfur til lofthæfi sem lög þessi og reglugerðir sem settar eru samkvæmt þeim áskilja og að öðru leyti sé hægt að tryggja örugga starfrækslu þeirra.

Ef á loftfari hvíla skráð réttindi sem meta skal gild hér á landi samkvæmt þjóðréttarlegum skuldbindingum verður loftfarið eigi tekið á íslenska skrá nema rétthöfum hafi verið gerð full skil, þeir samþykki flutninginn eða réttindin séu niður fallin við nauðungarsölu.

Ef skilyrði eru til skrásetningar að mati Samgöngustofu skrásetur hún loftfar í samræmi við reglugerð sem ráðherra setur og lætur því í té þjóðernis- og skrásetningarmerki og skráningarnúmer.

Ef hönnun borgaralegs ómannaðs loftfars er háð vottun skv. 56. gr. skal eiganda þess skylt að skrá ómannaða loftfarið í loftfaraskrá. Við skráningu skulu skráningarskyld ómönnuð loftför fá úthlutað einkvæmu stafrænu skrásetningarnúmeri. Að öðru leyti gildir 41. gr. um þjóðernis- og skrásetningarkerki ómannaða loftfarsins sem háð er vottun.

44. gr.

Eigendaskipti.

Verði eigendaskipti á loftfari eftir skrásetningu, að nokkru eða öllu leyti, eigandi þess breytir ríkisfangi sínu eða gerð er breyting á loftfarinu sem máli skiptir um kennsl á því skal eigandi tafarlaust tilkynna Samgöngustofu breytinguna og leggja fram nauðsynlegar skýrslur og skilríki.

Verði eigendaskipti á loftfari að nokkru eða öllu leyti með samningi hvílir tilkynningarskylda einnig á afsalsgjafa. Fari eigendaskipti á loftfari fram fyrir nauðungarsölu, gjaldþrot eða opinber skipti hvílir slík skylda á þeim sem gefur út afsal og kaupanda.

Samgöngustofa skal að uppfylltum skilyrðum skrá breytingu og gæta ákvæða 43. gr. eftir því sem þörf er á.

45. gr.

Tilkynning samninga.

Ef skráð loftfar er selt gegn afborgun og eignarréttarfyrrvara eða samningur gerður um kaup- eða fjármögnunarleigu skal tilkynna samninginn tafarlaust til Samgöngustofu. Tilkynningarskylda hvílir bæði á eiganda og umráðanda.

Samgöngustofa skal skrá málavexti og fá afrit viðkomandi samninga.

Ef loftfar sem skráð er hér á landi er látið í forræði leigutaka, eða annars sem notar það á eigin kostnað, er leigutaka eða þeim sem notar það skylt að afla samþykkis Samgöngustofu áður en notkun hefst.

46. gr.

Loftfar tekið af skrá.

Loftfar skal taka af skrá þegar:

- skráður eigandi krefst þess,
- skilyrðum 42. gr. er eigi lengur fullnægt enda veiti Samgöngustofa eigi leyfi til að skráning loftfarsins haldist,
- loftfar er rífið eða það hefur eyðilagst,
- loftfar er horfið, enda séu þegar liðnir þrír mánuðir frá því að síðasta flug hófst, og eigi er vitað að það sé enn óskaddað.

Loftfar skal taka af skrá sé öðrum skilyrðum fullnægt sem ráðherra tilgreinir í reglugerð, skráður eigandi og/eða umráðandi loftfars er í skilum við Samgöngustofu vegna áfallinna og gjaldfallinna gjalda vegna loftfarsins og eftirlits vegna þess og um gjöldin hefur verið samið eða trygging sett fyrir greiðslu þeirra.

Hafi eitthvert þeirra tilvika fyrir borið sem nefnd eru í b–d-lið 1. mgr. skal eigandi loftfars tafarlaust tilkynna það Samgöngustofu enda hafi það eigi þegar verið gert skv. 44. gr.

Hafi loftfar eigi haft gilt vottorð um lofthæfi, takmarkað lofthæfi- eða þjóðarlofthæfivottorð, flugleyfi eða heimild í þrjú ár má taka það af skrá enda afli eigandi eigi vottorðs, leyfis eða heimildar áður en liðinn er frestur sem Samgöngustofa setur.

Ef skráð eru réttindi í loftfari skal ekki taka það af loftfaraskrá nema rétthafi samþykki það. Þrátt fyrir að ekki liggi fyrir samþykki rétthafa má fella loftfar af loftfaraskrá ef ákvæði b-, c-

eða d-liðar 1. mgr. eiga við og fyrir liggur fullnægjandi staðfesting þess að loftfarið verði ekki lofthæft á ný eða verðmæti réttindanna eru óveruleg í ljósi þeirra atvika og hagsmuna sem í húfi eru.

47. gr.

Beiðni um afskráningu og útflutning loftfars.

Samgöngustofu er heimilt að verða við beiðni um afskráningu loftfars og útflutning, enda sé það í samræmi við gildandi löggjöf á sviði flugöryggis, ef eftirtalin skilyrði eru uppfyllt:

- a. beiðni er framvísað af þar til bærum aðila á grundvelli óafturkræfrar heimildar til að biðja um afskráningu og útflutning sem skráð er af Samgöngustofu,
- b. þar til bær aðili vottar að fyrir liggi skriflegt samþykki handhafa skráðra tryggingarréttinda sem ganga framur tryggingarréttindum kröfuhafans til afskráningar loftfarsins eða að slík tryggingarréttindi séu niður fallin.

48. gr.

Breyting á skráningu eða afskráning loftfars.

Ef loftfar er felld af skrá skal eigandi þess tafarlaust senda Samgöngustofu þjóðernis- og skrásetningarskrteinið.

Ef færð er í skrána einhver breyting á þeim atriðum sem getur í skirteininu skal eigandinn án tafar senda Samgöngustofu skirteinið og skráir hún breytingarnar á skirteinið eða gefur út nýtt skirteini í stað hins.

49. gr.

Skráningarskylda flugrekanda/umráðanda ómannaðs loftfars.

Flugrekanda/umráðanda ómannaðs loftfars sem hefur höfuðstöðvar eða aðalaðsetur hér á landi er skylt að skrá upplýsingar um sig og loftfarið í skrá um flugrekendur/umráðendur ómannaðra loftfara sem Samgöngustofa heldur ef einn eða fleiri eftirtaldir liðir eiga við:

- a. ómannað loftfar er starfrækt í opna flokknum:
 1. ómannað loftfar hefur hámarksflugtaks massa yfir 250 g, að meðtöldu eldsneyti/orkugjafa, farmþunga og búnaði sem er áfestur loftfarinu í upphafi flugs, eða getur yfirfært meira en 80 júl af hreyfiorku á manneskju ef um árekstur er að ræða,
 2. ómannað loftfar er búið nema sem getur fangað persónuupplýsingar, nema um sé að ræða ómannað loftfar sem telst vera leikfang,
- b. ómannað loftfar er starfrækt í sérstökum flokki óháð massa.

Flugrekandi/umráðandi ómannaðs loftfars skal ábyrgjast réttmæti þeirra upplýsinga sem hann skráir.

Við skráningu skal skráningarskyldur flugrekandi/umráðandi ómannaðs loftfars fá úthlutað einkvæmu stafrænu skráningarnúmeri. Merkja skal ómannað loftfar skv. 1. mgr. skráningarnúmeri flugrekanda/umráðanda og setja skráningarnúmer í viðbótarbúnað fyrir fjarauðkenningu, ef við á.

50. gr.

Afskráning flugrekanda/umráðanda ómannaðs loftfars.

Flugrekanda/umráðanda ómannaðs loftfars sem fellur undir 49. gr. er heimilt að óska eftir afskráningu úr skrá yfir flugrekendur/umráðendur ómannaðra loftfara ef c- eða d-liður 1. mgr. 46. gr. á við eða ef fyrir liggur fullnægjandi staðfesting þess að loftfarið verði ekki flughæft á ný.

Verði breyting á umráðum ómannaðs loftfars sem fellur undir 49. gr. skal ákvæði 44. gr. gilda eftir því sem við á.

51. gr.

Reglugerðarheimild.

Ráðherra er heimilt að setja í reglugerðir nánari ákvæði um:

- þær skrár sem tilteknar eru í 40. gr. og miðlun og birtingu upplýsinga úr þeim skrá, skilyrði til skráningar og afskráningar loftfara og útflutningsbeiðni,
- upplýsingar sem skrá skal í loftfaraskrá, skráningarskírteini loftfara, þjóðernis- og skrásetningarmarki, kennispjald og útflutningsbeiðni,
- merkingu loftfara, staðsetningu þeirra, einkennisplötu og eiginleika hennar og merkingar tækja og búnaðar,
- flokkun ómannaðra loftfara, þ.m.t. undirflokkun með tilliti til hámarksflugtaksmassa, starfrækslu og skráningarskyldu,
- skrá yfir flugrekendur/umráðendur ómannaðra loftfara, þ.m.t. um upplýsingar sem skylt er að skrá, skrásetningarnúmer, fjarauðkenningu flugrekenda/umráðenda, rýmisvitund, varðveislu upplýsinga, aðgengi og upplýsingaskipti og afskráningu flugrekenda/umráðanda.

Ráðherra er heimilt að setja reglugerð um hluti og tæki sem farið geta um loftið en eru ekki loftför og þá aðila sem starfrækja slíka hluti og tæki og hlutast til um för þeirra, þar á meðal um:

- nánari afmörkun þeirra hluta og tækja sem háð eru skráningarskyldu, skráningu eigenda og/eða flugrekenda/umráðenda þeirra, skilyrði til skráningar, þ.m.t. með tilliti til eignarhalds, staðfesturéttar og stefnu stjórnvalda og skilyrði til afskráningar, þau atriði sem skráð eru og miðlun upplýsinga um skráningu og afskráningu,
- skilyrði til útgáfu leyfis til að hefja á loft eða skjóta upp og/eða endurkomu hluta eða tækja og afturköllun leyfis, upplýsingar og gögn sem skal leggja fram og málsmeðferð,
- kröfur sem gerðar eru til slíkra hluta og tækja og leyfishafa með tilliti til starfrækslu, notkunar, vöktunar, öryggis, verndar, truflana og mengunar í loftrýminu og utan þess,
- ábyrgð og upplýsingaskyldu eiganda eða umráðanda hlutar eða tækis, leyfishafa og eftirlit,
- skaðabótaábyrgð, skyldu til að vátryggja og/eða leggja fram ábyrgðaryfirlýsingu, bankaábyrgð eða tryggingu til greiðslu skaðabóta sem nægjanlegar teljast til að halda íslenska ríkinu skaðlausu komi til tjóns, sem og bæta tjón gagnvart þriðja manni, og lágmarksfjárhæðir slíkra vátrygginga eða annarra trygginga.

VI. KAFLI

Hönnun, framleiðsla, lofthæfi og viðhald.

52. gr.

Vottun hönnunar.

Hönnun framleiðsluvöru, að undanskildum ómönnuðum loftförum, hlutum og úppsettum búnaði, breyting á hönnun framleiðsluvöru, hönnun viðgerðar og gögn er varða örugga starfrækslu í tengslum við tegundarhönnun eru háð vottun lögbærs stjórnvalds.

Falli vottun skv. 1. mgr. undir gildissvið EASA-reglugerðarinnar er Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins lögbært stjórnvald til útgáfu vottorðs. Falli vottun skv. 1. mgr. utan gildissviðs reglugerðarinnar er Samgöngustofa lögbært landsyfirvald við útgáfu vottorðs eða við mat á gildi erlends vottorðs.

53. gr.

Tegundarvottorð o.fl.

Vottorð skv. 52. gr. skal gefa út þegar umsækjandi sýnir fram á að hönnun framleiðsluvöru, hluta eða úppsetts búnaðar, breyting á hönnun, hönnun viðgerðar eða gögn um örugga starfrækslu sem tengjast tegundarhönnun eru í samræmi við viðeigandi vottunargrunn að mati lögbærs stjórnvalds og að hönnun vörunnar býr ekki yfir sérkennum eða eiginleikum sem samrýmast ekki umhverfissjónarmiðum eða gerir notkun hennar ótrygga.

Ef hönnun loftfars uppfyllir ekki að öllu leyti þær kröfur sem gerðar eru samkvæmt vottunargrunni er heimilt að gefa út takmarkað tegundarvottorð enda sé sýnt fram á að hönnun loftfarsins samræmist vottunargrunni og sé fullnægjandi að því er varðar lofthæfi og umhverfissamræmi í ljósi áætlaðrar notkunar þess.

Samþykki gagna um örugga starfrækslu sem tengjast tegundarhönnun skal koma fram í tegundarvottorðinu eða takmarkaða tegundarvottorðinu eftir því sem við á. Ekki er þörf á aðskildu tegundarvottorði fyrir hönnun hreyfla og loftskrúfna sem vottaðar eru sem hluti af hönnun loftfars. Þá er ekki þörf á aðskildu vottorði fyrir hönnun hluta sem eru vottaðir sem hluti af hönnun framleiðsluvöru.

Þrátt fyrir ákvæði 1.–3. mgr. er ráðherra heimilt að ákvarða í reglugerð að:

- heimilt sé að meta án þess að gefa út vottorð hvort hönnun framleiðsluvara, hluta og úppsetts búnaðar uppfylli viðeigandi kröfur enda séu skilyrði og kröfur til verklags, sem ráðherra kveður á um í reglugerð, að öðru leyti uppfylltar,
- fyrirtæki sem ber ábyrgð á hönnun og framleiðslu á framleiðsluvörum, hlutum og úppsettum búnaði sé heimilt að lýsa því yfir að hönnunin uppfylli þær kröfur sem ráðherra setur í reglugerð,
- tilteknar framleiðsluvörur, hlutir og úppsettur búnaður sé undanþeginn kröfum um vottun.

Aðila sem hlotið hefur vottun skv. a- og b-lið 1. mgr. 54. gr. og hefur samþykki lögbærs stjórnvalds fyrir vottun skv. 1.–3. mgr. er heimilt að gefa út vottorð skv. 3. mgr. ef aðilinn hefur ákvarðað að hönnun eða gögn uppfylli nefnd skilyrði.

54. gr.

Hönnun, framleiðsla, viðhald og stjórnun á áframhaldandi lofthæfi.

Eftirtalin starfsemi er háð vottun:

- hönnun framleiðsluvara, hluta, úppsetts búnaðar og búnaðar til að fjarstýra ómönnuðum loftförum,
- framleiðsla framleiðsluvara, hluta, úppsetts búnaðar og búnaðar til að fjarstýra ómönnuðum loftförum,
- viðhald og stjórnun á áframhaldandi lofthæfi framleiðsluvara, hluta, úppsetts búnaðar og búnaðar til að fjarstýra ómönnuðum loftförum.

Vottorð skal gefa út þegar umsækjandi uppfyllir þær kröfur sem gerðar eru til starfseminnar samkvæmt reglugerð sem ráðherra setur. Í vottun skal tilgreina þau réttindi sem veitt eru umsækjanda, skilyrði vottunar, ef við á, og gildissvið. Heimilt er lögbæru stjórnvaldi að breyta vottorði til að bæta við eða fella niður réttindi.

Þrátt fyrir 1. mgr. skal ráðherra heimilt að ákvarða með reglugerð að í stað vottunar geti aðili gefið út yfirlýsingu þess efnis að starfsemin uppfylli viðeigandi kröfur eða hann hafi getu og tilföng til að uppfylla viðeigandi kröfur í samræmi við lög þessi og reglugerðir sem settar eru á grundvelli þeirra.

Þrátt fyrir 1. mgr., sbr. 3. mgr., er ráðherra heimilt að ákvarða í reglugerð að hönnun, framleiðsla, viðhald og stjórnun á áframhaldandi lofthæfi tiltekinna framleiðsluvara, hluta, úppsetts búnaðar og búnaðar til að fjarstýra ómönnuðum loftförum sé undanþegin kröfu um vottun.

Þá er ráðherra heimilt að setja reglugerð um hvernig skuli sýna fram á að framleiðsluvara, hlutir og úppsettur búnaður sem fyrirhugað er að framleiða án þess að starfsemi hafi hlotið vottun sé í samræmi við viðeigandi hönnunargögn, að tilteknum skilyrðum uppfylltum.

Lögbært stjórnvald við veitingu vottunar eða viðtöku yfirlýsingar skv. a-lið 1. mgr. er Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins. Sama á við um starfsemi skv. b- og c-lið 1. mgr. enda séu höfuðstöðvar fyrirtækis utan EASA-ríkjanna.

55. gr.

Viðurkenning á vottun erlendra fyrirtækja.

Hafi fyrirtæki sem er með höfuðstöðvar í ríki utan EASA-ríkja og hefur með höndum starfsemi skv. a- og/eða b-lið 1. mgr. 54. gr. hlotið vottun af þar til bærum landsyfirvöldum er heimilt að viðurkenna vottunina enda sé slík vottun metin jafngild og öðrum skilyrðum sem ráðherra kveður á um í reglugerð fullnægt.

56. gr.

Vottun ómannaðra borgaralegra loftfara.

Hönnun, framleiðsla og viðhald ómannaðra borgaralegra loftfara og hreyfla þeirra, loftskrúfna, hluta, úppsetts búnaðar, viðbótarbúnaðar til fjarauðkenningar og búnaðar til að fjarstýra þeim skal vottað í samræmi við 52. og 54. gr. ef ómannaða loftfarið uppfyllir eitt af eftirfarandi skilyrðum:

- a. stærðarmál þess eru 3 metrar eða meira og það er hannað til að fljúga yfir mannfjölda,
- b. það er hannað til fólksflutninga,
- c. það er hannað í þeim tilgangi að flytja hættulegan varning og þarf að vera afar traust til að lágmarka áhættu fyrir þriðju aðila ef slys ber að höndum,
- d. það er ætlað til starfrækslu í sérstökum flokki og heimild Samgöngustofu til starfrækslu þess samkvæmt niðurstöðu áhættumats er á þá leið að áhættu af starfrækslu sé ekki hægt að lágmarka á fullnægjandi hátt án vottunar ómannaðra loftfarsins.

57. gr.

Vottun lofthæfi EASA-loftfara.

Sérhvert EASA-loftfar, að undanskildum ómönnuðum loftförum, skal vottað með tilliti til lofthæfi. Á grundvelli vottunar skal gefa út lofthæfivottorð og, ef við á, hljóðstigsvottorð. Vottorðið skal gefa út þegar umsækjandi sýnir fram á að loftfarið sé í samræmi við þá hönnun sem vottuð er og að unnt sé að starfrækja loftfarið á öruggan hátt og í samræmi við umhverfis-sjónarmið enda staðfesti Samgöngustofa að svo sé.

Takmarkað lofthæfivottorð og, ef við á, takmarkað hljóðstigsvottorð skal gefa út fyrir loftfar þar sem annaðhvort hefur verið gefin út yfirlýsing um hönnun í samræmi við a- og b-lið 4. mgr. 53. gr. eða hönnun loftfarsins hefur fengið útgefið takmarkað tegundarvottorð. Vottorðið skal gefa út þegar umsækjandi sýnir fram á að loftfarið sé í samræmi við þá hönnun sem

vottuð er og að unnt sé að starfrækja loftfarið á öruggan hátt og í samræmi við umhverfissjónarmið enda geti Samgöngustofa staðfest að svo sé. Heimilt er, eins og nauðsynlegt þykir hverju sinni, að setja takmarkanir við starfrækslu loftfars sem hefur takmarkað lofthæfivottorð.

Þrátt fyrir 1. og 2. mgr. er heimilt að gefa út flugleyfi og heimila starfrækslu loftfars sem ekki er með gilt lofthæfivottorð eða gilt takmarkað lofthæfivottorð. Í því tilviki skal slíkt flugleyfi gefið út að fenginni beiðni þegar umsækjandinn hefur sýnt fram á að unnt sé að fljúga loftfarinu á öruggan hátt við eðlilegar aðstæður. Flugleyfi skal háð viðeigandi takmörkunum.

58. gr.

Þjóðarvottorð um lofthæfi.

Borgaralegt loftfar, sem er hvorki EASA-loftfar né ómannað loftfar, skal vottað með tilliti til lofthæfis og skal fá útgefið þjóðarvottorð um lofthæfi og, þegar á við, þjóðarvottorð um hljóðstig enda uppfylli loftfarið þær kröfur til lofthæfis, umhverfissamræmis, mengunar og starfrækslu sem kveðið er á um í reglugerð sem ráðherra setur.

Þrátt fyrir 1. mgr. má gefa út heimild til flugs loftfars sem ekki fullnægir skilyrðum til útgáfu þjóðarlofthæfivottorðs enda uppfylli loftfarið þær kröfur sem skilgreindar eru í reglugerð sem ráðherra setur. Slík heimild skal háð viðeigandi takmörkunum.

59. gr.

Vottun ríkisloftfara.

Ríkisloftfar, sem er skráð sem slíkt í loftfaraskrá, hreyflar þess, loftskrúfur, hlutir, óuppsettur búnaður og búnaður til að fjarstýra því skal uppfylla kröfur um lofthæfi, umhverfissamræmi, mengun og starfrækslu sem kveðið er á um í reglugerð sem ráðherra setur. Heimilt skal að gefa út þjóðarlofthæfivottorð fyrir ríkisloftfar enda uppfylli loftfarið kröfur sem kveðið er á um í reglugerð sem ráðherra setur.

Þrátt fyrir 1. mgr. má gefa út heimild til flugs loftfars sem ekki fullnægir skilyrðum til útgáfu þjóðarlofthæfivottorðs enda uppfylli loftfarið kröfur sem skilgreindar eru í reglugerð sem ráðherra setur. Slík heimild skal háð viðeigandi takmörkunum.

60. gr.

Vottun loftfara sem starfrækt eru af opinberum aðilum.

Loftfar sem starfrækt er af opinberum aðila til að sinna þjónustu í almannabágu eða skyldum á ábyrgð ríkisins, hreyflar þess, loftskrúfur, hlutir, óuppsettur búnaður og búnaður til að fjarstýra loftfarinu skal uppfylla kröfur um lofthæfi, umhverfissamræmi, mengun og starfrækslu sem kveðið er á um í reglugerð sem ráðherra setur. Heimilt er að gefa út þjóðarlofthæfivottorð fyrir loftfar sem starfrækt er af opinberum aðilum enda uppfylli loftfarið kröfur sem kveðið er á um í reglugerð sem ráðherra setur.

Þrátt fyrir 1. mgr. má gefa út heimild til flugs loftfars sem ekki fullnægir skilyrðum til útgáfu þjóðarlofthæfivottorðs enda uppfylli loftfarið kröfur sem skilgreindar eru í reglugerð sem ráðherra setur. Slík heimild skal háð viðeigandi takmörkunum.

61. gr.

Lofthæfi ómannaðra borgaralegra loftfara sem háð eru vottun.

Ómannað borgaralegt loftfar sem háð er vottun og búnaður til að fjarstýra því skal uppfylla kröfur um hollustuhætti, öryggi, lofthæfi, umhverfissamræmi, mengun og starfrækslu sem kveðið er á um í reglugerð sem ráðherra setur.

Einungis má starfrækja ómannað loftfar sem háð er vottun ef það er í lofthæfu ástandi og nauðsynlegur búnaður, aðrir íhlutir og þjónusta fyrir fyrirhugaða starfrækslu er til taks og starfhæf.

62. gr.

Almennt um lofthæfi loftfars.

Eigandi loftfars ber ábyrgð á áframhaldandi lofthæfi þess og skal tryggja að því verði ekki flogið nema:

- a. loftfarið sé í lofthæfu ástandi,
- b. neyðarbúnaður og öll rekstrartæki séu rétt ísett og nothæf eða skýrt auðkennd sem ónot-hæf,
- c. vottorð um lofthæfi sé í gildi,
- d. viðhald á loftfarinu sé í samræmi við viðhaldsáætlun,
- e. loftfarið uppfylli viðeigandi kröfur um mengunarvarnir,
- f. loftfarið sé vátryggt í samræmi við lög þessi og stjórnvaldsfyrirmæli.

Ábyrgð á lofthæfi flyst til leigutaka ef hann er tilgreindur á skrásetningarskírteini loftfars eða það er tekið fram í leigusamningi.

63. gr.

Viðhald framleiðsluvara, hluta og óuppsetts búnaðar.

Starfsfólk með viðeigandi réttindi skal annast viðhald framleiðsluvara, hluta og óuppsetts búnaðar í samræmi við viðhaldsgögn. Að loknu viðhaldi skal gefa út viðhaldsvottorð.

Þrátt fyrir ákvæði 1. mgr. er flugmanni sem jafnframt er eigandi loftfars heimilt að annast tiltekið viðhald þess og gefa að því loknu út viðhaldsvottorð fyrir loftfarið.

Viðhald skal fara fram samkvæmt þeim aðferðum, tækni, stöðlum og leiðbeiningum sem tilgreind eru í viðeigandi viðhaldsgögnum og með þeim verkfærum, búnaði og efnum sem þar eru tilgreind. Prófa skal og kvarða verkfæri og búnað til samræmis við viðurkennda staðla.

64. gr.

Viðhaldsvottun.

Handhöfum vottunar skv. c-lið 1. mgr. 54. gr. er heimilt að veita handhöfum skírteinis flugvéltæknis og öðru starfsfólki með viðeigandi starfsréttindi heimild til að skrifa undir viðhaldsvottorð fyrir hönd hins vottaða fyrirtækis. Vottunarheimild skal takmarka eftir því sem nauðsynlegt þykir.

65. gr.

Áframhaldandi lofthæfi.

Tryggja ber áframhaldandi lofthæfi loftfara. Skipuleggja skal viðhald allra loftfara í samræmi við viðhaldsáætlun. Viðhaldsáætlun skal háð reglulegri endurskoðun.

66. gr.

Gildi lofthæfivottorðs.

Lofthæfivottorð skal gefið út með ótakmarkaðan gildistíma hvað varðar EASA-loftför en önnur vottorð um lofthæfi skulu hafa takmarkaðan gildistíma í samræmi við reglugerð sem ráðherra setur.

Lofthæfivottorð skal halda gildi sínu svo framarlega sem loftfarið og tilheyrandi hreyflar, loftskrúfur, hlutar og úppsettur búnaður fær viðhald í samræmi við lög þessi og reglugerðir sem settar eru samkvæmt þeim.

Lofthæfivottorð fellur úr gildi ef:

- a. tegundarvottorð sem lá til grundvallar útgáfu þess er tímabundið fellt úr gildi eða afturkallað eða ef um er að ræða loftfar sem ekki hefur tegundarvottorð eða loftfarið er ekki lengur í samræmi við vottaða tegundarhönnun,
- b. loftfarið hefur orðið fyrir spjöllum sem einsýnt er að skipti máli varðandi lofthæfi og fullnægjandi aðgerðir til að endurheimta lofthæfi hafa ekki verið viðhafðar,
- c. loftfar uppfyllir ekki kröfur til áframhaldandi lofthæfi, ekki er fylgt skyldubundinni viðhaldsstjórn eða viðhald hefur ekki farið fram á loftfarinu,
- d. gert hefur verið við loftfarið, því breytt eða hlutum, íhlutum og búnaði þess breytt án þess að viðhaldsvottorð hafi verið gefið út,
- e. loftfar hefur verið starfrækt utan takmarkana í samþykkttri flughandbók eða lofthæfivottorði án þess að gerðar hafa verið viðeigandi ráðstafanir.

Verði lofthæfivottorð ógilt getur Samgöngustofa krafist afhendingar þess. Ógildingin helst uns bætt hefur verið úr þeim ágöllum sem um ræðir.

Samgöngustofa getur kveðið á um að taka skuli upp leiðbeiningar um notkun loftfarsins í lofthæfivottorð eða sérstakt skjal sem fylgir vottorðinu enda teljist það þá lofthæft þegar leiðbeiningunum er fylgt.

Óheimilt er að fljúga loftfari ef lofthæfivottorð er ekki í gildi.

67. gr.

Lofthæfistaðfestingarvottorð.

Flugrekandi/umráðandi loftfars skal reglulega láta staðfesta lofthæfi loftfars og endurskoða skrár yfir áframhaldandi lofthæfi til að tryggja gildi lofthæfivottorðs.

Lofthæfistaðfestingarvottorð skal gefa út að lokinni fullnægjandi staðfestingu á lofthæfi. Lofthæfistaðfestingarvottorð gildir í eitt ár.

Hvorki er hægt að gefa út lofthæfistaðfestingarvottorð né heldur framlengja það ef eitthvað bendir til þess eða ástæða er til að ætla að loftfarið sé ekki lofthæft.

Ráðherra er heimilt að setja reglugerð þar sem nánar er kveðið á um útgáfu og gildi lofthæfistaðfestingarvottorðs, aðstæður þegar heimilt er að framlengja lofthæfistaðfestingarvottorð, þá aðila sem heimild hafa til að staðfesta lofthæfi, gefa út eða framlengja lofthæfistaðfestingarvottorð, atvik er leiða til þess að vottorðið fellur úr gildi, ógildingu þess eða afturköllun.

Óheimilt er að fljúga loftfari ef lofthæfistaðfestingarvottorð er útrunnið og hefur ekki verið framlengt, það hefur verið fellt tímabundið úr gildi eða afturkallað eða ef lofthæfivottorð er fallið úr gildi skv. 3. mgr. 66. gr.

68. gr.

Almenn undanþáguheimild.

Samgöngustofu er heimilt að veita undanþágu frá ákvæðum þessa kafla og reglugerðum settum samkvæmt lögum þessum enda sé ekki um að ræða loftfar eða starfsemi sem fellur undir gildissvið EASA-reglugerðarinnar og nauðsynlegt þykir að prófa kosti loftfars eða aðrar sérstakar ástæður eru fyrir hendi.

69. gr.

Ómönnuð borgaraleg loftför sem fyrirhugað er að starfrækja í opnum eða sérstökum flokki.

Ómannað borgaralegt loftfar og búnaður til að fjarstýra því sem fyrirhugað er að starfrækja í opnum eða sérstökum flokki skal vera þannig úr garði gert, starfrækt, því haldið við og eftir því litið að ekki stafi hættu af fyrir heilsu eða öryggi manna, dýra, umhverfi og mannvirki.

Framleiðendur, viðurkenndir fulltrúar, innflytjendur og dreifingaraðilar ómannaðra borgaralegra loftfara skulu tryggja að þau ómönnuðu loftför sem sett eru á markað uppfylli kröfur laga þessara og reglugerða sem settar eru á grundvelli þeirra og laga um öryggi vöru og opinbera markaðsgæslu.

Áður en ómannað borgaralegt loftfar sem fyrirhugað er að starfrækja í opnum flokki er sett á markað skal framleiðandi útbúa viðeigandi tæknigögn og framkvæma eða láta fara fram samræmismat á því hvort loftfarið uppfyllir þær kröfur sem gerðar eru. Á grundvelli samræmismats skal framleiðandi gefa út samræmisýfirlýsingu og festa CE-merki á loftfarið.

Óheimilt er að setja á markað eða bjóða á markaði ómannað loftfar, sem fyrirhugað er að starfrækja í opnum flokki á grundvelli samræmismats, og búnað til að fjarstýra því ef loftfarið hefur ekki CE-merkingu.

Framleiðendur skulu tryggja að ómönnuð loftför, búnaður til að fjarstýra þeim og fjarauðkennibúnaðar sé merktur og auðkenndur í samræmi við þær kröfur sem ráðherra kveður á um í reglugerð. Framleiðendur skulu einnig tryggja að ómönnuðu loftfari fylgi upplýsingar fyrir notendur um tilætlaða notkun, helstu eiginleika og öryggi á tungumáli sem ætla má að notendur skilji. Dreifingaraðila ber að gæta þess að með loftfarinu fylgi þau gögn og upplýsingar sem framleiðanda ber að láta fylgja vöru.

Ómannað borgaralegt loftfar sem fyrirhugað er að starfrækja í sérstökum flokki og búnaður til að fjarstýra því skal uppfylla þær kröfur til öryggis og starfrækslu sem kveðið er á um í reglugerð sem ráðherra setur.

70. gr.

Fyrirframætlað samræmi.

Ómannað borgaralegt loftfar, sem fyrirhugað er að starfrækja í opnum flokki, og búnaður til að fjarstýra því er álitid uppfylla viðeigandi kröfur um öryggi ef ástand þess er í samræmi við ákvæði samhfðra evrópskra staðla eða hluta slíkra staðla sem staðfestir hafa verið af Staðlaráði Íslands sem íslenskir staðlar fyrir slíka vöru. Samgöngustofa birtir á vef sínum yfirlit yfir staðla fyrir ómönnuð loftför.

71. gr.

Tilkynntir aðilar.

Ráðherra tilkynnir viðeigandi stjórnvöldum á Evrópska efnahagssvæðinu um þá aðila hér á landi sem hafa heimild til að annast samræmismat skv. 69. gr. Ráðherra annast einnig eftirlit með tilkynntum aðilum en getur falið Samgöngustofu að annast það fyrir sína hönd.

Tilkynntur aðili skal hafa faggildingu og faglega þekkingu til að sjá um samræmismat. Um faggildinguna fer samkvæmt lögum um faggildingu o.fl. og ákvæðum laga þessara og reglugerða sem settar eru samkvæmt þeim.

Sé tilkynntur aðili ekki opinber stofnun eða ríkisfyrirtæki skal hann hafa ábyrgðartryggingu sem nær til skaðabótaábyrgðar gagnvart öllum þeim sem hann kann að valda tjóni með starfsemi sinni.

72. gr.

Reglugerðarheimild.

Ráðherra er heimilt að setja í reglugerðir nánari ákvæði um:

- a. vottun hönnunar og framleiðslu framleiðsluvara, hluta, úppsetts búnaðar, ómannaðra loftfara og búnaðar til að fjarstýra þeim; breytingu á hönnun framleiðsluvöru, hönnun viðgerðar og gögn er varða örugga starfrækslu í tengslum við tegundarhönnun, þar á meðal skilyrði vottunar; vottunargrunna; vottunarforskriftir; sérstök skilyrði (tækniforskriftir); staðla og kröfur er varða umhverfisvernd og umhverfissamræmi og verklagsreglur vottunar er varða framangreint,
- b. skilyrði fyrir útgáfu, breytingum og takmörkunum á tegundarvottorði, takmörkuðu tegundarvottorði, viðbórtategundarvottorði, evrópskri tækniforskriftarheimild; breytingu og samþykki fyrir hönnun viðgerðar og samræmingu hönnunar og framleiðslu,
- c. þær kröfur sem starfsemi skal uppfylla skv. 54. gr., svo sem varðandi skipulag og stjórnun, tilföng, aðstöðu og búnað, fjárhag, hæfni og þjálfun fyrirsvars- og ábyrgðarfólks og annarra í þjónustu aðila; verklag, tilkynningarkerfi og gæðastjórnun; upplýsingaöryggi og varnir gegn hvers kyns hættu sem ógna kann öryggi net- og upplýsingakerfa,
- d. þær kröfur sem gerðar eru til umsækjenda skv. a- og b-lið 1. mgr. 54. gr. sem sækjast eftir vottun til þess að gefa út vottorð skv. 52. gr.,
- e. kröfur til lofthæfi og áframhaldandi lofthæfi loftfara, umhverfisverndar og umhverfissamræmis loftfara, þ.m.t. ómannaðra loftfara og búnaðar til að fjarstýra þeim, útgáfu vottorða vegna lofthæfi og hljóðstigs og kröfur til einstakra flokka loftfara,
- f. framkvæmd flugprófana, flokka reynsluflugs og réttindi flugliða í flugprófunum,
- g. viðhald loftfara, þ.m.t. ómannaðra loftfara, stjórnun á áframhaldandi lofthæfi, vottun vegna viðhalds, viðhaldsvottorð, staðfestingu á lofthæfi loftfara, viðbótarlofthæfiskröfur og úrræði sem ætlað er að styðja við áframhaldandi lofthæfi- og öryggisumbætur og réttindi og skyldur viðhaldsvotta og annarra í þjónustu aðila sem sinna verkefnum tengdum viðhaldi eða áframhaldandi lofthæfi loftfara,
- h. heimildir flugmanns til viðhalds og skilyrði og kröfur um hæfni flugmanns,
- i. réttindi og skyldur handhafa vottorða og þeirra sem gefa út yfirlýsingar samkvæmt þessum kafla, þ.m.t. skilyrði áframhaldandi gildis vottorðs og yfirlýsingar; flokka vottorða og réttindi varðandi verksvið; útgáfu vottorðs, breytingar, takmörkun, tímabundna niðurfellingu eða afturköllun vottorðs eða brottfall yfirlýsingar,
- j. skilyrði fyrir útgáfu heimildar til vottunar viðhalds, takmörkun á heimild, viðhald slíkrar heimildar, breytingu, tímabundna ógildingu eða afturköllun, sem og um skrár sem halda skal um útgefnar heimildir, starfsréttindi, skírteini og áritanir, þjálfun, lágmarksaldur og reynslu viðhaldsvotta,
- k. viðhaldsáætlun loftfars, þ.m.t. efnisatriði, í hvaða tilvikum votta þarf viðhaldsáætlun loftfars og breytingar á viðhaldsáætlun, hverjir geta vottað og verklag við vottun,
- l. skilgreiningu ómannaðra loftfara, flokka þeirra og heimildir til að bjóða á markaði ómönnuð loftför og búnað til að fjarstýra þeim,
- m. kröfur sem gerðar eru til ómannaðra loftfara, búnaðar til að fjarstýra þeim, viðbótarbúnaðar fyrir beina fjarauðkenningu og rýmisvitundar, þ.m.t. umhverfiskröfur, svo og kröfur um virkni kerfa og stjórnun,
- n. merkingar ómannaðra loftfara; skyldur framleiðenda, innflytjenda og dreifingaraðila, markaðseftirlit, samræmismat og framkvæmd þess, samræmismatsstofur, CE-merkið,

samræmisýfirlýsingu og samræmismerkingu; upplýsingaskyldu, þau gögn og upplýsingar sem skulu fylgja ómönnuðu loftfari, þ.m.t. tungumálakröfur, aðgengi og framsetningu upplýsinga.

VII. KAFLI

Vottun einstaklinga og aðila sem annast þjálfun.

73. gr.

Vottorð einstaklinga.

Einstaklingar sem sækja um eftirtalin vottorð skulu uppfylla kröfur um menntun og þjálfun, hæfni og færni, aldur, líkamlegt og andlegt hæfi, reglusemi og reynslu sem ráðherra kveður á um í reglugerð:

- a. vottorð, þ.m.t. skírteini, og/eða áritanir flugmanna, fjarflugmanna, flugnema, flugvélstjóra, flugumferðarstjóra, nema í flugumferðarstjórn, flugumsjónarmanna, flugvéltækna og annarra sem votta viðhald eða áframhaldandi lofthæfi framleiðsluvara, hluta, úppsetts búnaðar, ómannaðra loftfara og búnaðar til að fjarstýra loftförum,
- b. staðfestingarvottorð öryggis- og þjónustuliða,
- c. vottorð og/eða réttindi til að:
 1. þjálfar eða annast mat eða prófun á hæfni/færni umsækjanda skv. a- og b-lið, þ.m.t. þjálfun sem veitt er í flughermishjálfar,
 2. taka þátt í heilbrigðismati á umsækjendum skv. a- og b-lið,
 3. starfa á sviði rekstrarstjórnunar flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu, þ.m.t. tæknifólk sem sinnir öryggistengdum verkefnum,
 4. hafa á hendi störf er tengjast öryggi flugsamgangna.

Vottorð skv. 1. mgr. tekur til þeirra réttinda, áritana og takmarkana sem í því felast, t.d. útgáfu viðeigandi heilbrigðisvottorðs. Vottorð, þ.m.t. skírteini og öll réttindi sem veitt eru, skulu gefin út þegar umsækjandi hefur sýnt fram á að hann uppfylli kröfur sem gerðar eru í reglugerð sem ráðherra setur. Heimilt er að takmarka réttindi í vottorðinu eins og nauðsynlegt er og skal hvers konar takmarkana eða viðbóta við þau réttindi sem veitt eru getið skýrt í vottorðinu sjálfu eða viðbótarskjali.

Þrátt fyrir 1. mgr. er ráðherra heimilt að ákvarða með reglugerð að ekki sé krafist vottorðs á afmörkuðum sviðum enda sé tekið tillit til eðlis viðkomandi starfsemi og áhættunnar sem í henni felst.

74. gr.

Kröfur um aldur.

Ráðherra er heimilt að kveða á um aldurslágmark við útgáfu vottorðs, þ.m.t. skírteina einstaklinga og staðfestingarvottorða, í reglugerð. Aldurshámark flugmanna í flutningaflugi skal vera 60 ár en ráðherra er heimilt að kveða á um með reglugerð að framlengja megi þessi mörk til allt að 65 ára aldurs, að fullnægðum skilyrðum sem hann setur. Þá er ráðherra heimilt að framlengja aldurshámark flugmanna í flutningaflugi loftbelgja eða svifflugna til allt að 70 ára aldurs, að fullnægðum skilyrðum sem hann setur.

75. gr.

Vottorð um heilbrigði.

Flugliðar, öryggis- og þjónustuliðar og flugumferðarstjórar skulu reglulega undirgangast mat á því hvort heilbrigði þeirra geri þeim kleift að gegna störfum sínum á öruggan hátt. Aðeins skal gefa út, framlengja eða endurnýja vottorð um heilbrigði ef umsækjandi uppfyllir

þær kröfur sem felast í vottorði sem sótt er um. Umsækjanda um heilbrigðisvottorð skal skylt að undirgangast skoðanir og rannsóknir sem þörf er á til að hægt sé að leggja mat á heilbrigði hans.

Heimilt er að takmarka vottorð um heilbrigði. Skrá skal takmarkanir í vottorðið sem fara skal eftir þegar réttindi skírteinis eða staðfestingarvottorðs eru nýtt.

Vottorð um heilbrigði skal gefa út áður en viðkomandi skírteini eða staðfestingarvottorð er gefið út. Fyrir einflug skal flugnemi vera handhafi viðeigandi heilbrigðisvottorðs fyrir þá tegund skírteinis sem fyrirhugað er að fá útgefið. Nemi í flugumferðarstjórn skal vera handhafi heilbrigðisvottorðs áður en skírteini flugumferðarstjóranema er gefið út.

76. gr.

Synjun útgáfu.

Samgöngustofu er heimilt að synja einstaklingi um útgáfu vottorðs eða annarra réttinda skv. 73. gr. hafi viðkomandi verið dæmdur til fangelsisvistar fyrir refsivert brot og ástæða er til að ætla að hann misfari með skírteinið, vottorðið eða réttindin.

77. gr.

Sérstakar skyldur handhafa vottorða og annarra réttinda.

Handhafi vottorðs, þ.m.t. heilbrigðisvottorðs, áritunar og annarra réttinda sem Samgöngustofa hefur gefið út eða metið gild, skal:

- a. ekki nýta réttindi sín sé honum kunnugt um skerta líkamlega eða andlega getu sem gæti gert hann óhæfan til að nýta réttindin af öryggi,
- b. ekki nýta réttindi sín undir áhrifum geðvirkra efna, og
- c. svo fljótt sem verða má tilkynna stofnuninni um atriði sem máli skipta þegar meta skal hvort hann fullnægir áfram skilyrðum til þeirra starfa sem vottorð, áritanir og önnur réttindi lúta að.

Handhöfum vottorða er skylt hvenær sem er að gangast undir þá rannsókn og þau próf sem Samgöngustofa telur nauðsynleg til að viðhalda vottorði.

78. gr.

Erlend vottorð.

Samgöngustofu er heimilt að fullgilda, umbreyta eða viðurkenna erlent vottorð aðila, þ.m.t. skírteini, áritanir og önnur réttindi og heilbrigðisvottorð sem gefin eru út af þriðja ríki eða fyrir þess hönd enda séu þau skilyrði uppfyllt sem ráðherra kveður á um í reglugerð eða kveðið er á um í samningi Íslands við hið erlenda ríki sem í hlut á.

79. gr.

Starfsemi háð vottun.

Eftirtalin starfsemi er háð vottun samkvæmt lögum þessum:

- a. bókleg kennsla og verkleg þjálfun til:
 1. útgáfu skírteinis flugmanns, fjarflugmanns, flugvélstjóra, flugumferðarstjóra, flugvélþæknis og annarra sem votta viðhald eða áframhaldandi lofthæfi framleiðsluvara, hluta, úppsetts búnaðar og búnaðar til að fjarstýra loftförum,
 2. útgáfu staðfestingarvottorðs öryggis- og þjónustuliða,
 3. annarra réttinda á sviði rekstrarstjórnunar flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu og rekstrar flugvalla og á öðrum sviðum er lúta að flugöryggi í samræmi við reglugerð sem ráðherra setur,

- b. starfræksla og notkun flughermisþjálfar,
- c. starfræksla fluglæknaseturs.

Starfsemi sem háð er vottun skv. 1. mgr. tekur einnig til endurmenntunar og síþjálfunar, hvers konar áritana og réttinda sem bundin eru við handhöfn viðkomandi vottorðs og réttinda sem og takmarkaðra heimilda sem gefnar eru út til nemenda.

Vottorð skal gefa út þegar umsækjandi sýnir fram á að hann uppfylli þær kröfur sem gerðar eru til starfseminnar. Lögbæru stjórnvaldi er heimilt að breyta þessum vottorðum til að bæta við eða fella niður réttindi.

Þrátt fyrir 1. mgr. er ráðherra heimilt að ákvarða með reglugerð að:

- a. í stað vottunar geti aðili gefið út yfirlýsingu þess efnis að starfsemi viðkomandi uppfylli viðeigandi kröfur og hann hafi getu og tilföng til að uppfylla þær kröfur í samræmi við lög þessi og reglugerðir sem settar eru á grundvelli þeirra,
- b. undanþiggja starfsemi vottun með tilliti til eðlis viðkomandi starfsemi og áhættu sem í henni felst.

Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins er lögbært stjórnvald sem veita vottun eða yfirlýsingu viðtöku frá fyrirtækjum skv. 1. mgr. enda séu höfuðstöðvar fyrirtækis eða aðalstarfsstöð í þriðja ríki utan EASA-ríkjanna.

Óheimilt er aðilum sem háðir eru vottun eða útgáfu yfirlýsingar fyrir starfsemi sinni skv. 1. mgr. og 73. gr. að taka til starfa og neyta þeirra réttinda sem háð er vottun eða útgáfu yfirlýsingar nema þeir hafi hlotið vottun lögbærra stjórnvalda eða yfirlýsingu hafi verið veitt viðtaka án athugasemda.

80. gr.

Vottun flughermisþjálfar.

Votta skal flughermisþjálfar sem notaðir eru til þjálfunar, prófunar og við mat á hæfni og færni.

Vottorð skal gefa út þegar umsækjandi sýnir fram á að flughermisþjálfinn uppfyllir þær kröfur og vottunarforskriftir sem ráðherra mælir fyrir um í reglugerð. Í vottorði skal tilgreina virkni flughermisþjálfar.

Ráðherra er heimilt að ákvarða í reglugerð að:

- a. í stað vottunar skv. 1. mgr. sé aðila sem starfrækir og notar flughermisþjálfar skv. b-lið 1. mgr. 79. gr. skylt að gefa út yfirlýsingu þess efnis að flughermisþjálfinn uppfylli viðeigandi kröfur samkvæmt lögum þessum og reglugerðum settum á grundvelli þeirra,
- b. vottun flughermisþjálfar teljist hluti vottunar fyrirtækis sem starfrækir flughermisþjálfar,
- c. við tilteknar aðstæður séu flughermisþjálfar undanþegnir kröfu um vottun vegna eðlis viðkomandi starfsemi og áhættu sem í henni felst.

Lögbæru stjórnvaldi er heimilt að takmarka, ógilda tímabundið eða afturkalla vottorð ef ekki er sýnt fram á að flughermisþjálfinn sé í samræmi við forsendur vottunar eða ef fyrirtækið sem starfrækir flughermisþjálfann uppfyllir ekki þær kröfur sem ráðherra setur í reglugerð. Að öðru leyti fer með takmörkun, tímabundna ógildingu eða afturköllun vottorðs og afturköllun eða afskráningu yfirlýsingar skv. 236. gr.

Lögbært stjórnvald samkvæmt þessari grein er Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins enda séu höfuðstöðvar eða aðalstarfsstöð fyrirtækis sem starfrækir flughermisþjálfar í þriðja ríki utan EASA-ríkjanna eða flughermisþjálfar staðsettur utan EASA-ríkja.

81. gr.

Tilkynningarskylda lækna.

Lækni sem er vottaður til mats á heilbrigði skv. 73. og 79. gr. er skylt að tilkynna Samgöngustofu eftirtaldir breytingar sem geta haft áhrif á gildi heilbrigðisvottorðs:

- breytingar hafa orðið á þeim forsendum sem útgáfa heilbrigðisvottorðs byggðist á, þ.m.t. efni yfirlýsinga í umsókn,
- kröfur og skilyrði fyrir útgáfu heilbrigðisvottorðs eru ekki lengur uppfyllt,
- læknir uppfyllir ekki lengur kröfur til vottunar eða útgáfu yfirlýsingar,
- læknir sætir rannsókn heilbrigðisyfirvalda vegna starfs síns.

Verði læknir þess vís að flugliði sé haldinn slíkri heilsubilun að hætta stafi af starfa hans í loftfari ber lækninum að vara hann við og tilkynna Samgöngustofu tafarlaust vitneskju sína.

Læknir sem kemst að því eða fær grun um að flugliði og öryggis- og þjónustuliði hafi atvinnusjúkdóm, atvinnutengdan sjúkdóm eða hafi orðið fyrir öðrum skaðlegum áhrifum vegna starfa sinna skal án ástæðulausrar tafar tilkynna það til Samgöngustofu.

82. gr.

Heilbrigðisskrár og heilbrigðisskýrslur.

Læknum sem hafa starfsstöð hér á landi skal skylt að framsenda allar heilbrigðisskrár og heilbrigðisskýrslur og aðrar viðeigandi upplýsingar til Samgöngustofu sé þess óskað í þágu heilbrigðisvottunar einstaklings og/eða eftirlits Samgöngustofu.

83. gr.

Reglugerðarheimild.

Ráðherra er heimilt að setja í reglugerðir nánari ákvæði um:

- bóklega þekkingu og verklega færni, þ.m.t. tungumálakunnáttu, reynslu, þjálfun, prófanir og reglubundið mat á hæfni/færni, svo og skilyrði fyrir veitingu réttinda þeirra sem þjálfar eða annast mat eða prófun á hæfni/færni,
- lágmarksaldur við útgáfu, endurnýjun eða framlengingu skírteinis, vottorðs eða annarra réttinda, sbr. 74. gr.,
- skilyrði fyrir útgáfu og gildistíma, takmarkanir, tímabundna ógildingu og afturköllun vottorðs, áritunar og annarra réttinda,
- líkamlegt og andlegt heilbrigði fyrir hverja tegund heilbrigðisvottorðs og yfirlýsingar um heilbrigði sem og þau atriði sem skert geta heilbrigði með vísan til tegundar heilbrigðisvottorðs og yfirlýsingar um heilbrigði,
- skilyrði fyrir útgáfu og gildistíma, takmarkanir, tímabundna ógildingu og afturköllun heilbrigðisvottorðs eða yfirlýsingar um heilbrigði,
- fullgildingu, umbreytingu eða viðurkenningu erlendra vottorða, áritana og annarra réttinda,
- skipulag, ábyrgðarskiptingu og verklag við útgáfu vottorða eða þegar yfirlýsingu er veitt viðtaka.

Ráðherra er með reglugerð heimilt að kveða nánar á um skilyrði fyrir vottun, útgáfu yfirlýsingar og starfrækslu:

- flughermisþjálfar og þjálfunar í flughermisþjálfar,
- fyrirtækja sem sjá um þjálfun, þ.m.t. um þann búnað sem nýttur er til þjálfunar og prófunar og vottun hans,
- fluglæknasetra, þ.m.t. um vottun fluglækna og annarra lækna sem meta heilbrigði, þ.m.t. skilyrði til útgáfu heimilda til útgáfu vottorða, og

- d. eftirlitsskyldra aðila við upplýsinga- og skýrslugjöf og við eftirlit með upplýsingaöryggi og vörnum gegn áhættu sem kynni að ógna öryggi upplýsingakerfa.

Ráðherra er heimilt að kveða í reglugerð á um að aðeins handhöfum vottorða, þ.m.t. tiltekinnna skírteina, áritana eða réttinda, sem útgefin eru í samræmi við lög þessi og reglugerðir sem settar eru samkvæmt þeim, verði falin tiltekin störf um borð í loftförum, við stjórn loftferða eða veitingu þjónustu í þágu flugöryggis og/eða til verndar á íslensku yfirráðasvæði.

VIII. KAFLI

Flugrekstrarleyfi.

84. gr.

Flugrekstrarleyfi.

Leyfi Samgöngustofu þarf til að starfrækja loftfar í ábataskyni á íslensku yfirráðasvæði. Aðeins handhöfum flugrekstrarleyfis er heimilt að flytja farþega, farm og/eða póst í ábataskyni til, frá og á íslensku yfirráðasvæði.

Þrátt fyrir 1. mgr. er ráðherra heimilt að ákvarða í reglugerð að:

- nánar tiltekin flugstarfsemi skuli háð vottun lögbærs stjórnvalds eða útgáfu yfirlýsingar af hálfu eiganda eða flugrekanda/umráðanda loftfars um hæfni sína og getu til að rækja skyldur sem tengjast starfrækslu loftfars þótt hún sé ekki í ábataskyni,
- nánar tiltekin starfræksla loftfars í ábataskyni, að undanskildu flutningaflugi, skuli háð útgáfu yfirlýsingar af hálfu flugrekanda/umráðanda loftfars eða rekstraraðila um hæfni sína og getu til að rækja skyldur sem tengjast starfrækslu loftfars eða rekstri,
- tiltekin starfræksla loftfars í ábataskyni skuli undanþegin kröfum um flugrekstrarleyfi enda taki slíkur rekstur aðeins til loftfars sem ekki er vélknúið og/eða vélknúins loftfars sem er mjög létt og loftfars sem eingöngu er notað til staðbundins flugs.

Um skilyrði fyrir starfrækslu skv. a- og b-lið 2. mgr. fer að öðru leyti samkvæmt ákvæðum þessa kafla.

85. gr.

Skilyrði flugrekstrarleyfis.

Skilyrði fyrir útgáfu flugrekstrarleyfis eru eftirfarandi:

- að höfuðstöðvar fyrirtækis umsækjanda séu hér á landi,
- að umsækjandi sé handhafi gilds flugrekandaskírteinis sem gefið er út af Samgöngustofu, lögbæru landsyfirvaldi í ríki sem Ísland hefur samið við vegna þessa eða af Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins,
- að umsækjandi hafi yfir einu eða fleiri loftförum að ráða í gegnum eignarhald eða tómaleigu,
- að aðalstarfsemi umsækjanda sé eingöngu bundin við rekstur flugþjónustu eða í tengslum við hvers konar aðra atvinnustarfsemi tengda loftförum eða viðgerðum eða viðhaldi á þeim,
- að íslenska ríkið og/eða íslenskir ríkisborgarar eigi 51% eða meira af fyrirtækinu og fari með stjórn þess í raun, hvort sem er beint eða óbeint, fyrir tilstilli eins eða fleiri aðila.
- að umsækjandi uppfylli önnur skilyrði um fjármögnun rekstrar, stjórnun, skipulag, váttryggingar og góðan orðstír í samræmi við lög þessi og reglugerð sem ráðherra setur.

Erlend ríki sem hafa vikið frá sambærilegu skilyrði með samningi við Ísland og ríkisborgarar þeirra eru undanþegnir kröfu um íslenskt ríkisfang skv. e-lið 1. mgr.

86. gr.

Tilkynningar.

Handhafi flugrekstrarleyfis skal tilkynna viðeigandi lögbæru stjórnvaldi fyrir fram um hvers konar fyrirhugaða sameiningu eða yfirtöku og innan 14 daga um hvers konar breytingar á eignarhaldi sem nema meira en 10% af heildarhlutafjáreign flugrekanda eða móðurfyrirtækis þess eða endanlegs eignarhaldsfélags.

87. gr.

Flugrekandaskírteini.

Gefa skal út flugrekandaskírteini þegar umsækjandi sýnir fram á að hann uppfylli þær kröfur sem settar eru fram í lögum þessum og reglugerðum sem settar eru á grundvelli þeirra.

Flugrekandaskírteini skal tilgreina þau réttindi sem handhafa þess eru veitt. Lögbæru landsyfirvaldi er heimilt að ákvarða sérstakar rekstrarforskriftir sem skulu vera hluti flugrekandaskírteinis.

Allar breytingar sem hafa áhrif á gildissvið flugrekandaskírteinis, leyfða starfrækslu og/eða rekstrarforskriftir eða öryggisstefnu flugrekanda eða breytingar á tilnefndu fyrirsvars- og ábyrgðarfólki rekstrar skulu samþykktar fyrir fram af lögbæru landsyfirvaldi. Við allar breytingar sem falla ekki undir upphaflegt áhættumat skal leggja fram uppfært áhættumat og breyttar staðlaðar verklagsreglur.

Séu breytingar gerðar á flugrekandaskírteini skal, eftir því sem við á, gera samsvarandi breytingar á flugrekstrarleyfi.

88. gr.

Tóma- og þjónustuleiga loftfara.

Samningur þar sem flugrekandi/umráðandi er leigutaki loftfars samkvæmt samningi um tómaleigu loftfars er háður fyrirframsamþykki lögbærs landsyfirvalds með tilliti til flugöryggis. Sama á við um þjónustuleigu loftfars sem skráð er í þriðja ríki.

Lögbæru landsyfirvaldi er heimilt að setja skilyrði fyrir samþykki sínu skv. 1. mgr.

89. gr.

Sérstök starfræksla.

Starfræksla loftfars við tiltekin skilyrði eða aðstæður sem teljast áhættusamar, svo sem flutningur hættulegs varnings eða notkun tiltekins tækjabúnaðar í flugi eða í sérstökum tilgangi, er háð fyrirframsamþykki lögbærs landsyfirvalds.

Umfang starfsemi flugrekanda sem hefur samþykki fyrir sérstakri starfrækslu skal tilgreint í rekstrarforskriftum flugrekandaskírteinis.

90. gr.

Samstarf lögbærra stjórnvalda.

Sé lögbært landsyfirvald flugrekandaskírteinis annað en það stjórnvald sem gefur út flugrekstrarleyfi skal það fyrrnefnda upplýsa hið síðarnefnda um hvers konar breytingar sem til stendur að gera á skírteininu.

Samgöngustofu er heimilt að skiptast á upplýsingum við önnur lögbær landsyfirvöld er varða mat og afturköllun flugrekandaskírteinis og flugrekstrarleyfis, þ.m.t. upplýsingum er lúta að fjárhag, váttryggingum og skipulagi sem kann að hafa áhrif á öryggi eða gjaldfærni aðila og öðrum upplýsingum sem geta gagnast lögbærum landsyfirvöldum við eftirlit með

flugöryggi. Sé um að ræða trúnaðarupplýsingar eða aðrar viðkvæmar upplýsingar skal Samgöngustofa gripa til nauðsynlegra ráðstafana til að tryggja öryggi þeirra.

Akvæðið tekur eftir því sem við á einnig til aðstæðna þar sem verkefni og eftirlit lögbærs landsyfirvalds hefur verið fært til Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins.

91. gr.

Útleiga loftfara til almannaflugs.

Leyfi Samgöngustofu þarf til útleigu loftfara í ábataskyni án flugliða til almannaflugs á íslensku yfirráðasvæði. Undanþegin leyfisskyldu eru kaupleigu- og fjármögnunarfyrirtæki og flugrekendur með höfuðstöðvar innan EASA-ríkjanna með útgefið flugrekstrarleyfi til flutningaflugs og/eða sérstakrar starfrækslu.

Ráðherra er heimilt í reglugerð að kveða nánar á um skilyrði fyrir leyfisveitingu, þ.m.t. stjórnun, fjármögnun, tilföng, þjónustu, viðhald loftfara, framkvæmd útleigu og kröfur til leigutaka.

92. gr.

Starfræksla loftfara opinberra aðila.

Starfræksla loftfara opinberra aðila sem sinna þjónustu í almannabágu eða skyldum á ábyrgð ríkisins sem tekur til eftirtalinna þjónustuþátta, eins eða fleiri, skal vera í samræmi við reglugerð sem ráðherra setur:

- a. lög- og tollgæslu,
- b. landamæraeftirlits,
- c. leitar og björgunar,
- d. slökkvistarfa,
- e. landamæragæslu,
- f. strandgæslu eða svipaðrar starfsemi,
- g. þjónustu undir stjórn, eftirliti og á ábyrgð ríkisins.

93. gr.

Reglugerðarheimild.

Ráðherra er heimilt að setja í reglugerðir nánari ákvæði um:

- a. starfrækslu í ábataskyni, þ.m.t. þær kröfur sem starfsemi skal uppfylla, svo sem varðandi skipulag, eignarhald og stjórnun; fjármögnun og fjárhag; tilföng flugrekanda, meðal annars loftför, aðstöðu og búnað; hæfni og þjálfun fyrirvars- og ábyrgðarfólks og annarra í þjónustu aðila,
- b. réttindi og skyldur handhafa flugrekandaskírteinis og flugrekstrarleyfis, þ.m.t. skilyrði þess að banna, takmarka eða skilyrða flugrekstur í þágu flugöryggis eða vegna umhverfissjónarmiða,
- c. handbækur, verklag, kerfi flugrekanda, svo sem stjórnunar-, tilkynningar-, öryggisstjórnunar- og gæðakerfi, skráahald, aðgengi að gögnum og miðlun upplýsinga til lögbærs landsyfirvalds eða lögbærra stjórnvalda,
- d. áætlanir, þ.m.t. vegna þjálfunar, flugöryggis, verndar, viðbragðs og upplýsingaöryggis og varnir gegn hvers kyns áhættu sem ógna kann öryggi net- og upplýsingakerfa og annarra kerfa,
- e. sértækar kröfur þegar flugrekandi/umráðandi gerir samninga um sameiginleg flugnúmer og leigu loftfars (þjónustu- og tómaleigu) og þegar starfrækt eru loftför sem skráð eru í þriðja ríki,

- f. markaðsaðgang og frelsi til að ákvarða flutningsmagn, tíðni og verð flugþjónustu,
- g. sértækar kröfur til áhættumikillar starfrækslu,
- h. réttindi og skyldur opinberra aðila sem sinna opinberri þjónustu í almannabágu eða skyldum á ábyrgð ríkisins, sbr. 92. gr.,
- i. starfrækslu ómannaðra loftfara, hvort sem slík loftför eru starfrækt í ábataskyni eða ekki; áhættumat og viðmið, þ.m.t. sérstök skilyrði fyrir starfrækslu ómannaðra loftfara, meðal annars vegna almannaoðryggis, verndar umhverfis, friðhelgi einkalífs og persónuupplýsinga.

IX. KAFLI

Starfræksla loftfara.

94. gr.

Fyrirflugsskoðun og undirbúningur flugs.

Flugstjóri skal tryggja að fyrir hvert flug eða röð samfelldra fluga fari fram fyrirflugs-skoðun á loftfarinu til að ákvarða hvort það sé nothæft fyrir fyrirhugað flug.

Flugstjóri skal fullvissa sig um að loftfarið sé lofthæft, skráð á viðeigandi hátt, að vottorð og skírteini þess efnis séu um borð, að massi loftfarsins og þungamiðja séu á þann veg að flugið geti farið fram innan þeirra takmarkana sem mælt er fyrir um í lofthæfiskjöllum, að öllum handfangri, lestarfangri og farmi sé rétt hlaðið og hann vel skorðaður, að loftfarið sé tilhlýðilega búið og mannað og að ekki verði farið út fyrir starfrækslutakmarkanir og afkastagetu loftfarsins skv. 95. og 96. gr. í flugi og að flug sé að öðru leyti undirbúið og framkvæmt í samræmi við reglugerð sem ráðherra setur.

95. gr.

Starfrækslumörk loftfars.

Loftfar skal ávallt starfrækt í samræmi við vottorð um lofthæfi, flugleyfi eða heimildir og hljóðstigsvottorð og innan starfrækslu- og massamarka.

Þrátt fyrir 1. mgr. geta lögbær landsyfirvöld í ríki þar sem fyrirhugað er að lenda loftfari heimilað undanþágu frá massamörkum hljóðstigsvottorðs.

96. gr.

Afkastageta loftfara.

Ekki má hefja flug eða halda því áfram nema áætluð afköst loftfars, að teknu tilliti til allra þátta sem hafa veruleg áhrif á afkastagetu þess, geri kleift að öll stig flugs séu innan gildandi vegalengda/svæða og hindranabila með fyrirhuguðum starfrækslumassa.

97. gr.

Lágmarksbúnaður.

Loftfar skal búið búnaði, kerfum, mælum og tækjum, þ.m.t. fjarskipta- og leiðsögutækjum, auk neyðar- og björgunarbúnaðar, í samræmi við lofthæfivottun þess, fyrirhugað flug og þær aðstæður sem fljúga skal við samkvæmt reglugerð sem ráðherra setur.

98. gr.

Mönnun.

Flugrekandi/umráðandi loftfars er ábyrgur fyrir því að framfylgt sé ákvæðum laga þessara um flugverja.

Ákvarða skal fjölda og samsetningu flugverja loftfars að teknu tillit til:

- a. vottunartakmarkana loftfarsins,
- b. útfærslu loftfarsins,
- c. tegundar og tímalengdar starfrækslu.

Óheimilt er að starfrækja loftfar sem ekki er mannað í samræmi við flughandbók eða vottun loftfars.

Þrátt fyrir 3. mgr. getur Samgöngustofa heimilað notkun loftfars í æfingaskyni eða öðrum tilgangi enda standi sérstakar ástæður til þess að heimila slíka notkun.

99. gr.

Fartíma- og vinnutímamörk og hvíld.

Flugrekandi/umráðandi loftfars skal tilnefna heimahöfn fyrir hvern flugverja.

Flugrekandi/umráðandi loftfars skal sjá til þess að fartíma- og vinnutímamörk flugverja og áætlun um hvíldartíma sé í samræmi við lög þessi og reglugerð sem ráðherra setur á grundvelli þeirra.

100. gr.

Flug samkvæmt sjónflugs- og blindflugsreglum.

Ef fyrirhugað er flug samkvæmt sjónflugsreglum verða veðurskilyrði á áætlaðri flugleið að vera þannig að mögulegt sé að fljúga í samræmi við slíkar reglur.

Ef fyrirhugað er flug samkvæmt blindflugsreglum skal velja ákvörðunarflugvöll og varaflugvöll eða varaflugvelli, eftir því sem við á, þar sem loftfarið getur lent, að teknu tilliti til þeirra veðurskilyrða sem spáð er. Einnig skal ganga úr skugga um að flugleiðsöguþjónusta sé tiltæk, hver aðstaðan á jörðu niðri er og hvort ríkið sem í hlut á samþykki blindflug þar sem ákvörðunarstaður og/eða varaflugvöllur er staðsettur.

101. gr.

Skjöl, handbækur og upplýsingar um borð.

Öll gögn sem eru nauðsynleg til að flugverjar geti sinnt störfum um borð í loftfari verða að vera uppfærð og tiltæk um borð í loftfarinu, að teknu tilliti til gildandi reglna um flugumferð, flugreglna, flughæðar og starfrækslusviðs.

Gögn skv. 1. mgr. skulu geymd fyrir hvert flug, þau höfð tiltæk og varin í lágmarkstíma fyrir óheimilum breytingum í samræmi við tegund starfrækslunnar.

Ráðherra er heimilt í reglugerð að kveða á um þau skjöl, handbækur og upplýsingar sem skulu vera um borð í loftfari í hverri flugferð, þau gögn og upplýsingar sem skulu geymd á jörðu niðri og þegar flug hefst og því lýkur á sama flugvelli eða innan sama svæðis.

Í erlendu loftfari á íslensku yfirráðasvæði skulu vera samsvarandi vottorð og skírteini frá viðkomandi erlendu ríki eða ríkjum sem rétt hafa til flugs um íslenskt yfirráðasvæði.

Sá sem hefur hagsmuna að gæta að lögum hefur rétt til að kynna sér efni dagbóka og annarra loftfarsskjala.

102. gr.

Aðgæsluskýlda, geðvirk efni og rafeindatæki.

Flugrekandi/umráðandi skal gera viðeigandi ráðstafanir til að varna því að nokkur aðhafist af gáleysi eða kæruleysi varðandi nokkuð það sem:

- a. stofnar loftfari eða einstaklingum um borð eða á jörðu niðri í hættu,
- b. veldur því eða lætur viðgangast að loftfar stofni fólki eða eignum í hættu.

Flugrekandi/umráðandi skal gera viðeigandi ráðstafanir til þess að tryggja að enginn undir áhrifum geðvirkra efna fari inn í eða dvelji í loftfarinu, að því marki að það stofni öryggi loftfarsins eða fólki um borð í hættu. Í því skyni skal flugrekandi meðal annars móta og innleiða stefnu um forvarnir og skimun fyrir misnotkun geðvirkra efna af hálfu þeirra sem hann hefur í þjónustu sinni um borð og þeirra sem veita öryggisþjónustu vegna loftferða.

Flugrekandi/umráðandi skal ekki heimila neinum um borð í flugvél að nota handrafeindatæki sem gætu haft truflandi áhrif á nothæfi kerfa og búnaðar loftfarsins og skal hann gera viðeigandi ráðstafanir til að tryggja að þau séu ekki notuð.

103. gr.

Starfræksla ómannaðs loftfars.

Flugrekandi/umráðandi ómannaðs loftfars ber ábyrgð á starfrækslu þess og skal gera allar viðeigandi ráðstafanir til að tryggja öryggi þess ásamt öryggi fólks, dýra og mannvirkja á jörðu niðri og annarra loftrýmisnotenda. Sérstaka aðgæsluskyldu hefur flugrekandi/umráðandi ómannaðs loftfars og fjarflugmaður gagnvart friðhelgi einkalífs.

Flugrekandi/umráðandi ómannaðs loftfars verður að tryggja að loftfarið sé búið nauðsynlegum búnaði fyrir öryggi fyrirhugaðs flugs, að teknu tilliti til þess hvers eðlis starfrækslan er og afkastagetu þess, til flugreglna og til reglna um það loftrými sem flogið er um.

Allir sem taka þátt í starfrækslu ómannaðs loftfars, þ.m.t. fjarflugmaður, skulu búa yfir tilskilinni þekkingu og nauðsynlegri færni til að tryggja örugga starfrækslu í samræmi við þá áhættu sem tengist tegund starfrækslu.

104. gr.

Örugg starfræksla.

Flugrekandi/umráðandi skal setja verklagsreglur og gefa út fyrirmæli um örugga starfrækslu fyrir hverja tegund loftfars þar sem kemur fram hver skyldu- og ábyrgðarstörf þeirra í þjónustu hans á jörðu niðri eru og flugverja við hvers konar starf á jörðu niðri eða í lofti.

Flugrekandi/umráðandi skal tryggja að öllum sem starfa í hans þágu sé ljóst að þeim ber að fara að lögum, reglugerðum og verklagsreglum þeirra ríkja þar sem starfsemin fer fram og lúta að framkvæmd skyldustarfa þeirra.

105. gr.

Starfræksla loftfars við sérstök skilyrði.

Starfræksla loftfars við tiltekin skilyrði er háð fyrirframheimild Samgöngustofu í samræmi við reglugerð sem ráðherra setur. Samgöngustofu er jafnframt heimilt að setja slíkum heimildum skilyrði ef þörf krefur í þágu flugöryggis.

106. gr.

Flugstjóri.

Flugrekandi/umráðandi skal tilnefna einn af flugliðum sem flugstjóra, enda uppfylli hann þær kröfur sem ráðherra mælir fyrir um í reglugerð hvað varðar nám, þekkingu og reynslu.

Flugstjóri fer með æðsta vald í loftfari.

Flugstjóri hefur undir sinni forsjá loftfar, áhöfn, farþega og farm. Honum er heimilt, þegar hann telur það nauðsynlegt, að setja flugverja um stundarsakir til annarrar þjónustu en þeirrar sem þeir eru ráðnir til.

Flugstjóra er heimilt, þegar nauðsyn ber til, að synja viðtöku í loftfar eða vísa úr því flugverjum, farþegum, farangri eða farmi.

Flugstjóri ber ábyrgð á að lögmæltar dagbækur og önnur flugskjöl séu í loftfari og skráð sé í bækur þessar og skjöl eins og lög þessi og reglugerðir sem settar eru samkvæmt þeim kveða á um.

107. gr.

Upplýsingagjöf og aðstoð við farþega.

Flugstjóri skal tryggja að fyrir flug eða, ef við á, meðan á flugi stendur fái farþegar upplýsingar um staðsetningu og notkun öryggis- og neyðarbúnaðar.

Farþegum er skylt að fara eftir fyrirmælum flugstjóra eða annarra flugverja er varða öryggi um borð og góða hegðun og reglu í loftfari.

Farþegar sem þarfnast sérstakra skilyrða, aðstoðar og/eða búnaðar þegar þeir ferðast með flugi skulu fluttir við skilyrði sem miða að því að tryggja öryggi loftfarsins og allra um borð samkvæmt verklagsreglum sem flugrekandi/umráðandi setur.

108. gr.

Valdheimildir flugstjóra.

Flugstjóra er heimilt að þröngva einstaklingi með valdi til hlýðni við sig ef fyrir hendi er rökstuddur grunur um að hann hafi framið brot sem sætt getur ákæru og eða verknað sem stofnar eða getur stofnað öryggi loftfarsins, manna eða eigna í hættu, enda sé það nauðsynlegt til að vernda öryggi loftfarsins, manna eða eigna eða til að halda uppi góðri hegðun og reglu í loftfari eða til að tryggja öryggi meints brotamanns svo að hægt sé að afhenda hann stjórnvöldum eða koma honum frá borði. Í því skyni er flugstjóra meðal annars heimilt að skerða frelsi þess eða þeirra sem ógna öryggi eða góðri hegðun og reglu um borð. Frelsisskerðingu skal ekki beitt lengur en þörf krefur nema sá sem beittur er slíkum ráðstöfunum veiti samþykki sitt.

Ef loftfar er í hættu statt eða annars konar neyðarástand er fyrir hendi eða yfirvofandi er flugstjóra heimilt að beita hverri þeirri aðferð sem nauðsynleg er til að koma á reglu og gera allt sem honum er unnt til bjargar loftfari, fólki og farmi sem í því er.

Við beitingu ráðstafana skv. 1. og 2. mgr. er hverjum flugverja skylt, án þess að á hann sé skorað, að veita flugstjóra aðstoð. Flugstjóri getur jafnframt óskað eftir aðstoð farþega. Ef rökstudd ástæða er til að ætla að nauðsynlegt sé að vernda öryggi loftfars, fólks eða eigna er sérhverjum flugverja og farþega heimilt að grípa til ráðstafana til að varna vá og tjóni.

Ef nauðsyn ber til að yfirgefa loftfarið skal flugstjóri eftir því sem frekast er unnt sjá svo um að flugskjöllum sé komið á óhultan stað.

109. gr.

Viðbrögð við lögbroti o.fl.

Ef lögbrot er framið um borð í loftfari ber flugstjóra að gera þær ráðstafanir sem hann getur og nauðsynlegar eru til að afla vitneskju um málið og sem eigi má að meinalausu fresta.

Flugstjóri skal eins og kostur er sjá um að hinn grunaði komist eigi undan og er flugstjóra heimilt, ef nauðsyn ber til, að setja hann í gæslu uns hann verður afhentur lögreglu á Íslandi eða þar til bærum yfirvöldum erlendis.

Flugstjóra er heimilt að taka í sína umsjá hluti sem ætla má að séu sönnunargögn uns þeir verða afhentir lögreglu eða yfirvöldum.

110. gr.

Verndun viðkvæmra upplýsinga er varða öryggi.

Flugrekandi/umráðandi skal gera viðeigandi ráðstafanir til að tryggja starfhæfi flugrita, þ.e. ferð- og hljóðrita, og gagnatengla og vernd viðkvæmra upplýsinga.

Ráðherra er heimilt að ákvarða með reglugerð hvaða loftför skuli útbúin flugrita og gagnatengli, hvaða fjarskipti, gögn og upplýsingar skuli tekin upp og hvernig og að hvaða marki skuli skrá og varðveita gögn og upptökur. Jafnframt skal ráðherra heimilt að kveða á um kröfur til öryggis, verndar, geymslu og notkunar upptaka og gagna og aðgengi að slíkum gögnum í þágu aukins flugöryggis.

111. gr.

Flutningur hættulegs varnings.

Ekki má flytja hluti eða efni sem stofnað geta heilbrigði, öryggi, eignum eða umhverfinu í verulega hættu, svo sem hættulegan varning, með loftfari nema framfylgja öryggisreglum og fyrirmælum til að draga úr þeirri áhættu samfara flutningi.

Flugrekandi/umráðandi skal koma á og viðhalda verklagi í rekstrarhandbók vegna flutnings hættulegs varnings. Enn fremur skal flugrekandi/umráðandi koma á og viðhalda þjálfunaráætlun á sviði flutnings hættulegs varnings fyrir starfsfólk í samræmi við tæknileg fyrirmæli Alþjóðaflugmálastofnunarinnar.

Ráðherra er heimilt að setja reglugerð þar sem nánar er kveðið á um flutning hættulegs varnings, þar á meðal hvenær þörf er á sérstakri heimild, vottun eða yfirlýsingu lögbærra stjórnvalda fyrir flutningi hættulegs varnings, hvaða hættulega varning er óheimilt að flytja, takmarkanir á flutningsmagni, ef við á, skyldu flugrekanda/umráðanda til að setja sér verklag um flutning hættulegs varnings og geymslu, fyrirmæli til flugverja og þjálfun starfsfólks, frágang, þökkun og merkingu varnings, flutningsskjöl og hleðslu og tilkynningar og upplýsinga-skyldu til stjórnvalda vegna flutnings hættulegs varnings.

112. gr.

Hergögn og hervopn.

För loftfara með hergögn og hervopn um íslenskt yfirráðasvæði er óheimil nema með heimild ráðherra sem fer með varnarmál eða þess sem hann felur heimildarveitinguna.

Loftförum skráðum hér á landi og ómönnuðum loftförum sem starfrækt eru á íslensku yfirráðasvæði er óheimilt að flytja hergögn og hervopn nema með heimild ráðherra sem fer með varnarmál eða þess sem hann felur heimildarveitinguna.

Þrátt fyrir 1. og 2. mgr. er ríkisloftförum sem skráð eru hér á landi, óskráðum ómönnuðum ríkisloftförum og loftförum opinberra aðila sem sinna þjónustu í almannabágu eða skyldum á ábyrgð íslenska ríkisins í ríkisflugi heimil för og flutningur hergagna og hervopna um íslenskt yfirráðasvæði, sbr. þó 111. gr.

Ráðherra sem fer með varnarmál er heimilt að veita undanþágu frá 1. og 2. mgr. enda sé þeim skilyrðum fullnægt sem ráðherra sem fer með varnarmál kveður á um í reglugerð, sbr. þó 111. gr.

113. gr.

Vopnaðir verðir.

Óheimil er för loftfara með vopnaða verði í almenningsflugi um íslenskt yfirráðasvæði nema með heimild ráðherra eða þess sem hann felur heimildarveitinguna enda liggi fyrir

jákvæð umsögn þess ráðherra sem fer með varnarmál, sbr. 2. mgr. 112. gr., og ríkislögreglu-stjóra. Sama á við um erlend ríkisloftför.

Óheimil er för loftfara sem skráð eru hér á landi með vopnaða verði nema með heimild ráðherra skv. 1. mgr.

114. gr.

Upplýsingar um farþega.

Flugrekendur með útgefið flugrekstrarleyfi innan EASA-ríkja í flutningaflugi til og frá Íslandi og flugrekendur með staðfestu í þriðja ríki sem fljúga frá Íslandi skulu gera farþegum kleift að gefa upp nafn og samskiptaupplýsingar þeirra einstaklinga sem hafa skal samband við ef slys ber að höndum. Slíkar upplýsingar skal einungis heimilt að nota ef slys ber að höndum og óheimilt er að miðla þeim til þriðja aðila eða nota í viðskiptalegum tilgangi.

115. gr.

Reglugerðarheimild.

Ráðherra er heimilt að setja í reglugerðir nánari ákvæði um:

- a. örugga starfrækslu; undirbúning flugs og verklag í flugi, þ.m.t. stjórnunarkerfi flugrekanda/umráðanda, verklagsreglur og handbækur og tæki, gögn og skjöl sem skulu vera um borð í loftfari og afkastagetu og starfrækslulágmark flugfara,
- b. kröfur um lista eða skjal yfir lágmarksbúnað þar sem kveðið er á um starfrækslu loftfars við tilgreind skilyrði, nauðsynlegan öryggistengdan búnað loftfars og annað sem lýtur að öryggi loftfars,
- c. almennar og sértækar kröfur um lágmarksbúnað með tilliti til gerðar loftfars og fyrirhugaðs flugs, þ.m.t. mælitæki og búnað, fjarskipta- og leiðsögutæki og öryggis-, neyðar-, viðbúnaðar- og björgunarbúnað,
- d. fyrirflugsskoðun og starfrækslu og verklag í flugi,
- e. mönnun og samsetningu flugverja í áhöfn,
- f. utanumhald, varðveislu og skráningu far-, vinnu- og hvíldartíma; skilgreiningu heimahafnar og skráningu, áætlanir um flugtímaforskriftir og þreytuáhættustjórnun, þ.m.t. málsmeðferð, hvíldaraðstöðu og svefnaðstöðu um borð,
- g. kröfur til sérhæfðra flugverja, þ.m.t. kröfur til lágmarksaldurs, líkamlegs og andlegs heilbrigðis, þjálfunar og mats á því hvort þeir séu færir um að sinna þeim skyldustörfum sem þeim eru falin í samræmi við verklagsreglur flugrekanda/umráðanda,
- h. þjálfun flugliða, öryggis- og þjónustuliða og sérhæfðra flugverja og fyrirkomulag þjálfunar,
- i. starfsskyldur flugverja, verklag og leiðbeiningar,
- j. varðveislu skráa, skjala og gagna er varða loftfarið,
- k. upplýsingaöryggi og varnir gegn hvers kyns hættu sem kann að ógna öryggi upplýsingakerfa,
- l. meðhöndlun gagna og upptaka úr búnaði, kerfum og gagnatengingum loftfars, þ.m.t. kröfur til búnaðar, kerfa og gagnatenginga, notkunar, geymslutíma og varðveislu,
- m. kröfur um súrefnisbirgðir og notkun súrefnis,
- n. gæðakröfur varðandi eldsneyti, meðferð, geymslu og afhendingu eldsneytis og verklag við eldsneytisáfyllingu,
- o. veitingu áfengis um borð og meðferð rafeindatækja um borð,
- p. kröfur er snúa að flutningi farþega, t.d. um öryggisbúnað flugfarþega, og verklag þar að lútandi,

- q. sértækar kröfur vegna flutnings farms og pósts, meðhöndlunar og eftirlits, þ.m.t. flutnings hættulegs varnings, hergagna, hervopna, meðal annars um skilyrði fyrir vottun, heimild eða undanþágu,
- r. sérstakar heimildir til starfrækslu loftfars við tiltekin skilyrði,
- s. skilgreiningu hergagna og hervopna og skilyrði fyrir heimild, framkvæmd flutnings, geymslu og eftirlit,
- t. vopnaða verði, kröfur til hæfni og þjálfunar, fyrirkomulag við vopnaburð, framkvæmd og eftirlit og skilyrði fyrir heimild,
- u. sérstök skilyrði/kröfur er varða starfrækslu ómannaðra loftfara, svo sem vegna sjónarmiða um almannaoðryggi og verndun einkalífs og persónuupplýsinga.

X. KAFLI

Vinnuumhverfi flugverja.

116. gr.

Gildissvið kaflans.

Ákvæði þessa kafla gilda um alla flugverja, þ.m.t. sérhæfða flugverja, sem starfa um borð í loftfari flugrekanda/umráðanda sem er handhafi vottorðs eða leyfis eða hefur gefið út yfirlýsingu til starfrækslu loftfars í ábataskyni, fellur undir a- eða c-lið 2. mgr. 84. gr., og um opinbera aðila sem sinna þjónustu í almannaðágu eða skyldum á ábyrgð ríkisins, þ.m.t. starfrækslu loftfara sem ekki eru rekin í ábataskyni, og aðila sem sinna verklegri þjálfun flugmanna skv. 79. gr. Nefnast framangreindir aðilar annars vegar flugverjar og hins vegar flugrekendur í kaflanum.

Með ákvæðum þessa kafla er leitast við að tryggja öryggi og heilsusamlegt vinnuumhverfi og að flugrekendur og flugverjar geti í sameiningu leyst úr öryggis- og heilbrigðisvanda um borð í loftförum.

117. gr.

Aðbúnaður, hollustuhættir og öryggi flugverja.

Flugrekandi skal stuðla að góðum aðbúnaði, hollustuháttum og öryggi um borð í loftförum og að virkt eftirlit sé með því að vinnuumhverfi þar fullnægi kröfum laga og reglugerða. Í því skyni skal flugrekandi gera nauðsynlegar ráðstafanir er lúta að öryggi og heilsuvernd flugverja, þ.m.t. ráðstafanir í forvarnarskyni, og annast fræðslu og þjálfun, svo og nauðsynlega skipulagningu og viðbúnað. Flugrekandi skal vera vakandi fyrir því að laga þessar ráðstafanir að breyttum kringumstæðum og hafa umbætur að markmiði.

Flugverjar skulu taka þátt í samstarfi er miðar að auknu öryggi og betri aðbúnaði og hollustuháttum um borð í loftfari og einnig stuðla að því að þeim ráðstöfunum sem gerðar eru til að auka öryggi og bæta aðbúnað og hollustuhætti sé framfylgt.

118. gr.

Öryggistrúnaðarmaður og öryggisnefnd.

Hjá flugrekanda þar sem starfa allt að fjórir flugverjar skulu úrbætur á vinnuumhverfi gerðar í nánú samstarfi flugrekanda og flugverja.

Hjá flugrekanda þar sem starfa fimm flugverjar eða fleiri skulu flugverjar tilnefna eða kjósa öryggistrúnaðarmann til að vera fulltrúi þeirra í málum sem varða vinnuumhverfi um borð í loftförum. Öryggistrúnaðarmaður skal hafa rétt til þess að fara fram á viðeigandi ráðstafanir og til að leggja fram tillögur þar að lútandi til að draga úr hættu sem flugverjum er búin og/eða komast fyrir orsakir hennar.

Hjá flugrekanda þar sem starfa fimm flugverjar eða fleiri skal stofna öryggisnefnd vinnuverndar. Í öryggisnefnd vinnuverndar skulu eiga sæti tveir fulltrúar flugverja, þar af annar fulltrúi flugliða að jafnaði, og tveir fulltrúar flugrekanda. Skipuleggur nefndin aðgerðir varðandi bætt vinnuumhverfi um borð í loftförum og annast fræðslu starfsmanna um þessi efni. Sé starfandi öryggisnefnd með viðtækara starfssvið innan fyrirtækis er heimilt að flytja málefni vinnuverndar undir slíka nefnd enda sé tryggt að fulltrúar flugverja og flugrekanda eigi þess kost að sækja fundi nefndarinnar.

Öryggistrúnaðarmaður flugverja og fulltrúar flugverja í öryggisnefnd vinnuverndar skulu njóta þeirrar verndar trúnaðarmanns sem kveðið er á um í lögum um stéttarfélög og vinnudeilur.

119. gr.

Skyldur flugrekanda.

Flugrekandi skal stuðla að samstarfi þeirra sem valdir eða kjörnir eru til þess að fjalla um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi um borð í loftförum og þeirra sem annast vernd og forvarnir fyrir hans hönd. Enn fremur skal hann sjá til þess að þeir sem eru valdir eða kjörnir til að fjalla um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustað og þeir sem sitja í öryggisnefnd vinnuverndar fyrir hans hönd fái hæfilegan tíma til þess að gegna skyldum sínum við eftirlit með aðbúnaði, hollustuháttum og öryggi, fái tækifæri til þess að afla sér nauðsynlegrar þekkingar og menntunar varðandi aðbúnað, hollustuhætti og öryggi um borð í loftförum og hafi aðgang að þeim gögnum og upplýsingum er varða störf flugverja, svo sem áhættumati, verndarráðstöfunum, tilkynningum um vinnuslys, skýrslum og öðru tilsvarendi.

Flugrekandi ber kostnað vegna starfs að bættum aðbúnaði, hollustuháttum og öryggi og bætir þeim sem að því vinna tekjutap sem af kann að hljóta.

Flugrekandi skal án ástæðulausrar tafar tilkynna til Samgöngustofu öll vinnuslys þar sem flugverji við störf um borð í loftfari deyr eða verður óvinnufær í einn eða fleiri sólarhringa auk þess dags sem slysið var. Sama á við um slys þar sem líkur eru á að flugverji hafi orðið fyrir langvinnu eða varanlegu heilsutjóni.

120. gr.

Skyldur flugverja.

Flugverji skal hlýða skipunum yfirmanna sinna í störfum sínum, bera umhyggju fyrir loftfari, fólki og farmi sem í því er og rækja starfsskyldur sínar af samviskusemi.

Sérhver flugverji er ábyrgur fyrir því að gæta eigin öryggis og heilsu eftir því sem hann hefur tök á, svo og annarra einstaklinga sem aðgerðir hans eða aðgerðaleyfi í loftfari snertir í samræmi við þjálfun hans og fyrirmæli þau er flugrekandi hefur gefið honum.

Flugverji sem verður var við ágalla eða vanbúnað sem leitt gæti til skerts öryggis vinnuumhverfis eða lakari aðbúnaðar eða hollustuhátta skal umsvifalaust tilkynna það öryggistrúnaðarmanni, fulltrúum í öryggisnefnd eða flugrekanda.

121. gr.

Fartíma- og vinnutíamörk, hvíld og orlof.

Hámarksvinnustundir flugverja á hverju almanaksári, þ.m.t. bakvaktir, skulu vera 2.000 klukkustundir og þar af takmarkast fartími við 900 klukkustundir. Vinnustundir skulu dreifast eins jafnt yfir árið og kostur er.

Frídagar þar sem flugverjar eru lausir við alla vinnuskyldu og bakvaktir skulu tilkynntir fyrir fram. Frídagar skulu vera a.m.k. sjö staðardagar í hverjum almanaks mánuði og að

minnsta kosti 96 staðardagar á hverju almanaksári sem geta falið í sér hvíldartímabil, í samræmi við reglugerð sem ráðherra setur.

122. gr.

Heilsuvernd og heilsufarsskoðanir.

Flugrekandi skal gera og fylgja eftir áætlun um heilsuvernd, þar á meðal áætlun um forvarnir.

Flugrekandi skal gera einstaklingum í þjónustu sinni ljósa slysa- og sjúkdómshættu sem kann að vera bundin við starf þeirra.

Flugverjar skulu eiga kost á heilsufarsskoðun á kostnað flugrekanda áður en þeir eru ráðnir til starfa og með reglulegu millibili þaðan í frá meðan þeir eru í starfi.

Flugverjar sem eiga við heilsufarsvanda að stríða sem rekja má til þess að þeir vinna einnig næturvinnu skulu þegar þess er kostur eiga rétt á að vera færðir í dagvinnustörf í lofti eða á jörðu niðri, sem hentar þeim betur.

Ef flugverji veikist eða slasast fjarri heimahöfn og fjarvistin er vegna starfs hans ber flugrekanda að greiða allan kostnað við læknishjálp, sjúkrahúsvist og flutning sjúklings til heimahafnar.

123. gr.

Rannsókn vinnuslysa, eftirlit o.fl.

Samgöngustofa annast rannsókn vinnuslysa flugverja um borð í loftförum skráðum hér á landi í þeim tilgangi að koma í veg fyrir að slíkt endurtaki sig, að svo miklu leyti sem slík rannsókn fer ekki fram af hálfu rannsóknarnefndar samgönguslysa eða erlends ríkis. Samgöngustofu er heimilt að taka til rannsóknað að eigin frumkvæði vinnuslys eða atvik sem varða heilbrigði flugverja ef talið er að draga megi lærdóm af slíkri rannsókn sem stuðli að auknu heilbrigði og betri aðbúnaði flugverja.

Samgöngustofa skal halda skrá um vinnuslys, atvinnusjúkdóma og eitanir flugverja.

Við eftirlit með vinnuumhverfi flugverja, skráningu og rannsókn vinnuslysa er Samgöngustofu heimilt að eiga samstarf og samvinnu við önnur stjórnvöld, innlend sem erlend.

Samgöngustofa skal, þegar öryggi og heilbrigði flugverja krefst þess, hafa milligöngu um að viðkomandi flugrekendum standi til boða sérfræðiþjónusta við störf að bættum aðbúnaði, hollustuháttum og öryggi.

Öryggistrúnaðarmanni flugverja og fulltrúum flugverja í öryggisnefnd vinnuverndar er heimilt að skjóta málum til Samgöngustofu telji þeir að ráðstafanir sem gerðar hafa verið og úrræði sem flugrekandi notast við tryggi ekki aðbúnað, hollustu og öryggi um borð í loftförum svo viðunandi sé.

124. gr.

Reglugerðarheimild.

Ráðherra er heimilt að setja í reglugerðir nánari ákvæði um:

- a. aðbúnað, hollustuhætti og öryggi um borð í loftförum, þ.m.t. skipulag og framkvæmd ráðstafana er miða að auknu öryggi og heilbrigði um borð og bættu vinnuumhverfi,
- b. samstarf og þátttöku flugverja, þ.m.t. störf öryggistrúnaðarmanns og öryggisnefndar vinnuverndar,
- c. réttindi og skyldur flugrekenda og aðila sem sinna verklegri þjálfun flugmanna,

- d. fartíma- og vinnutímamörk og reglur um hvíldartíma og frídaga, þ.m.t. hámarksflugvakt og lágmarkshvíldartíma og hámarks samanlagða fartíma yfir árið eða á hverju afmörkuðu tímabili,
- e. heilsuvernd, heilsufarsskoðun og heilsuverndareftirlit og vernd sérstakra áhættuhópa, starfsaðferðir og heilsuvá,
- f. rannsókn vinnuslysna um borð í loftförum, skrá flugrekanda um tilkynningarskyld vinnuslys, atvinnusjúkdóma og eitranir, hvenær flugrekanda skuli skylt að tilkynna Samgöngustofu um vinnuslys eða atvik þar sem líkur eru á að flugverji hafi orðið fyrir langvinnu eða varanlegu heilsutjóni, meðhöndlun tilkynninga, vinnslu og greiningu upplýsinga og meðhöndlun og vernd persónuupplýsinga,
- g. gerð og notkun hlífðarbúnaðar, svo sem hentugan fatnað, öryggishjálma, hlífðarbúnað gegn hávaða og geislun, hlífðargleraugu, vinnuskó, rykgrímur, gasgrímur, annan búnað til að verjast loftmengun og annan búnað ótalinn,
- h. aðgerðir gegn einelti, kynferðislegri áreitni, kynbundinni áreitni og ofbeldi á vinnustöðum og aðgerðir gegn heilsuvá og sjúkdómum,
- i. framkvæmd eftirlits með aðbúnaði, hollustuháttum og öryggi um borð í loftförum.

XI. KAFLI

Tilkynning atvika í flugi.

125. gr.

Tilkynningarskylda.

Öll atvik í flugi sem geta stofnað flugöryggi í umtalsverða hættu, þ.m.t. þau atvik sem tilkynna ber til rannsóknarnefndar samgönguslysna, sbr. lög um rannsókn samgönguslysna, skulu tilkynnt:

- a. í gegnum tilkynningarkerfi þess fyrirtækis, sbr. 4. mgr., sem tilkynnandi vinnur hjá, semur við eða nýtir sér þjónustu hjá, eða
- b. til Samgöngustofu, enda sé Samgöngustofa lögbært landsyfirvald viðkomandi fyrirtækis, sbr. 4. mgr. eða útgefandi vottunar hlutaðeigandi flugmanns, eða til Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins.

Tilkynningarskylda skv. 1. mgr. hvílir á:

- a. flugstjóra eða, í þeim tilvikum þar sem flugstjóri getur ekki tilkynnt atvikið, flugverja sem er næstráðandi um borð í loftfari eða á flugrekanda/umráðanda,
- b. fjarflugmanni eða flugrekanda/umráðanda ómannaðs loftfars,
- c. einstaklingi sem kemur að hönnun, framleiðslu, vöktun á áframhaldandi lofthæfi, viðhaldi eða breytingu loftfars, hluta þess eða búnaðar,
- d. einstaklingi sem skrifar undir lofthæfistaðfestingarvottorð eða afhendingarvottorð fyrir loftfar, hluta þess eða búnað,
- e. einstaklingi sem sinnir starfi þar sem krafist er að hann sé vottaður til starfa á sviði flugumferðarþjónustu eða til veitingar flugupplýsingaþjónustu,
- f. einstaklingi sem sinnir öryggistengdu starfi á flugvelli,
- g. einstaklingi sem sinnir starfi sem tengist uppsetningu, breytingu, viðhaldi, viðgerð, grannskoðun, flugeftirliti eða skoðun flugleiðsöguvirkja,
- h. einstaklingi sem sinnir starfi sem tengist afgreiðslu loftfars á jörðu niðri, þ.m.t. eldsneytisáfyllingu, undirbúningi hleðsluskrár, hleðslu, afisun og drætti loftfars á flugvelli.

Einstaklingar skulu tilkynna atvik eins fljótt og verða má en ekki seinna en innan 72 klst. frá því að þeir urðu atviks varir nema sérstakar aðstæður komi í veg fyrir það. Fyrirtæki sem

móttækur tilkynningu um atvik skal tilkynna lögbæru stjórnvaldi um atvikið eins fljótt og verða má en ekki seinna en innan 72 klst. frá því að það varð þess vart.

Fyrirtæki skulu koma á tilkynningarkerfi til að auðvelda söfnun upplýsinga um slík tilkynningarskyld atvik. Fyrirtæki samkvæmt þessum kafla merkir hvert það fyrirtæki sem afhendir flugtengdar framleiðsluvörur og/eða sem ræður til sín, semur við eða notar þjónustu einstaklinga sem skylt er að tilkynna atvik í samræmi við 2. mgr.

126. gr.

Valfrjálsar tilkynningar.

Til að auðvelda söfnun upplýsinga um atvik sem ekki er skylt að tilkynna, annarra öryggis-tengdra upplýsinga sem tilkynnandi álitur að stofni flugöryggi raunverulega eða hugsanlega í hættu og um atvik sem tilkynnt eru af einstaklingum sem ekki eru tilkynningarskyldir skv. 125. gr. skulu fyrirtæki skv. 4. mgr. 125. gr. og lögbær stjórnvöld setja á stofn og viðhalda kerfi fyrir valfrjálsar tilkynningar.

Fyrirtæki skulu greina viðeigandi lögbæru stjórnvaldi tímanlega frá atviki og öllum upplýsingum tengdum því og öðrum öryggistengdum upplýsingum sem safnað hefur verið skv. 1. mgr. og geta falið í sér raunverulega eða hugsanlega áhættu fyrir flugöryggi.

127. gr.

Gagnagrunnur, miðlægt samevrópskt gagnasafn og skráning upplýsinga.

Tilkynningar og upplýsingar um atvik sem safnað er af Samgöngustofu skal varðveita í sérstökum gagnagrunni til að auðvelda úrvinnslu upplýsinga með það að markmiði að efla flugöryggi. Óheimilt er að veita þriðja aðila aðgang að upplýsingunum eða tilkynningum. Þetta á þó ekki við um upplýsingar sem veittar eru:

- erlendum ríkjum, stofnunum eða samtökum á grundvelli þjóðréttarlegra skuldbindinga ef tilgangurinn er að vinna að auknu flugöryggi,
- rannsóknarnefnd samgönguslysa,
- hagsmunaaðilum sem eru í þeirri stöðu að geta unnið að bættu flugöryggi.

Lögbær stjórnvöld skulu annast söfnun, mat, greiningu, úrvinnslu og varðveislu upplýsinga um atvik sem tilkynnt eru skv. 125. og 126. gr. hvað varðar þá einstaklinga og fyrirtæki sem falla undir eftirlit þeirra. Sama á við um endurgjöf vegna tilkynninga.

Samgöngustofa tekur þátt í samstarfi um miðlægt samevrópskt gagnasafn á sviði flugöryggis og skal stofnunin flytja í gagnasafnið upplýsingar og gögn er varða tilkynningu atvika og greiningu slíkra upplýsinga auk upplýsinga um flugslys og alvarleg flugatvik.

Við meðhöndlun og skráningu tilkynninga í gagnagrunn Samgöngustofu og hið samevrópska gagnasafn skal Samgöngustofa gera viðeigandi ráðstafanir til að tryggja nafnleynd tilkynnanda og einstaklinga sem tilgreindir eru í tilkynningu sem og upplýsingar, þ.m.t. heiti fyrirtækis eða fyrirtækja sem tengjast atvikinu, sem gætu afhjúpað deili á tilkynnanda eða þriðja aðila eða haft í för með sér að rekja megi þær upplýsingar út frá tilkynningunni um atvik. Sama á við hvað varðar tilkynningar um flugslys eða alvarleg flugatvik. Ekki skal skrá persónuupplýsingar í þann hluta gagnagrunns Samgöngustofu og miðlæga samevrópska gagnasafnsins sem þessi kafli tekur til.

128. gr.

Vinnsla upplýsinga.

Fyrirtæki skv. 4. mgr. 125. gr. skulu greina upplýsingar um atvik í því skyni að greina áhættu. Á grundvelli greiningarinnar ákveða fyrirtæki, ef við á, aðgerðir til úrbóta og hrinda þeim í framkvæmd.

Fyrirtæki sem auðkennir í kjölfar greiningar skv. 1. mgr. raunverulega eða hugsanlega áhættu í tengslum við flugöryggi skal tilkynna viðeigandi lögbæru stjórnvaldi um bráðabirgðaniðurstöður greiningarinnar og hugsanlegar aðgerðir sem fyrirtækið hyggst grípa til. Fyrirtæki skulu tilkynna viðeigandi lögbæru stjórnvaldi um lokaniðurstöður greiningar um leið og þær liggja fyrir.

Fyrirtæki skulu meðhöndla tilkynningar með sama hætti og greint er í 4. mgr. 127. gr., eftir því sem við á. Fyrirtæki skulu geyma tilkynningar um atvik sem safnað er samkvæmt þessum kafla í sérstökum gagnagrunni, einum eða fleiri eftir því sem við á.

Lögbær stjórnvöld geta heimilað smærri fyrirtækjum að koma á einföldu fyrirkomulagi við söfnun, vinnslu og varðveislu upplýsinga.

129. gr.

Sanngirnismenning.

Tilkynning atvika miðar að því að bæta flugöryggi með það að markmiði að koma í veg fyrir flugslys og flugatvik en ekki að upplýsa hver eigi sök eða beri ábyrgð. Óheimilt er að nota upplýsingar í öðrum tilgangi en þeim sem að framan greinir. Í því skyni að stuðla að sanngirnismenningu skulu tilkynningar meðhöndlaðar þannig að komið verði í veg fyrir að þær verði notaðar í öðrum tilgangi en að viðhalda öryggi og viðeigandi ráðstafanir gerðar til að tryggja nafnleynd og trúnað um nafn þess sem tilkynnir og þeirra einstaklinga sem tilgreindir eru í tilkynningu um atvik.

Fyrirtækjum skv. 4. mgr. 125. gr. er óheimilt að láta starfsfólk sitt eða einstaklinga í þjónustu sinni samkvæmt samningi, sem tilkynna um atvik eða eru tilgreindir í tilkynningu, sæta óréttmætri meðferð eða viðurlögum á grundvelli tilkynningar og/eða upplýsinga, nema 3. mgr. 130. gr. eigi við. Sama á við ef starfsfólk eða einstaklingar í þjónustu fyrirtækis samkvæmt samningi beina kvörtun til lögbærra stjórnvalda vegna meintra brota fyrirtækis. Til óréttmætrar meðferðar eða viðurlaga telst t.d. að rýra réttindi, segja upp samningi eða slíta honum eða láta hvern þann sem látið hefur lögbærum stjórnvöldum í té upplýsingar gjalda þess á annan hátt. Séu leiddar líkur að slíku skal gagnaðili sýna fram á að ákvörðun sé reist á öðrum forsendum en þeim að lögbærum stjórnvöldum hafi verið tilkynnt um atvik.

Fyrirtæki skulu í samráði við fulltrúa starfsmanna samþykkja innri reglur sem lýsa því hvernig fyrirtækið tryggir meginreglur um sanngirnismenningu innan þess. Samgöngustofu er heimilt að óska eftir því að fá að yfirfara slíkar reglur áður en þær verða endanlega samþykktar.

Telji starfsmaður eða einstaklingur í þjónustu fyrirtækis samkvæmt samningi að brotið hafi verið gegn 1.–3. mgr. þessarar greinar og 130. gr. getur hlutaðeigandi tilkynnt lögbærum stjórnvöldum um meint brot og upplýst Eftirlitsstofnun EFTA um það. Lögbær stjórnvöld skulu veita tilkynnanda ráðgjöf um úrræði.

130. gr.

Vernd tilkynnanda.

Einstaklingur sem tilkynnir í samræmi við ákvæði þessa kafla tilkynningarskyld eða valfrjáls atvik verður ekki sóttur til saka eða beittur viðurlögum samkvæmt lögum þessum vegna brota á lögum þessum eða reglugerðum sem settar eru á grundvelli þeirra.

Tilkynningu um atvik og upplýsingum úr slíkum tilkynningum, þ.m.t. nöfnum tilkynnanda eða einstaklinga sem tilgreindir eru í tilkynningum um atvik, skal ekki beitt sem sönnunargagn í sakamáli eða í einkamáli þar sem gerð er krafa um refsingu eða notaðar í máli sem kann að varða stjórnsluviðurlögum.

Sú vernd sem um getur í 1. og 2. mgr. gildir þó ekki ef um er að ræða:

- a. vísitandi misgerð,
- b. greinilega, grófa og alvarlega vanrækslu í tengslum við augljósa áhættu og algera vanrækslu varðandi þá faglegu ábyrgð að grípa ekki til aðgerða sem augljóslega er þörf á við aðstæður sem valda einstaklingum eða eignum fyrirsjáanlegum skaða eða stofnar flugöryggi í alvarlega hættu.

131. gr.

Reglugerðarheimild.

Ráðherra er heimilt að setja í reglugerðir nánari ákvæði um:

- a. atvik sem skylt er að tilkynna, til hvaða aðila tilkynningarskyldan nær og að skyldan nái til fleiri aðila en taldir eru upp í 125. gr.,
- b. valfrjálsar tilkynningar og útfærslu slíks tilkynningarkerfis,
- c. eyðublöð, rafrænt form tilkynninga og tilkynningargátt,
- d. greiningu atvika, áhættuflokkun og eftirfylgni og annað er máli skiptir til að rekja megi orsakir atvika,
- e. vinnslu og greiningu upplýsinga,
- f. meðhöndlun og vernd persónuupplýsinga,
- g. gæðaeftirlit fyrirtækja og lögbærra stjórnvalda,
- h. skýrslugjöf og miðlun upplýsinga í þágu aukins flugöryggis, þ.m.t. upplýsingamiðlun til annarra lögbærra landsyfirvalda og rannsakenda flugslysa og alvarlegra flugatvika, hagsmunaaðila og almennings,
- i. gagnagrunna fyrirtækja, Samgöngustofu og miðlæga samevrópska gagnasafnsins, flutning upplýsinga milli gagnagrunna fyrirtækja til Samgöngustofu eða, ef við á, í miðlæga samevrópska gagnasafnið sem og um flutning upplýsinga milli gagnagrunns Samgöngustofu og miðlæga samevrópska gagnasafnsins,
- j. aðgengi að upplýsingum úr gagnagrunnum fyrirtækja, Samgöngustofu og miðlæga samevrópska gagnasafninu og takmarkanir á miðlun upplýsinga.

XII. KAFLI

Flugvellir.

132. gr.

Vottun flugvalla.

Flugvöllur sem er opin almennungi skal vottaður af Samgöngustofu með tilliti til fyrirhugaðrar notkunar. Sama á við um starfrækslu öryggistengds flugvallarbúnaðar sem notaður er eða ætlaður er til notkunar á flugvöllinum.

Aðili sem starfrækir eða hyggst starfrækja flugvöll skv. 1. mgr. skal sækja um vottun. Heimilt er að sækja um vottun flugvallar sem ekki er opin almennungi.

Flugvöllur skv. 1. mgr. skal einnig vottaður hvað varðar starfrækslu og flugafgreiðslu og hlaðstjórnunarþjónustu ef hann veitir þjónustu fyrir flutningaflug eða er ætlaður til notkunar fyrir flutningaflug og er með flugbraut lagða malbikuðu eða steypu slitlagi sem er a.m.k. 800 metrar að lengd eða þjónar eingöngu þýrlum sem notast við ferla um blindaðflug eða blindbrotflug.

Vottorð flugvallar skal gefið út að fenginni beiðni þar að lútandi þegar umsækjandi hefur sýnt fram á að flugvöllurinn:

- a. uppfylli þær kröfur sem ráðherra setur í reglugerð til hönnunar, viðhalds og starfrækslu og vottunargrunns flugvallar sem Samgöngustofa ákvarðar,
- b. búi ekki yfir sérkennum eða eiginleikum sem gera notkun hans ótrygga.

Vottorðið skal taka til flugvallarins og öryggistengds flugvallarbúnaðar, sbr. þó 134. gr. Vottorð flugvallar telst innihalda vottunargrunn flugvallar, handbók flugvallar og öll önnur starfræksluskilyrði eða takmarkanir, ef við á. Samgöngustofu er heimilt að fara fram á hvers kyns skoðun, prófun, öryggismat eða æfingu í vottunarferli.

Óheimilt er að starfrækja flugvöll opinn almenningi sem ekki er vottaður.

133. gr.

Vottun rekstraraðila flugvallar.

Rekstraraðili flugvallar ber ábyrgð á starfrækslu flugvallar. Rekstraraðili flugvallar sem fellur undir 132. gr. skal háður vottun. Vottorð rekstraraðila flugvallar skal gefið út að fenginni beiðni þar að lútandi þegar umsækjandi hefur sýnt fram á að hann uppfyllir þær kröfur sem gerðar eru til rekstraraðila flugvallar samkvæmt lögum þessum og reglugerð sem ráðherra setur.

Vottorð rekstraraðila flugvallar skal tilgreina réttindi og umfang heimilaðs rekstrar.

Heimilt skal að gefa út eitt vottorð fyrir vottun flugvallar skv. 132. gr. og rekstraraðila flugvallar skv. 1. mgr., ellegar tvö aðskilin vottorð, eitt fyrir flugvöllinn og annað fyrir rekstraraðila flugvallarins.

134. gr.

Vottun öryggistengds flugvallarbúnaðar.

Öryggistengdur flugvallarbúnaður sem notaður er eða ætlaður er til notkunar á flugvöllum skv. 3. mgr. 132. gr. skal vottaður í samræmi við vottunarforskriftir. Vottorðið skal tilgreina virkni búnaðarins.

Þrátt fyrir 1. mgr. geta fyrirtæki sem taka þátt í hönnun, framleiðslu og viðhaldi á öryggistengdum flugvallarbúnaði, sem er notaður eða ætlaður til notkunar á flugvöllum sem falla undir 3. mgr. 132. gr., gefið út yfirlýsingu þess efnis að búnaðurinn samrýmist vottunarforskriftum.

Ráðherra er heimilt að ákvarða með reglugerð hvaða búnaður er háður kröfu um vottun eða yfirlýsingu og um aðstæður þar sem slíkrar vottunar eða yfirlýsingar er ekki þörf.

135. gr.

Flugafgreiðsla og hlaðstjórnunarþjónusta.

Fyrirtæki sem bera ábyrgð á flugafgreiðslu og hlaðstjórnunarþjónustu á flugvöllum skv. 3. mgr. 132. gr. skulu gefa út yfirlýsingu um hæfni sína og getu til að rækja þær skyldur sem tengjast þjónustunni sem veitt er í samræmi við reglugerð sem ráðherra setur.

Ráðherra er heimilt að ákvarða að þeir sem sinna flugafgreiðslu á öðrum flugvöllum en þeim sem falla undir 3. mgr. 132. gr. skuli einnig gefa út yfirlýsingu um hæfni sína og getu til að rækja þær skyldur sem tengjast þjónustunni.

Samgöngustofa skal staðfesta móttöku yfirlýsinga skv. 1. og 2. mgr. og ganga úr skugga um að yfirlýsingarnar innihaldi þær upplýsingar sem krafist er.

136. gr.

Breytingar á vottun.

Allar breytingar sem hafa áhrif á skilmála vottorðs, vottunargrunn þess og öryggistengdan flugvallarbúnað eða hafa umtalsverð áhrif á stjórnunarkerfi rekstraraðila flugvallar eru háðar fyrirframsamþykki Samgöngustofu áður en þeim verður hrint í framkvæmd.

Ef rekstraraðili flugvallar hyggst gera breytingar á rekstri flugvallar, aðrar en þær sem krefjast fyrirframsamþykkis skv. 1. mgr., eða hætta rekstri flugvallar skal hann tilkynna fyrirætlun sína til Samgöngustofu eins fljótt og unnt er.

Þann dag sem rekstraraðili lokar flugvelli skal hann afhenda Samgöngustofu vottorð sín. Jafnframt skal rekstraraðili tryggja að viðeigandi ráðstafanir hafi verið gerðar til að koma í veg fyrir að loftför noti flugvöllinn af vangá.

137. gr.

Stöðvun starfrækslu og lokun flugvallar.

Ef flugvöllur sem opinn er almenningi er starfræktur án vottunar eða ekki hefur verið sótt um vottun fyrir hann eða rekstraraðila hans getur Samgöngustofa krafist þess að viðeigandi ráðstafanir verði gerðar til að loka flugvellinum.

Sinni eigandi eða umráðandi lands, vatns, fasts eða fljótandi mannvirkis á landi eða úti fyrir strönd ekki þeirri kröfu að stöðva starfrækslu flugvallarins er Samgöngustofu heimilt að gera viðeigandi ráðstafanir til þess á hans kostnað. Ef þörf krefur er lögreglu skylt að aðstoða Samgöngustofu við þær aðgerðir sem greinir í 1. mgr. Samgöngustofa á endurkröfu á eiganda/umráðanda vegna þess kostnaðar sem stofnunin hefur haft af framangreindum aðgerðum.

138. gr.

Flugvallargögn.

Rekstraraðili flugvallar skal útbúa gögn er varða flugvöllinn og þá þjónustu sem boðið er upp á og skulu þau uppfærð reglulega og við hverja breytingu á innviðum, búnaði eða starfrækslu. Gögnin skulu vera nákvæm, læsileg, ítarleg og ótvíræð. Tryggja skal uppruna og viðeigandi stig heilleika gagnanna. Gögnin skulu tímanlega vera aðgengileg notendum og veitanda flugleiðsöguþjónustu.

139. gr.

Flugvallarhandbók og þjálfunaráætlun.

Rekstraraðili flugvallar skal gefa út og viðhalda flugvallarhandbók og starfrækja flugvöllinn í samræmi við hana. Slík handbók skal hafa að geyma öll nauðsynleg fyrirmæli, upplýsingar og verklagsreglur um flugvöllinn, öryggistengdan flugvallarbúnað, stjórnunarkerfi, rekstur hans, viðhald og þjónustu.

Öryggisstjórnunarkerfi flugvallar skal vera hluti af flugvallarhandbók.

Rekstraraðili flugvallar skal gefa út og viðhalda þjálfunaráætlun fyrir alla sem tengjast öryggismálum flugvallar.

140. gr.

Neyðaráætlun.

Rekstraraðili flugvallar skal koma á neyðaráætlun flugvallar sem tekur til þeirra neyðaraðstæðna sem skapast geta á flugvelli og í nágrenni hans. Áætlunin skal samrýmast neyðaráætlun viðkomandi sveitarfélags og viðbragðsáætlun almannavarna, eins og við á. Æfa skal neyðaráætlun reglulega til prófunar og betrubóta.

141. gr.

Björgunar- og slökkviþjónusta.

Björgunar- og slökkviþjónusta á flugvelli skal bregðast skjótt við flugatvikum eða slysum og skal a.m.k. fela í sér búnað, slökkviefni og nægilegan fjölda starfsfólks. Rekstraraðili flugvallar skal tryggja, beint eða fyrir tilstuðlan samninga við þriðja aðila, að veitt sé viðunandi þjónusta í tengslum við björgunar- og slökkvistarf á flugvelli.

142. gr.

Eldsneyti og knúningsorka.

Rekstraraðili flugvallar skal sannreyna að aðilar sem sjá um að geyma og sjá loftförum fyrir eldsneyti eða annars konar orku hafi í gildi verklagsreglur til að tryggja að loftförum sé útvegað ómengað eldsneyti eða ómenguð orka og af réttri tegund.

143. gr.

Rekstrartakmarkanir vegna hávaða.

Í því skyni að bæta hljóðvist í nágrenni flugvalla er ráðherra eða þeim sem hann felur ábyrgð heimilt að kveða á um sérstakar ráðstafanir til að draga úr hávaða á flugvöllum. Fyrirhugaðar ráðstafanir skulu tilkynntar í samræmi við 234. gr.

144. gr.

Verndun flugvallarumhverfis.

Rekstraraðili flugvallar skal vakta starfsemi og þróun sem gæti haft í för með sér óviðunandi öryggisáhættu fyrir flug í nágrenni við flugvöllinn. Vakta þarf svæði þar sem áhætta kann að skapast vegna starfsemi manna og skipulagningar landsvæðis, svo sem hvers konar byggingarstarfsemi eða breytingar á skipulagi landsvæðis, möguleika á því að hindranir valdi ókyrrð í lofti, notkun hættulegra, truflandi og villandi ljósa og leysigeisla, blindu frá stórum flötum sem valda miklu endurvarpi, uppbyggingu svæða sem gæti leitt til aukinnar virkni villtra lífvera í nágrenni við athafnasvæði flugvallarins og uppruna geislunar sem er ekki sýnileg eða tilfærslu færanlegra eða fastra hluta sem geta haft truflandi eða skaðleg áhrif á flug og/eða nothæfi fjarskipta-, leiðsögu- og kögunarkerfa í flugi.

Rekstraraðili skal grípa til nauðsynlegra ráðstafana til að draga úr áhættu að því marki sem slíkt er á valdi hans og vekja athygli Samgöngustofu og hlutaðeigandi sveitarfélaga á áhættu.

145. gr.

Samráð.

Rekstraraðili flugvallar skal hafa samráð við sveitarfélag eða sveitarfélög þar sem flugvöllur er staðsettur og eru í nágrenni við hann um vöktun og verndun flugvallarumhverfis skv. 144. gr.

Sveitarfélag eða ef við á sveitarfélög skv. 1. mgr. skulu hafa samráð við rekstraraðila flugvallar að því er varðar mannvirki og annað sem fyrirhugað er að reisa í nágrenni við flugvöll og kann að hafa áhrif á öryggi.

Rekstraraðili flugvallar skal tilkynna hlutaðeigandi sveitarfélögum og Samgöngustofu um allar hindranir sem hættulegar teljast flugumferð í nágrenni flugvallar.

146. gr.

Skipulagsreglur flugvallar.

Ráðherra er heimilt að setja skipulagsreglur fyrir flugvöll sem opinn er almenningi. Þá er ráðherra einnig heimilt að setja skipulagsreglur um landsvæði þar sem fyrirhugað er að byggja flugvöll sem opinn verður almenningi.

Skipulagsreglur skulu innihalda upplýsingar um:

- a. afmörkun flugvallarsvæðis, hindranaflata sem og annarra flata sem tengjast flugvellinum og áhrif kunna að hafa á öryggi flugvallar og flugumferðar þar sem nauðsynlegt er að setja takmarkanir á athafnir fólks og á hæð mannvirkja og annarra hluta, svo sem trjáa og stanga, eða takmörkun á meðferð mannvirkja eða hluta, t.d. að því er varðar veitukerfi eða atvinnurekstur, enda séu slíkar kvaðir nauðsynlegar í þágu almenns öryggis,
- b. hnattstöðu og mestu hæð hindrana á aðflugs- og flugtakssvæðum, hringflugssvæði og annars staðar sem við á í nágrenni flugvallar,
- c. skipulag, starfsemi og umferð innan flugvallarsvæðis.

Sveitarfélög eru bundin af skipulagsreglum flugvallar frá gildistöku þeirra og skulu við gerð eða breytingu skipulagsáætlana samræma gildandi svæðis-, aðal- og deiliskipulag eftir því sem við á að skipulagsreglum flugvallar innan fjögurra ára frá samþykkt viðkomandi skipulagsreglna.

Við frumathugun að gerð nýrra skipulagsreglna flugvallar skal haft samráð við hlutaðeigandi sveitarfélög með hæfilegum fyrirvara með það að markmiði að tryggja sem best samræmi milli skipulagsáætlana sveitarfélaga og skipulagsreglna flugvallar.

147. gr.

Setning skipulagsreglna.

Auglýsa skal tillögu að skipulagsreglum flugvallar með áberandi hætti og skora á eigendur mannvirkja og aðra sem hlut eiga að máli að gera athugasemdir. Auglýsing að tillögu skal jafnframt kynnt í opnu samráði í a.m.k. sex vikur frá birtingu auglýsingar. Sérstaklega skal leita eftir umsögn þeirra sveitarfélaga sem í hlut eiga og Samgöngustofu. Taka skal rökstudda afstöðu til þeirra umsagna sem fram kunna að koma. Sé fyrirhugað að gera breytingar á þeirri tillögu sem lögð var fram til umsagnar skal gefa þeim sem í hlut eiga færi á því að kynna sér breytta tillögu áður en hún er lögð fyrir ráðherra til staðfestingar. Skal frestur til athugasemda við breytta tillögu vera að lágmarki tvær vikur.

Skipulagsreglur flugvallar taka gildi þegar þær hafa verið staðfestar af ráðherra og birtar. Staðfestar skipulagsreglur flugvallar skal birta í B-deild Stjórnartíðinda og á vefsíðu rekstrar- aðila flugvallar. Ef gildandi skipulagsreglum flugvallar er breytt skal beita sömu aðferð og við setningu nýrra.

148. gr.

Frávik frá hæðartakmörkunum o.fl. við setningu skipulagsreglna.

Óheimilt er að víkja frá hæðartakmörkunum eða öðrum takmörkunum á eignarrétti, afnotum og nýtingu eigna sem kveðið er á um í skipulagsreglum flugvallar án samþykkis Samgöngustofu. Ef hindrun er fyrir hendi sem fer í bága við skipulagsreglur flugvallar þegar þær taka gildi skal fjarlægja hana, enda samþykki Samgöngustofa eigi að hún haldist.

Samgöngustofu er heimilt að setja skilyrði fyrir samþykki sínu skv. 1. mgr., svo sem um breytingar, merkingu eða lýsingu mannvirkja. Heimilt er að óska eftir sérstöku öryggismati vegna slíkra beiðna á kostnað umsækjanda.

Eigandi mannvirkis, hlutar eða annars sem jafna má til hindrunar sem Samgöngustofa samþykkir að haldist skal tryggja gæði gagna í samræmi við ákvæði laga þessara og bera ábyrgð og kostnað af því að framfylgja þeim skilyrðum sem Samgöngustofa kann að setja.

Samgöngustofa skal tilkynna hlutaðeigandi sveitarfélögum um ákvarðanir skv. 1. mgr.

149. gr.

Framfylgni með skipulagsreglum flugvallar.

Sveitastjórnnum skal heimilt að beita valdheimildum sínum samkvæmt skipulagslögum og lögum um mannvirki til að tryggja framfylgni við skipulagsreglur flugvallar sem tekið hafa gildi. Þar sem eftirliti sveitastjórna á grundvelli skipulagslaga og laga um mannvirki sleppir skal Samgöngustofa hlutast til um að skipulagsreglum flugvallar sé framfylgt.

Ef takmörkun samkvæmt skipulagsreglum er ekki hlitt án þess að fyrir liggi samþykki Samgöngustofu skv. 2. mgr. 148. gr. skal Samgöngustofa setja þeim er í hlut á frest til að ganga löglega frá málum. Sama gildir ef ekki er framfylgt skilyrðum fyrir samþykki skv. 148. gr. Ef frestur líður án þess að úr sé bætt er Samgöngustofu heimilt að framkvæma nauðsynlegar aðgerðir með atbeina lögreglu.

150. gr.

Kvaðir og nauðsynlegar úrbætur í þágu flugöryggis.

Ráðherra er heimilt að leggja kvaðir í þágu flugöryggis á fasteign og mannvirki vegna flugvallar og flugleiðsögu, svo sem í því skyni að tryggja aðgengi, uppsetningu, starfrækslu og viðhald búnaðar, til merkingar eða til að lýsa upp hindrun.

Samgöngustofu er heimilt að krefjast þess að hindranir utan svæðis sem skipulagsreglur flugvallar taka yfir sem vegna hæðar eða annarra eiginleika teljast hættulegar flugumferð séu fjarlægðar eða ef við á merktar í samræmi við reglugerð sem ráðherra setur.

Samgöngustofu er heimilt að kveða á um að merki, ljós, búnaður, tæki eða fjarskipti sem telja má að flugumferð stafi hættu af megi ekki setja upp og nota og, ef þörf krefur, skuli nema þau brott eða færa í annað horf.

Telji Samgöngustofa verulega hættu stafa af hindrun eða öðru því sem 2. og 3. mgr. taka til er henni heimilt að bregðast við án tafar og með atbeina lögreglu ef þörf krefur.

Telji eigandi eða réttihafi að hann hafi orðið fyrir tjóni vegna aðgerða Samgöngustofu skv. 2.–4. mgr. og geti fært á það sönnur skal tjón bætt eftir almennum reglum. Náist ekki samkomulag um bætur getur ráðherra beitt eignarnámi í samræmi við lög um framkvæmd eignarnáms.

151. gr.

Skaðabætur og eignarnám.

Ef kvöð skv. 1. mgr. 150. gr. eða gildistaka skipulagsreglna flugvallar leiðir til verulegra takmarkana á eignarrétti, afnotum eða nýtingu, umfram það sem við á um sambærilegar eignir, á eigandi hennar eða réttindahafi kröfu til skaðabóta enda hafi kvöð eða forræðisskerðing í för með sér að eignin verði eigi hagnýtt til fulls miðað við stærð hennar, legu og allar aðstæður eða eigandi hennar verður fyrir fjárhagstjóni sem hann á að fá bætt samkvæmt almennum reglum.

Skaðabóta má krefjast úr hendi rekstraraðila flugvallar vegna gildistöku skipulagsreglna flugvallar. Mats skal óskað innan þess frests sem ákveðinn er í skipulagsreglum flugvallar.

Frestur má eigi vera styttri en tvö ár frá birtingu skipulagsreglna. Ráðherra er heimilt að fram-
lengja frest um sex mánuði frá lokum frests. Ríkið ábyrgist að skaðabætur séu inntar af hendi.
Skaðabætur skal ákveða eftir reglum laga um framkvæmd eignarnáms.

Ef nauðsynlegt er í tengslum við uppbyggingu nýs flugvallar sem opinn verður almenningi,
vegna flugvallar sem þegar er í rekstri og opinn er almenningi eða vegna flugleiðsögubúnaðar
að afla lands, lóðar eða annarrar eignar og samningum um kaup eða afnot verður ekki við
komið má ráðherra heimila, að fenginni umsögn Samgöngustofu, að eign eða hluti hennar sé
tekin eignarnámi gegn endurgjaldi sem meta skal samkvæmt lögum um framkvæmd eignar-
náms. Samþykki ráðherra fyrir eignarnámi skal meðal annars háð því að eignarnemi setji
tryggingu fyrir greiðslu áætlaðra eignarnámsbóta og kostnaðar við matið. Ef eignarnámsbætur
fást ekki greiddar hjá eignarnema skal ríkið ábyrgjast greiðslu þeirra.

152. gr.

Reglugerðarheimild.

Ráðherra er heimilt að setja í reglugerðir nánari ákvæði um:

- a. flokkun flugvalla með vísan til grunnvirkja, búnaðar og þjónustu,
- b. eðliseiginleika, hönnun, grunnvirki og búnað flugvalla, hindranabil, aðflugs- og brott-
flugsleiðir flugvalla, stjórnun og starfrækslu flugvalla, þjónustu, afköst, rekstur og við-
hald,
- c. eiginleika öryggistengds flugvallarbúnaðar og starfrækslu og notkun,
- d. vottun flugvalla og öryggistengds flugvallarbúnaðar, þ.m.t. ákvörðun vottunargrunns, til-
vísun og birtingu vottunarforskrifta og ítarlegra tækniforskrifta, svo sem hönnun, viðhald
og starfrækslu og meðhöndlun frávika og breytinga,
- e. kröfur til flugvalla, svo sem hvað varðar öryggi, umhverfisvernd, flugvernd, villt dýr,
fólk og ökutæki og samhæfingu og samþættingu við aðra aðila,
- f. þær kröfur sem rekstraraðili flugvallar skal uppfylla til vottunar, svo sem varðandi skipu-
lag og stjórnun, tilföng, aðstöðu og búnað; fjármögnun og fjárhag, bókhald og reiknings-
skil; hæfni og þjálfun fyrirsvars- og ábyrgðarfólks og annarra í þjónustu aðila; verklag,
tilkynningarkerfi, gæðastjórnun, áætlanir, svo sem vegna þjálfunar, flugöryggis, verndar,
viðhalds, viðbúnaðarástands og neyðar, meðhöndlunar hættulegs varnings og upplýs-
ingaöryggis, og varnir gegn hvers kyns hættu sem ógna kann öryggi net- og upplýsinga-
kerfa; kröfur til kerfa, skjalavörslu og skráarhalds rekstraraðila flugvallar og aðgengi að
gögnum,
- g. veitingu þjónustu, þ.m.t. björgunar- og slökkviþjónustu, flugumferðarþjónustu, flugaf-
greiðslu og hlaðstjórnunarþjónustu á flugvelli, þ.m.t. þær kröfur sem gerðar eru til slíkrar
þjónustu hvað varðar þjónustustig og gæði, meðal annars með vísan til þeirra krafna og
verklagsreglna sem rekstraraðili flugvallar setur,
- h. kröfur til aðila sem veita þjónustu á flugvelli, svo sem varðandi skipulag og stjórnun,
tilföng, aðstöðu og búnað, verklag og viðhald búnaðar, gæðastjórnun, skjalavörslu, hæfni
og þjálfun þeirra sem eru í þjónustu aðila, mönnun og, ef við á, heilbrigði slíkra einstak-
linga,
- i. flugvallargögn, þ.m.t. uppdrætti og upplýsingar, gæði þeirra og samhæfingu við upplýs-
ingapjónustu flugmála,
- j. sérstakar ráðstafanir til að bæta hljóðvist á flugvöllum og í nágrenni flugvalla, þ.m.t.
aðferðafræði, ráðstafanir og takmarkanir,
- k. samráð sveitarfélaga og rekstraraðila flugvallar,

- l. hindranir og annað sem jafna má til hindrana, meðal annars kröfur um sýnileika, lýsingu, gerð, viðhald og eftirlit með merkingum, áhættumat og viðmið óviðunandi áhættu,
- m. notkun staða sem ekki teljast flugvellir til flugtaks og lendingu loftfara og til að hefja á loft eða skjóta á loft hlutum og tækjum sem farið geta um loftið en eru ekki loftför.

XIII. KAFLI

Flugvernd.

153. gr.

Vottun vegna flugverndar.

Eftirtaldir aðilar eru háðir vottun Samgöngustofu vegna flugverndar í samræmi við reglugerð sem ráðherra setur:

- a. rekstraraðili flugvallar hér á landi,
- b. flugrekandi,
- c. aðili sem beitir eða hyggst beita flugverndarráðstöfunum og starfrækir rekstur innan sem utan flugvallar og veitir þjónustu og/eða vörur til eða á flugvelli og/eða til flugrekenda/umráðenda loftfara,
- d. aðili sem veitir þjálfun á sviði flugverndar,
- e. matsaðilar á sviði flugverndar.

Vottorð skal gefa út þegar umsækjandi uppfyllir þær kröfur sem gerðar eru til starfseminnar samkvæmt lögum þessum og reglugerðum sem ráðherra setur. Í vottorði skal tilgreina þau réttindi sem veitt eru umsækjanda, skilyrði, ef við á, gildissvið og gildistíma. Samgöngustofu er heimilt að breyta vottorði til að bæta við eða fella niður réttindi.

Þrátt fyrir ákvæði 1. mgr. er ráðherra heimilt að ákvarða í reglugerð að:

- a. í stað vottunar geti aðili gefið út yfirlýsingu þess efnis að starfsemin uppfylli viðeigandi kröfur eða hann hafi getu og tilföng til að uppfylla viðeigandi kröfur í samræmi við lög þessi og reglugerðir sem settar eru á grundvelli þeirra.
- b. tiltekinn flugvöllur og/eða aðgreindir hlutar flugvallar, á grundvelli sértæks áhættumats og að teknu tilliti til þeirrar flugumferðar sem um viðkomandi flugvöll fer, séu undanþegnir kröfu um vottun eða lúti öðrum viðeigandi kröfum.

Aðilum sem háðir eru vottun, tilnefningu eða útgáfu yfirlýsingar fyrir starfsemi sinni samkvæmt þessari grein eða 154. gr. er óheimilt að taka til starfa og neyta þeirra réttinda sem vottun, tilnefning eða útgáfa yfirlýsingar áskilur nema þeir hafi hlotið vottun eða tilnefningu Samgöngustofu, annars til þess bærð aðila, lögbærð landsyfirvalds eða að yfirlýsingu hafi verið veitt viðtaka af þar til bærðum stjórnvöldum án athugasemda.

Samgöngustofu er heimilt að birta lista yfir vottaða og tilnefnda aðila vegna flugverndar og, ef við á, skrá þá í gagnagrunn Evrópusambandsins á sviði flugverndar.

154. gr.

Flutningur farms og pósts frá þriðju ríkjum.

Flugrekandi/umráðandi loftfars sem hyggst flytja farm og/eða póst frá þriðja ríki með viðkomu, til umflutnings eða til flugvallar á íslensku yfirráðasvæði eða til ríkja sem Ísland hefur samið við vegna þessa skal óska tilnefningar þess lögbæra landsyfirvalds sem ábyrgð ber á tilnefningu og eftirliti með viðkomandi flugrekanda/umráðanda í samræmi við þau skilyrði í reglugerð sem ráðherra setur. Í tilnefningu skal tilgreina þau réttindi sem veitt eru umsækjanda, skilyrði vottunar, ef við á, gildissvið og gildistíma. Samgöngustofu er heimilt að breyta tilnefningu til að bæta við eða fella niður réttindi þeirra flugrekenda/umráðenda loftfars sem stofnunin tilnefnir.

Aðili sem er eða hyggst verða hluti af aðfangakeðju flugrekanda skv. 1. mgr. skal háður tilnefningu og vottun í samræmi við þau skilyrði sem ráðherra setur í reglugerð.

155. gr.

Matsaðilar á sviði flugverndar.

Samgöngustofu er heimilt að veita matsaðilum á sviði flugverndar, sem hlotið hafa vottun stofnunarinnar eða annars lögbærs landsyfirvalds innan Evrópusambandsins, Sviss eða Noregs, heimild til að votta flugverndarráðstafanir annarra eftirlitsskyldra aðila í samræmi við reglugerð sem ráðherra setur.

156. gr.

Áhættumat og vástig vegna flugverndar.

Ríkislögreglustjóri ákvarðar vástig á hverjum tíma og annast, í samvinnu við Samgöngustofu, gerð áhættumats á sviði flugverndar. Um gerð og endurskoðun áhættumats á sviði flugverndar og samstarf opinberra aðila og eftirlitsskyldra aðila við gerð þess fer samkvæmt reglugerð sem ráðherra setur.

Upplýsingum um vástig og aðrar viðeigandi upplýsingar vegna flugverndar skal á hverjum tíma miðlað til eftirlitsskyldra aðila og annarra stjórnvalda eftir því sem þörf krefur.

157. gr.

Aðgangsstýring að flugsvæði og haftasvæði flugverndar.

Aðgangur að flugsvæði flugvalla, haftasvæðum flugverndar og, ef við á, aðgreindum svæðum, er aðeins heimill einstaklingum og ökutækjum og vinnuvélum sem hafa til þess lög-mætt erindi og gilda aðgangsheimild, sbr. þó b-lið 3. mgr. 153. gr.

Ákvörðun og afmörkun haftasvæða flugverndar, viðkvæmasta hluta haftasvæðis flugverndar og, ef við á, aðgreindra svæða skal háð fyrirframsamþykki Samgöngustofu. Mörk milli almenningssvæðis og flugsvæðis skulu vera þannig úr garði gerð að þau komi í veg fyrir óviðkomandi aðgang. Haftasvæði flugverndar og aðgreind svæði skulu merkt eða auðkennd eftir þörfum.

158. gr.

Athugun á bakgrunni.

Einstaklingur skal undirgangast athugun á bakgrunni ef hann:

- a. hyggst beita flugverndarráðstöfunum,
- b. mun bera ábyrgð á framkvæmd flugverndarráðstafana,
- c. þarf starfs síns vegna aðgang að haftasvæði flugverndar,
- d. þarf starfs síns vegna aðgang að trúnaðarflokkuðum upplýsingum á sviði flugverndar, mikilvægum upplýsingum, upplýsingatæknikerfum og gögnum í þágu flugverndar,
- e. hyggst sækja eða veita flugverndarþjálfun,
- f. hyggst sinna eftirliti á sviði flugverndar.

Ríkislögreglustjóri ber ábyrgð á athugun á bakgrunni einstaklinga og getur ákveðið að önnur lögregluembætti fari með framkvæmd athugunarinnar.

Athugun á bakgrunni skal framkvæmd í samræmi við umsókn einstaklings, tilgang og það stig aðgangs að upplýsingum sem sótt er um og í samræmi við þær kröfur sem ráðherra setur í reglugerð.

Lagt skal mat á öryggishæfi umsækjanda, áreiðanleika og hvort öryggi flugsamgangna og flugstarfsemi kunni að stafa hættu af umsækjanda. Athugun á bakgrunni skal að lágmarki fela í sér:

- a. að sanna deili á einstaklingi,
- b. að kanna menntun og fyrri störf, þ.m.t. hvers konar rof þar á, næstliðin fimm ár,
- c. að kanna sakarferil í öllum ríkjum þar sem umsækjandi hefur haft búsetu, næstliðin fimm ár. Við athugun á sakarferli skal meðal annars kanna hvort umsækjandi eigi afbrotaferil að baki, sé grunaður eða sakaður um refsiverða háttsemi eða bíði dóms.

Veiti umsækjandi villandi eða rangar upplýsingar í umsókn er lögreglu heimilt að veita neikvæða umsögn eða synja að veita umsögn.

159. gr.

Framkvæmd athugunar á bakgrunni.

Í athugun á bakgrunni felst skoðun lögreglu á upplýsingum um einstakling sem veitt hefur heimild sína eða staðfestingu til framkvæmdarinnar. Upplýsingaöflun felur meðal annars í sér skoðun á:

- a. skráám lögreglu, þ.m.t. málaskrá lögreglu,
- b. sakaskrá og skráám dómstóla,
- c. upplýsingakerfi Alþjóðalögreglunnar, Löggæslusamvinnustofnunar Evrópusambandsins eða annarra erlendra yfirvalda og stofnana,
- d. upplýsingakerfum töllyfirvalda,
- e. upplýsingakerfi þjóðskrár.

Ef um er að ræða herta athugun á bakgrunni felur upplýsingaöflun einnig í sér önnur gögn og viðeigandi upplýsingar sem eru tiltækar og má telja að skipt geti máli til að ákvarða hæfi umsækjanda.

Athugun á bakgrunni skal fara fram með reglulegu millibili. Aldrei má þó ganga lengra við könnun á bakgrunni og sakarferli en þörf krefur hverju sinni.

Lögreglu er heimilt að kalla umsækjanda til viðtals telji hún það nauðsynlegt til að upplýsa nánar um atriði sem koma fram í umsókn eða í upplýsingum skv. 1. mgr. Ef upplýsingar skv. 1. mgr. gefa ástæðu til að ætla að viðkomandi neyti geðvirkra efna er lögreglu heimilt að óska eftir því að umsækjandi undirgangist skimun á eigin kostnað, þ.m.t. blóð- og þvagrannsókn, enda teljist niðurstöður slíkrar rannsóknar geta haft áhrif á niðurstöðu athugunar lögreglu.

Synjun umsækjanda á því að veita persónulegar upplýsingar eða undirgangast skimun vegna geðvirkra efna að ósk lögreglu skal leiða til neikvæðrar umsagnar.

Neikvæð umsögn skal leiða til synjunar á umsókn og ef við á afturköllunar á gildandi áhafnarskírteini, aðgangsheimild og aðgangi að trúnaðarflokkuðum upplýsingum á sviði flugverndar.

Lögreglu er heimilt að vísa til upplýsinga um einstakling úr skráám skv. 1. mgr. máli sínu til stuðnings í neikvæðri umsögn enda sé þá rökstudd ástæða til að draga í efa hæfi einstaklingsins til að fara með málefni flugverndar lögum samkvæmt. Rökstuðningur má takmarka að því leyti sem vísa þarf til trúnaðarflokkaðra gagna sem umsækjanda er ekki heimill aðgangur að. Að öðru leyti gilda ákvæði stjórnsýslulaga um málsmeðferðina. Sé umsögn lögreglu neikvæð getur viðkomandi einstaklingur á því stigi dregið til baka samþykki sitt fyrir miðlun niðurstöðu athugunar til Samgöngustofu, ef við á, eða til annarra aðila.

Ákvæði 236. og 237. gr. gilda eftir því sem við á um umsögn lögreglu.

Jákvæð umsögn lögreglu vegna athugunar á bakgrunni skal liggja fyrir áður en:

- a. þjálfun á sviði flugverndar hefst,

- b. áhafnarskírteini er gefið út af flugrekanda með höfuðstöðvar sínar eða aðalaðsetur hér á landi,
- c. aðgangsheimild er gefin út af rekstraraðila flugvallar hér á landi, og
- d. aðgangur er veittur að trúnaðarflokkuðum upplýsingum á sviði flugverndar.

160. gr.

Skimun og leit.

Samgöngustofu er heimilt að veita aðila með gilt vottorð skv. 153. gr. heimild til að skima og leita á mönnum, í farangri, farmi, pósti, rekstrarvörum og öðrum varningi áður en aðgangur er veittur eða flutningur fer fram um borð í loftfar, haftasvæði flugverndar eða aðgreind svæði.

Handleit skal ætíð framkvæmd af einstaklingi af sama kyni nema sá sem undirgengst leit samþykki annað. Einstaklingum með hlutlausu kynskráningu skal boðið að velja hvort kona eða karl framkvæmir handleit á þeim. Líkamsleit skal aðeins framkvæmd af lögreglu. Skimun og leit skal framkvæmd af eins mikilli tillitssemi og unnt er og hún má aldrei verða víðtækari en nauðsynlegt er.

Synja skal þeim um aðgang að haftasvæði flugverndar, aðgreindu svæði og um brottför og komu sem neita að undirgangast skimun eða leit.

Heimilt er að vísa frá flugvallarsvæði þeim sem synjað er um aðgang að haftasvæði flugverndar, aðgreindu svæði eða um brottför eða komu.

161. gr.

Vernd gagna og upplýsinga á sviði flugverndar.

Aðgangur einstaklings að gögnum og upplýsingum sem falla undir trúnaðarflokkaðar upplýsingar vegna flugverndar er háður gildri jákvæðri umsögn vegna athugunar á bakgrunni skv. 158. og 159. gr. eða gildri öryggisvottun í samræmi við ákvæði varnarmálalaga.

Samgöngustofa miðlar gögnum og upplýsingum á sviði flugverndar og ákvarðar aðgengi í samræmi við þarfir viðkomandi einstaklings og, ef við á, stig trúnaðarflokkunar enda uppfylli einstaklingur skilyrði 1. mgr., hefur hlotið fræðslu um meðferð upplýsinga og gagna á sviði flugverndar og, ef við á, trúnaðarflokkaðra upplýsinga og undirritað yfirlýsingu um trúnað og staðfest ábyrgð sína og skyldur til meðhöndlunar og varðveislu gagnanna og upplýsinganna.

Vernd, varðveisla, meðferð, merking og miðlun trúnaðarflokkaðra upplýsinga skal vera í samræmi við reglugerð sem ráðherra sem fer með varnarmál setur. Um vernd og meðhöndlun annarra upplýsinga og gagna er varða flugvernd fer eftir reglugerð sem ráðherra sem fer með samgöngumál setur.

162. gr.

Bannaðir hlutir, efni, tæki og tól.

Óheimilt er að flytja hvers kyns hluti, efni, tæki eða tól inn á haftasvæði flugverndar eða um borð í loftfar ef af getur stafað ógn eða hætta fyrir öryggi flugsamgangna, flugs og/eða farþega nema þeir teljist nauðsynlegir fyrir starfrækslu loftfarsins vegna skyldustarfa um borð eða starfrækslu flugvallar.

163. gr.

Vottun búnaðar, tækja og dýra.

Búnaður, tæki og dýr sem notuð eru við skimun, aðgangseftirlit og framkvæmd flugverndar skulu uppfylla þær kröfur um vottun og, ef við á, þá staðla sem ráðherra ákveður í reglugerð.

Búnaður og tæki skulu starfrækt, staðsett, uppsett, viðhaldið og prófuð í samræmi við reglugerð sem ráðherra setur.

164. gr.

Tilkynningarskylda vegna flugverndar.

Hver sá sem verður þess áskynja að á flugsvæði flugvallar, í flugstöð eða um borð í loftfari er einstaklingur, hlutur eða efni, sem talið er að hætta geti stafað af, er, eða verður á annan hátt var við ólögsmæt afskipti af flugi, tilraun til slíkra afskipta eða ásetning um slíkt skal þegar í stað tilkynna það til lögreglu eða eftir atvikum flugstjóra, flugrekanda eða rekstraraðila flugvallar.

Eftirlitsskyldir aðilar skulu án tafar gera Samgöngustofu viðvart um tilkynningar skv. 1. mgr. og greina frá atvikum.

165. gr.

Hlutverk Samgöngustofu á sviði flugverndar.

Hlutverk Samgöngustofu á sviði flugverndar er meðal annars að:

- a. viðhalda, í samráði við ráðherra, og annast innleiðingu flugverndaráætlunar Íslands þar sem ábyrgð varðandi framkvæmd sameiginlegra grunnkrafna á sviði flugverndar er skilgreind og ráðstöfunum um framkvæmd flugverndar er lýst, þ.m.t. gæða- og þjálfunaráætlunum á sviði flugverndar,
- b. vera stjórnvöldum og eftirlitsskyldum aðilum til ráðgjafar um framkvæmd flugverndar, mat á áhættu og ógn gegn flugsamgöngum,
- c. tryggja almenningi og eftirlitsskyldum aðilum viðeigandi upplýsingar á sviði flugverndar eftir því sem við á.

166. gr.

Þagnarskylda.

Hver sá sem starfar að flugvernd, veitir þjálfun á sviði flugverndar eða sinnir störfum vegna flugsamgangna er bundinn þagnarskyldu um atvik sem honum verða kunn í starfi sínu eða vegna starfa sinna, hvort sem það er fyrir tilviljun eða ekki, og leynt eiga að fara vegna lögmætra almanna- eða einkahagsmuna eða hagsmuna í þágu flugverndar. Samkvæmt þagnarskyldu er óheimilt að miðla eða notfæra sér í eigin þágu eða annarra upplýsingar um einkahagi manna, sem eðlilegt er að leynt fari, upplýsingar sem varða framkvæmd flugverndar og verklag, fyrirhugaðar aðgerðir vegna flugverndar og aðrar upplýsingar sem leynt skulu fara samkvæmt lögum, reglugerðum, fyrirmælum eða eðli máls.

Þagnarskylda helst þótt látið sé af starfi.

167. gr.

Reglugerðarheimild.

Ráðherra er heimilt að setja í reglugerðir nánari ákvæði um:

- a. hverjir teljist eftirlitsskyldir aðilar á sviði flugverndar, þ.m.t. aðilar með höfuðstöðvar sínar eða aðalaðsetur utan Íslands,
- b. þær kröfur sem eftirlitsskyldir aðilar skulu uppfylla til vottunar, svo sem varðandi skipulag og stjórnun, tilföng, aðstöðu og búnað, hæfni og þjálfun fyrirsvars- og ábyrgðarfólks og annarra í þjónustu aðila, þ.m.t. viðmiðanir fyrir ráðningu, verklag, tilkynningakerfi, gæðastjórnun og áætlanir, svo sem vegna þjálfunar, verndar, viðhalds, viðbúnaðarástands

og neyðar, upplýsingaöryggi og varnir gegn hvers kyns hættu sem ógna kann öryggi net- og upplýsingakerfa,

- c. kröfur til sjálfstæðra matsaðila og tilfærslu eftirlits og vottana til sjálfstæðra matsaðila á sviði flugverndar,
- d. efni og útgáfu flugverndaráætlunar, þ.m.t. takmörkun á birtingu efnis að hluta eða í heild,
- e. framkvæmd flugverndar, ábyrgð á framkvæmd, verklag, aðferðir og ráðstafanir til að vernda mannslíf, loftför, farm, póst, mannvirki, þ.m.t. leiðsögumannvirki, og sérstakar verndarráðstafanir,
- f. aðferðir, framkvæmd skimunar, leitar og gæðaeftirlits, þ.m.t. staðla og kröfur til búnaðar og dýra sem notuð eru við skimun og leit eða aðrar flugverndarráðstafanir og prófanir á slíkum búnaði,
- g. áhættumat og ákvörðun vástigs vegna flugverndar, kröfur til aðferða og verklags sé vástig hækkað,
- h. viðmiðunarskrá yfir bannaða hluti, efni, tæki og tól og í hvaða tilvikum er heimilt að víkja frá banni skv. 162. gr., um meðferð, geymslu og eyðingu þeirra og miðlun upplýsinga þar að lútandi,
- i. skipulag og skilgreiningu svæða innan flugvallar með tilliti til flugverndar, ákvörðun og afmörkun haftasvæða flugverndar utan flugvallar,
- j. aðgangsstýringu að flugsvæði flugvallar og öðrum skilgreindum svæðum flugvallar, haftasvæðum flugverndar og afmörkun á hvað telst gild aðgangsheimild, skilyrði og kröfur til útgáfu aðgangsheimildar, form og efni, skilyrði til að breyta, takmarka, fella tímabundið niður eða afturkalla aðgangsheimild,
- k. athugun á bakgrunni vegna flugverndar, form og efni umsókna, almenn og sértæk viðmið við mat á bakgrunni, áhrif dæmdra brota gegn lögum og reglugerðum og tímafresti þar að lútandi, áhrif opinna mála lögreglu og handhafa ákærvalds með tilliti til réttarstöðu umsækjanda, áhrif niðurstöðu skimunar á geðvirkum eignum, frekari upplýsingaöflun, skráningu umsagnar lögreglu og eftirlit með einstaklingum, sem hlotið hafa jákvæða umsögn, í skráum lögreglu, endurmat á athugun á bakgrunni, afturköllun jákvæðrar umsagnar, miðlun niðurstöðu athugunar á bakgrunni til viðeigandi aðila og gagnkvæma viðurkenningu athugunar erlendra stjórnvalda á bakgrunni samkvæmt samningi þeirra við Ísland,
- l. hæfnikröfur við ráðningu, þjálfun og vottun þeirra er starfa að flugvernd, kröfur til sí- og endurmenntunar, hæfnikröfur til þeirra og vottun er annast þjálfun á sviði flugverndar og hæfnikröfur til þeirra er annast eftirlit á sviði flugverndar,
- m. flugverndarkröfur til loftfara, svo sem búnaðar, vöktunar og aðgengis,
- n. jafngilda viðurkenningu krafna um flugvernd í þriðju ríkjum, gagnkvæma viðurkenningu á sviði flugverndar, verklag og réttaráhrif falli gagnkvæm viðurkenning niður eða sé afturkölluð,
- o. vernd, miðlun og varðveislu upplýsinga og gagna á sviði flugverndar sem ekki eru trúnaðarflokkaðar,
- p. eftirlit Samgöngustofu og Eftirlitsstofnunar EFTA með framkvæmd flugverndar og eftirlitsskyldum aðilum, athuganir og sannprófanir og meðhöndlun frávika,
- q. upplýsingamiðlun um flugvernd og samstarf og samvinnu á sviði flugverndar við erlend ríki og alþjóðlegar og svæðisbundnar stofnanir.

Ráðherra er heimilt að birta aðeins að hluta eða öllu leyti efni reglugerða skv. d- og e-lið 1. mgr. þeim einstaklingum sem starfs síns vegna þurfa að hafa vitneskju um efni hennar enda varði efni reglugerðarinnar beina flugverndarhagsmuni og öryggi og trúnaðarflokkun leiði af

lögum, eðli máls eða þjóðréttarlegum skuldbindingum. Miðlun upplýsinga sem háðar eru trúnaðarflokkun skal tryggð með sannanlegum hætti.

Rekstraraðilum flugvalla og rekstraraðilum rekstrarstjórnunar flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu er heimilt að setja reglur um aðgangsstýringu, útgáfu aðgangsheimilda og afmörkun haftasvæða vegna flugverndar og aðgreindra svæða og, ef við á, bannsvæða og svæða þar sem öll umferð er takmörkuð.

XIV. KAFLI

Loftrýmið og þjónusta við flugumferð.

168. gr.

Öryggi flugumferðar.

Flugumferð skal veitt þjónusta til að tryggja flugöryggi og greiða fyrir almennri flugumferð, að teknu tilliti til öryggissjónarmiða og flutningsþarfar í samræmi við reglugerð sem ráðherra setur.

169. gr.

Umferð í lofti.

Löftför sem starfrækt eru á íslensku yfirráðasvæði eða á athafnasvæði flugvallar og löftför sem skráð eru í loftfaraskrá, hvar sem þau eru stödd, skulu á öllum stigum flugs fara að flugreglum sem ráðherra setur í reglugerð sem og þeim reglum og starfsaðferðum sem gilda um notkun loftrýmisins nema samningar við erlend ríki eða lög þess ríkis sem löftfarið fer um leiði til annars. Framangreind löftför skulu búin tilskyldum tækjabúnaði og skal sá búnaður starfræktur á tilskilinn máta í samræmi við reglugerð sem ráðherra setur.

Þrátt fyrir 1. mgr. er Samgöngustofu heimilt, að eigin frumkvæði eða samkvæmt beiðni þar að lútandi, að undanþiggja einstaka aðila eða hóp aðila frá einstökum flugreglum.

Yfir úthöfum og í loftrými þar sem engu ríki hefur verið ákvarðaður fullveldisréttur gilda flugreglur í viðauka 2 við Chicago-samninginn án undantekninga.

170. gr.

Tilnefning þjónustuveitanda.

Ráðherra skal tilnefna veitanda flugumferðarþjónustu sem veittur er einkaréttur til flugumferðarþjónustu innan tiltekins loftrýmisumdæmis á íslensku yfirráðasvæði og innan þess loftrýmis sem íslenska ríkið er skuldbundið til að veita flugumferðarþjónustu.

Heimilt er ráðherra að tilnefna þjónustuveitanda sem veittur er einkaréttur á íslensku yfirráðasvæði og innan þess loftrýmis sem íslenska ríkið er skuldbundið til að veita löftförum eftirfarandi þjónustu:

- a. afhenda veðurfræðileg gögn, að hluta til eða í heild,
- b. samræma upplýsingaþjónustu í öllum eða hluta þeirra u-rýmisloftrýma sem ákvörðuð hafa verið.

Tilnefndur aðili skal vera handhafi gilds vottorðs í samræmi við þá þjónustu sem tilnefning lýtur að og uppfylla þær kröfur sem lög þessi og reglugerðir sem settar eru á grundvelli þeirra tilgreina. Tilnefning skal vera tímabundin.

171. gr.

Vottun starfsemi sem veitir flugumferð þjónustu.

Eftirtalin starfsemi, annaðhvort ein og sér eða samsett, sem veitt er á íslensku yfirráðasvæði er háð vottun samkvæmt lögum þessum:

- a. eftirtalin þjónusta á sviði rekstrarstjórnunar flugumferðar/flugleiðsögu:
 1. fjarskiptaþjónusta,
 2. flugumferðarþjónusta,
 3. flæðistýring flugumferðar, staðbundin eða miðlæg,
 4. flugferlahönnun,
 5. kögunarþjónusta,
 6. leiðsöguþjónusta,
 7. loftrýmisstjórnun á úrlausnarstigi,
 8. þjónusta netstjórnanda,
 9. upplýsingaþjónusta flugmála,
 10. veðurþjónusta,
 11. gagnaþjónusta,
- b. veiting samevrópskrar rekstrarstjórnunar flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu og samevrópskrar u-rýmisþjónustu,
- c. veiting u-rýmisþjónustu,
- d. veiting samræmdrar upplýsingaþjónustu í u-rýmisloftrými.

Vottorð geta verið gefin út fyrir hvern þjónustuhátt skv. 1. mgr. eða fyrir fleiri saman. Í vottorði skal tilgreina réttindi og skyldur þjónustuveitanda sem og hvaða skilyrði og/eda takmarkanir gilda um þjónustuna.

Umsækjandi með höfuðstöðvar eða aðalaðsetur hér á landi skal sækja um vottun skv. 1. mgr. hjá Samgöngustofu, nema hvað varðar miðlæga flæðistýringu flugumferðar, þjónustu netstjórnanda og gagnaþjónustu skv. 3., 8. og 11. tölul. a-liðar 1. mgr. og veitingu samevrópskrar rekstrarstjórnunar flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu og samevrópskrar u-rýmisþjónustu skv. b-lið 1. mgr. sem beint skal til Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins. Stofnunin er einnig lögbært stjórnvald hvað varðar þá veitendur þjónustu skv. c- og d-lið 1 mgr. sem hafa höfuðstöðvar eða aðalaðsetur utan EASA-ríkjanna, og hönnun, framleiðslu, viðhald og rekstur kerfa og kerfishluta fyrir veitingu samevrópskrar þjónustu við flugumferð skv. 172. og 173. gr.

Þrátt fyrir 1. mgr. skal þeim sem sjá um flugupplýsingaþjónustu heimilt að lýsa því yfir að þeir búi yfir getu og aðgengi að tilföngum til að leysa af hendi þau skyldustörf sem tengjast þjónustunni.

Ráðherra er heimilt að kveða á um tímabundna undanþágu frá vottun skv. a- og b-lið 1. mgr. fyrir rekstraraðila flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu í reglugerð enda séu höfuðstöðvar eða aðalaðsetur veitanda þjónustunnar utan yferráðasvæðis EASA-ríkjanna og þjónustan taki aðeins til lítils hluta flugumferðar í takmörkuðum hluta þess loftrýmis sem íslenska ríkið ber ábyrgð á að veita þjónustu og öðrum skilyrðum sem ráðherra setur sé fullnægt.

Veiti flugrekandi/umráðandi ómannaðs loftfars sér sjálfur u-rýmisþjónustu skal hann vottaður skv. 1. mgr.

172. gr.

Kerfi og kerfishlutar.

Kerfi og kerfishluta, sem miðla upplýsingum til loftfara og frá þeim og á jörðu niðri, skal hanna, framleiða, setja upp, viðhalda og verja gegn óheimilum aðgangi og starfrækja með tilhlýðilegum hætti til að tryggja fyrirhugaða notkun.

Ráðherra er heimilt að ákvarða í reglugerð að:

- a. veitendum þeirrar þjónustu sem tiltekin er í 1. mgr. 171. gr. og veitt er borgaralegum loftförum sé skylt að lýsa því yfir að kerfin og kerfishlutarnir sem þeir taka í notkun uppfylli viðeigandi vottunarforskriftir sem tilteknar eru í reglugerð, eða
- b. að kerfin og kerfishlutarnir séu háðir vottun í samræmi við vottunarforskriftir.

Þrátt fyrir 2. mgr. er fyrirtækjum sem hanna, framleiða eða viðhalda kerfi og kerfishluta heimilt að gefa út yfirlýsingu þess efnis að þessi kerfi og kerfishlutar samrýmist viðeigandi forskriftum og að þau henti til notkunar.

Séu kerfi- eða kerfishlutar háðir vottun samkvæmt þessari grein fer með slíka vottun skv. 2. mgr. 173. gr. eftir því sem við á.

173. gr.

Hönnun, framleiðsla og viðhald kerfa eða kerfishluta.

Ráðherra er heimilt að ákvarða með reglugerð að fyrirtæki sem taka þátt í hönnun, framleiðslu eða viðhaldi á kerfum eða kerfishlutum fyrir veitingu þeirrar þjónustu sem háð er vottun skv. 1. mgr. 171. gr.:

- a. gefi út yfirlýsingu þess efnis að þau hafi getu og úrræði til þess að rækja skyldur sínar í samræmi við reglugerð sem ráðherra setur, eða
- b. séu handhafar vottorðs.

Vottorð skv. b-lið 1. mgr. skal gefið út að fenginni beiðni þar um enda hafi umsækjandi sýnt fram á að hann uppfylli þær kröfur sem ráðherra ákvarðar í reglugerð. Vottorðið skal tilgreina þau réttindi sem veitt eru. Lögbæru stjórnvaldi er heimilt að breyta vottorði til að auka eða minnka réttindi.

174. gr.

Almennar kröfur til veitanda þjónustu fyrir flugumferð.

Veitandi þjónustu sem háð er vottun skv. 1. mgr. 171. gr. skal tryggja að hann sé fær um að veita þjónustuna á öruggan, skilvirkan, samfelldan og varanlegan hátt í samræmi við fyrirsjáanlega heildareftirspurn í tilteknu loftrými. Veitandinn skal meðal annars viðhalda fullnægjandi tækni- og rekstrarlegu hæfi og sérþekkingu, innleiða og viðhalda stjórnunarkerfi, útbúa og viðhalda rekstrarhandbókum og verklagsreglum um starfsemi sína og geta sýnt fram á að starfsaðferðir hans og verklagsreglur samrýmist þeim kröfum sem ráðherra setur í reglugerð. Þjónustuveitandi skal enn fremur sjá til þess að fyrir hendi sé viðunandi og fullnægjandi aðstaða fyrir starfseminu og að hann hafi yfir að ráða hæfu starfsfólki, þ.m.t. tæknifólki sem sinnir öryggistengdum verkefnum og hefur hlotið viðeigandi þjálfun til að sinna störfum sínum.

Veitandi þjónustu sem háð er vottun skv. 1. mgr. 171. gr. skal vera fær um að standa við fjárhagslegar skuldbindingar sínar og gera viðeigandi ráðstafanir til að standa undir þeirri hugsanlegu bótaábyrgð sem tengist framkvæmd þjónustunnar. Þjónustuveitandi skal hafa og viðhalda viðbragðsáætlun í samræmi við þá þjónustu sem hann veitir til að bregðast við atburðum sem hafa í för með sér verulega skerðingu eða truflun á starfsemi hans.

Þjónusta veitanda skv. 1. mgr. 171. gr. og hönnun, framleiðsla, viðhald og rekstur kerfa og kerfishluta sem tengjast þjónustunni skal vera í samræmi við reglugerð sem ráðherra setur.

175. gr.

Opin og gagnsæ þjónusta.

Veitandi þjónustu sem háð er vottun skv. 1. mgr. 171. gr. skal veita þjónustu sína á opinn og gagnsæjan hátt. Hann skal birta skilyrði fyrir aðgangi að þjónustunni og breytingum þar á

sem og koma á reglulegu samráðsferli með notendum þjónustunnar eftir þörfum, t.d. vegna sértækra breytinga á þjónustu, annaðhvort á einstaklingsmiðuðu eða á sameiginlegum grundvelli.

Veitanda þjónustu er óheimilt að mismuna þjónustunotendum á grundvelli þjóðernis eða annarra einkenna eða hópi notenda.

176. gr.

Upptökur og varðveisla gagna.

Veitandi þjónustu sem háð er vottun skv. 1. mgr. 171. gr. skal taka upp hvers konar fjarskipti vegna þjónustu sinnar og skrá gögn sem berast vegna hennar. Ráðherra skal tilgreina nánar í reglugerð hvaða fjarskipti og gögn veitendur þjónustu skulu taka upp, skrá og varðveita. Óviðkomandi aðilum skal ekki veittur aðgangur að gögnum þessum nema samkvæmt sérstakri lagaheimild eða dómsúrskurði.

177. gr.

Skipulag og hönnun loftrýmis.

Ráðherra fer með skipulag loftrýmis á íslensku yfirráðasvæði og í því loftrými þar sem Ísland er skuldbundið til að veita þjónustu á grundvelli þjóðréttarsamninga. Ráðherra til aðstoðar er Samgöngustofa sem undirbýr gerð loftrýmisskipulags.

Í loftrýmisskipulagi skal kveðið á um:

- a. stefnu um skipulag loftrýmis,
- b. afmörkun þjónustusvæða,
- c. flokkun loftrýmis,
- d. svæði sem skilgreind eru ótímabundið, þ.m.t. u-rýmisloftrými,
- e. annað sem máli skiptir fyrir nýtingu loftrýmisins.

Við gerð loftrýmisskipulags skal meðal annars lýsa umhverfi og aðstæðum á skipulagssvæðinu og forsendum þeirrar stefnu sem það felur í sér og gera grein fyrir áhrifum þess og einstakra stefnumiða. Þá skal leitast við að taka tillit til öryggis, skilvirkni og umhverfissjónarmiða í samræmi við stefnu stjórnvalda, önnur lög og stjórnvaldsfyrirmæli þar sem flugtak, landing og/eða flug loftfara er háð takmörkunum eða banni.

Við gerð loftrýmisskipulags skal leita eftir sjónarmiðum og tillögum viðkomandi stjórnvalda, loftrýmisnotenda, almennings og annarra hagaðila um mótun stefnu. Sérstakt samráð skal haft við sveitarfélög, rekstraraðila flugvalla og rekstraraðila rekstrarstjórnunar flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu.

Loftrýmisnotendum, stjórnvöldum og öðrum hagaðilum er heimilt að koma á framfæri tillögum til Samgöngustofu um breytingar á skipulagi og hönnun loftrýmis í samræmi við reglugerð sem ráðherra setur.

Skipulag loftrýmis og allar breytingar á skipulagi og hönnun loftrýmis skal birta fyrir tilstilli upplýsingaþjónustu flugmála í flugmálahandbók, með upplýsingabréfi flugmála og/eða með tilkynningu til flugliða.

178. gr.

Tímabundið skipulag.

Samgöngustofu er heimilt að kveða á um tímabundið skipulag loftrýmis skv. c–e-lið 2. mgr. 177. gr. enda vari slíkt skipulag ekki lengur en þörf krefur. Stofnuninni er heimilt að fela veitanda flugleiðsöguþjónustu, u-rýmisþjónustu og samevrópskri u-rýmisþjónustu um-sýslu beiðna og úrlausn í rauntíma.

179. gr.

Miðlun upplýsinga um loftrýmismál.

Samgöngustofa skal annast miðlun upplýsinga um loftrýmismál og milligöngu við önnur innlend stjórnvöld og opinbera aðila og veitendur þjónustu skv. 1. mgr. 171. gr. um beiðni almenninga og hagaðila um nýtingu loftrýmisins, flug loftfara og lendingu eða flugtak í loft-rými sem háð er takmörkunum eða banni samkvæmt loftrýmisskipulagi.

Samgöngustofa skal birta almenningar og sértækar upplýsingar er varða umferð loftfara, hluta og tækja sem farið geta um loftið en eru ekki loftför og skipulag og hönnun loftrýmis og varða almenning almennt. Samgöngustofu er heimilt að hafa samstarf og samvinnu við önnur stjórnvöld og hagaðila um miðlun upplýsinga.

Ef veitandi samræmdrar upplýsingaþjónusta hefur verið tilnefndur í tilteknu u-rýmisloft-rými skv. b-lið 2. mgr. 170. gr. skal Samgöngustofa tryggja honum aðgengi að þeim upplýsingum sem tilgreindar eru í reglugerð sem ráðherra setur.

180. gr.

Fjarskipta-, leiðsögu- og kögunarþjónusta.

Veitandi fjarskipta-, leiðsögu- eða kögunarþjónustu skal tryggja að þjónustan sé aðgengileg, samfelld, nákvæm og heildstæð. Hann skal staðfesta gæði þjónustunnar og sýna fram á að búnaði sé reglulega viðhaldið og hann kvarðaður þegar þess er krafist.

Fjarskiptaþjónustu skal skila og viðhalda með fullnægjandi afköstum með tillit til aðgengis, heilleika, samfellu og tíma upplýsinga. Hún skal vera skilvirk og varin gegn gagnabrenglun og truflun.

Leiðsöguþjónustu skal með fullnægjandi hætti ná og viðhalda afkastastigi með tilliti til leiðsögu, upplýsinga og staðsetningar og tímasetningar þegar hún er látin í té. Viðmiðin fyrir þessar upplýsingar eru hversu nákvæm, heilleg, aðgengileg og samfelld þjónustan er og hversu lögmætar heimildir hennar eru.

Með kögunarþjónustu skal ákvarða viðkomandi staðsetningu loftfars í lofti og annarra loftfara og, eftir atvikum, ökutækja á flugvallarsvæði með nægilega góðum árangri að því er varðar nákvæmni, heilleika, lögmæti heimilda, samfellu og líkur á rekjanleika.

181. gr.

Veðurþjónusta.

Veitandi veðurþjónustu skal veita nauðsynlegar veðurupplýsingar í samræmi við reglugerð sem ráðherra setur um flugveðurþjónustu.

Að því marki sem unnt er skulu veðurupplýsingar fyrir flug vera nákvæmar, ítarlegar, uppfærðar af nægilegum heilleika og ótvíræðar til að uppfylla þarfir loftrýmisnotenda. Veðurupplýsingar fyrir flug skulu byggjast á lögmætum heimildum. Gögn sem eru notuð sem grunnur fyrir veðurupplýsingar fyrir flug skulu vera af nægilegum gæðum, ítarleg og uppfærð.

Miðlun slíkra veðurupplýsinga í tengslum við flug til loftrýmisnotenda skal fara fram tímanlega og nota skal nægilega áreiðanlegan og hraðvirkan samskiptamiðil sem er varinn gegn truflun og gagnabrenglun.

182. gr.

Upplýsingaþjónusta flugmála.

Veitandi upplýsingaþjónustu flugmála skal tryggja gæði þjónustunnar, þ.m.t. áreiðanleika, reglufestu og heilleika upplýsinga til notenda loftrýmis og veitenda flugstjórnarþjónustu.

Ráðherra er heimilt að ákvarða í reglugerð hvaða aðilum er skylt að veita upplýsingar og gögn til veitanda upplýsingaþjónustu flugmála og til hvaða upplýsinga skyldan nái.

183. gr.

Flugmálaupplýsingar og gögn.

Flugmálaupplýsingar skulu vera nákvæmar, ítarlegar, uppfærðar og ótvíræðar, byggjast á lögmætum heimildum, vera af nægilegum heilleika sem og á nothæfu sniði fyrir notendur.

Gögn, sem notuð eru sem heimild fyrir flugmálaupplýsingar, skulu vera af nægilegum gæðum, ítarleg og uppfærð og látn í té tímanlega.

Gæði upplýsinga og gagna hvað varðar nákvæmni, upplausn og heilleika skulu vera í samræmi við þjóðréttarlegar skuldbindingar.

Miðlun flugmálaupplýsinga til loftrýmisnotenda skal fara fram tímanlega, nota skal nægilega áreiðanlegan og hraðvirkan samskiptamiðil sem er varinn gegn vísvitandi og óvísvitandi truflun og gagnabrenglun.

184. gr.

Hönnun flugferla.

Flugferlar skulu vera tilhlýðilega hannaðir í samræmi við hönnunarviðmið til að tryggja örugga starfrækslu loftfara. Hönnun flugferla skal yfirfarin og staðfest áður en ferlarnir eru birtir og notaðir fyrir loftför.

185. gr.

U-rýmisþjónusta og samræmd upplýsingaþjónusta.

Veitandi u-rýmisþjónustu skal veita þjónustu sína í samræmi við fyrirhugaða starfrækslu ómannaðra loftfara og það þjónustustig sem hefur verið ákvarðað í samræmi við reglugerð sem ráðherra setur.

Samræmd upplýsingaþjónusta til veitanda u-rýmisþjónustu í u-rýmisloftrými, samhæfing verklags og miðlun upplýsinga og gagna milli flugumferðarþjónustu, veitanda u-rýmisþjónustu og samræmdrar upplýsingaþjónustu skal vera í samræmi við þær kröfur sem ráðherra kveður á um í reglugerð.

Heimilt skal ráðherra að kveða á um í reglugerð gjaldfrjálsa miðlun tiltekinna upplýsinga og gagna milli veitanda u-rýmisþjónustu, samræmdrar upplýsingaþjónustu og flugumferðarþjónustu til að tryggja öryggi þjónustunnar.

186. gr.

Tilkynningarskylda um hindranir og truflanir vegna umferðar í lofti.

Sveitarfélög og skipulags- og byggingaryfirvöld skulu tilkynna Samgöngustofu um mannvirki, hluti eða annað sem jafna má til hindrunar sem er 50 metra há eða hærri og ætlað er að standa varanlega. Hindranir skulu merktar í samræmi við reglugerð sem ráðherra setur skv. 152. gr.

Eigandi mannvirkis, hlutar eða annars sem jafna má við hindrun fyrir flugumferð skal tryggja gæði gagna í samræmi við ákvæði laga þessara.

Veitandi rekstrarstjórnunar flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu skal tilkynna Samgöngustofu um hvers konar truflanir, merki, ljós eða annað sem telja má að flugumferð stafi hættu af.

187. gr.

Frammistöðuáætlun á sviði flugleiðsögu.

Koma skal á og viðhalda áætlun um frammistöðu á sviði flugleiðsögu í samræmi við reglugerð sem ráðherra setur. Frammistöða veitenda flugleiðsöguþjónustu skal háð eftirliti af hálfu lögbærra stjórnvalda. Ef reglubundin vöktun og eftirlit leiðir í ljós að markmiðum áætlunar er ekki náð á viðmiðunartímabili skal gripið til viðeigandi ráðstafana.

188. gr.

Reglugerðarheimild.

Ráðherra er heimilt að setja í reglugerðir nánari ákvæði um:

- a. flugreglur og búnað loftfara með tilliti til kerfishluta sem notaðir eru til þeirrar starfsemi sem háð er vottun skv. 1. mgr. 171. gr. og auðkenningu loftfara varðandi kögun,
- b. afkastagetu, áreiðanleika þjónustu og þjónustustig þeirrar starfsemi sem háð er vottun skv. 1. mgr. 171. gr. og ákvörðun þess,
- c. kröfur til þeirrar starfsemi sem háð er vottun skv. 1. mgr. 171. gr., þ.m.t. skilyrði fyrir vottun er varða skipulag og stjórnun; tilföng, aðstöðu, búnað og kerfi; fjármögnun og fjárhag, bókhald og reikningsskil; verklag, tilkynningakerfi, gæðastjórnun, skráahald og aðgengi að gögnum, verndarkröfur sem gerðar eru til veitanda, búnaðar og mannvirkja; verklag við þjónustu og áætlanir, svo sem vegna þjálfunar, frammistöðu, verndar, viðbragðs og upplýsingaöryggis og varnir gegn hvers kyns áhættu sem ógna kann öryggi net- og upplýsingakerfa,
- d. hæfni og þjálfun þeirra sem eru í þjónustu aðila, vinnutímamörk og lágmarkshvildartíma flugumferðarstjóra,
- e. hönnun, framleiðslu, starfrækslu og viðhald kerfa og kerfishluta, þ.m.t. skilyrði vottunar; markaðseftirlit, verklag, heilleika, afköst og áreiðanleika kerfa og kerfishluta,
- f. notkun tíðna, truflanir og notkun hvers konar fjarskiptaþjónustu, samskiptakerfa og samskiptaaðferða vegna veitingar fjarskiptaþjónustu fyrir flug,
- g. tilnefningu til einkaréttar skv. 170. gr., tilkynningar þar að lútandi, gildistíma tilnefningar, breytingar á tilnefningu og afturköllun,
- h. starfræn loftrýmisumdæmi,
- i. ákvörðun u-rýmisloftrýmis og þeirra þjónustuþátta sem veita skal í u-rýmisloftrými, þjónustustig og afkastagetu, skyldur flugrekenda/umráðenda ómannaðra loftfara til að veita tilteknar upplýsingar til veitanda u-rýmisþjónustu og flugumferðarþjónustu, gagnkvæmar skyldur þeirra sem teljast notendur eða veitendur þjónustu í u-rýmisloftrými, skyldur lögbærra yfirvalda til miðlunar upplýsinga og gagna til að greiða fyrir öryggi í u-rýmisloftrými,
- j. samvinnu á þeim sviðum sem efni kaflans tekur til, þ.m.t. samstarf við erlend ríki og alþjóðlegar og svæðisbundnar stofnanir,
- k. upptökur, vistun og geymslu fjarskipta og gagna; afspilun og skráningu á notkun,
- l. skipulag og hönnun loftrýmis, þ.m.t. viðmið fyrir tæknilega hönnun og sameiginlegar verklagsreglur fyrir notkun loftrýmis, stjórnun loftrýmis og hönnun flugferla; kynningu breytinga og verklagsreglna sem geta haft áhrif á skipulag og hönnun loftrýmis; breytingar á skipulagi, meðhöndlun tillagna til breytinga, samráð og samþykki breytinga; ferli; birtingu og miðlun upplýsinga um skipulag loftrýmis og meðhöndlun undanþágna,
- m. varðveislu flugmálaupplýsinga, gagnaskipti, gagnagæði og kröfur til gæða-, öryggis- og verndarstjórnunar, tækja, hugbúnaðar og gagnaverndar,

- n. kröfur til hönnunarviðmiða flugferla, nákvæmni, tæknilega og rekstrarlega getu og hæfni veitanda þjónustunnar og flugprófanir,
- o. frammistöðuáætlun á sviði flugleiðsöguþjónustu, þ.m.t. verklag, markmiðssetningu, upplýsingar og gögn sem rekstraraðilum flugleiðsöguþjónustu skal skylt að leggja fram, efni og framsetningu áætlunar, markmiða og frammistöðuviðmiðana, vöktun og eftirlit og viðeigandi ráðstafanir þegar frammistöðumarkmiðum er ekki náð.

XV. KAFLI

Aðgangur að markaði, þjónustugjöld o.fl.

189. gr.

Úthlutun takmarkaðra flugréttinda.

Í þeim tilvikum þar sem samningur Íslands við erlent ríki hefur að geyma takmarkaðan rétt til markaðsaðgangs handa tilnefndum flugrekendum skal Samgöngustofa, að höfðu samráði við ráðherra, annast úthlutun þeirra flugréttinda sem samningurinn tekur til. Þeir flugrekendur sem óska tilnefningar skulu uppfylla þau skilyrði sem viðkomandi samningur áskilur auk þeirra almennu krafna og viðmiða sem ráðherra tiltekur í reglugerð.

Úthlutun markaðsaðgangs skal gerð á grundvelli jafnræðis og gagnsærrar málsmeðferðar. Upplýsingar og gögn sem flugrekendur afhenda í umsóknarferli skal farið með sem trúnaðarmál.

Ef forsendur til úthlutunar takmarkaðra flugréttinda breytast skal Samgöngustofa sérstaklega auglýsa á vefsvæði sínu þær flugleiðir sem ekki lengur lúta takmörkunum.

190. gr.

Dreifing flugumferðar á milli flugvalla.

Ráðherra er heimilt, að höfðu samráði við hagaðila, að ákvarða hvernig flugumferð er dreift á milli flugvalla sem þjóna sömu borg eða borgarþyrpingu í samræmi við þau skilyrði sem ráðherra tiltekur í reglugerð enda sé gagnsæi og meðalhófs gætt. Fyrirhuguð breyting á tilhögun dreifingar flugumferðar skal tilkynnt Eftirlitsstofnun EFTA, sbr. 234. gr.

191. gr.

Skyldur um opinbera þjónustu.

Ráðherra eða þeim sem hann felur ábyrgð er heimilt að leggja á skyldur um að veita opinbera þjónustu í áætlunarflugi milli flugvallar innan Evrópska efnahagssvæðisins og flugvallar sem þjónar jaðar- eða þróunarsvæði eða á flugleið á íslensku yfirráðasvæði þar sem flugumferð er lítil enda sé talið að slík flugleið skipti sköpum fyrir efnahags- og félagslega þróun á því svæði sem flugvöllurinn þjónar. Aðeins skal kveðið á um skyldur um að veita opinbera þjónustu að því marki sem slíkt er nauðsynlegt til að tryggja lágmarksþjónustu sem ella stæði ekki undir sér á viðskiptagrundvelli.

Aðgangur að flugleið sem á hefur verið lögð kvöð um opinbera þjónustu verður aðeins takmarkaður við einn flugrekanda í takmarkaðan tíma í samræmi við reglugerð sem ráðherra setur. Að þeim tíma liðnum skal endurmeta stöðu flugleiðar.

Ráðherra eða þeim sem hann felur ábyrgð er heimilt að kveða á um skyldur til að veita opinbera flugafgreiðsluþjónustu á flugvöllum að uppfylltum tilteknum skilyrðum enda liggi fyrir samþykki Eftirlitsstofnunar EFTA.

192. gr.

Veiting flugafgreiðslu.

Á flugvöllum, sem eru opnir fyrir flugumferð í ábataskyni og þar sem fjöldi farþega og magn farms er yfir nánar tilgreindum mörkum, skal heimilt að gera hlutaðeigandi rekstraraðila flugvallar skylt að tryggja jafnt aðgengi að flugafgreiðslu í samræmi við reglugerð sem ráðherra setur. Veita skal þeim aðilum sem veita flugafgreiðslu jafnan aðgang að rými á flugvelli, þ.m.t. þeim sem eru að hasla sér völl á þessu sviði, að því marki sem nauðsynlegt er svo að þeir geti sinnt starfsemi sinni. Ef skilyrði eru sett fyrir aðgengi skulu þau byggjast á viðmiðum sem eru viðeigandi, hlutlæg, gagnsæ og án mismununar. Sama á við um skilyrði fyrir aðgengi að búnaði flugvallar og gjaldtöku fyrir aðgengi, ef við á.

Ef flugvöllur sem opinn er fyrir flugumferð í ábataskyni er undir tilgreindum viðmiðunarmörkum, er varða fjölda farþega og magn farms, er rekstraraðila flugvallar heimilt, að fengnu samþykki Samgöngustofu og að þeim skilyrðum fullnægðum sem kveðið er á um í reglugerð sem ráðherra setur, að takmarka fjölda þeirra aðila sem heimilt er að veita flugafgreiðslu á flugvöllinum.

Rekstraraðila flugvallar er heimilt að afhenda þriðja aðila stjórn sérstakra mannvirkja á flugvelli, sem notuð eru við flugafgreiðslu, og getur hann skyldað þá sem sjá um flugafgreiðslu og flugvallanotendur sem sjá um eigin afgreiðslu til að nota slík mannvirki. Þetta á við um mannvirki sem eru svo flókin eða kostnaðarsöm eða hafa svo mikil umhverfisáhrif að ekki er unnt að skipta þeim niður eða hafa fleiri en eitt slíkt mannvirki, t.d. stjórn farangursflokkanar, afísingar, vatnshreinsunar og eldsneytisdreifingar. Sé aðgengi að sérstökum mannvirkjum háð skilyrðum skal stuðst við sömu viðmið og reifuð eru í 1. mgr.

Rekstraraðila flugvallar er óheimilt að niðurgreiða flugafgreiðsluþjónustu sem hann veitir af tekjum sem til hans renna af annarri starfsemi. Sama gildir um aðra veitendur flugafgreiðslu sem veita þriðju aðilum þjónustu.

Samráð skal haft við notendur flugvallar um málefni flugafgreiðslu í samræmi við reglugerð sem ráðherra setur.

Heimilt er að kæra til Samgöngustofu, án þess að það hafi áhrif á möguleika málsaðila til að vísa máli til dómstóla, ákvörðun rekstraraðila flugvallar um:

- a. val á flugafgreiðsluaðila, sbr. 2. mgr. og 3. mgr. 191. gr.,
- b. synjun um aðgang að og rými á flugvelli eða að búnaði flugvallar til að veita flugafgreiðslu,
- c. notkun sérstakra mannvirkja,
- d. afturköllun aðgangs skv. b- og/eða c-lið,
- e. að hlutast ekki til um samráð í notendanefnd flugvallar, sbr. 5. mgr. og 194. gr.

193. gr.

Tilnefning flugvallar með tilliti til afkastagetu hvað varðar afgreiðslutíma.

Ef talið er að hægt sé að draga úr álagi vegna takmarkaðrar afkastagetu flugvallar með valfrjálssu samráði um afgreiðslutíma meðal þeirra flugrekenda sem fljúga eða hyggjast fljúga til og frá flugvelli er ráðherra eða þeim sem hann felur ábyrgð heimilt að tilnefna flugvöll sem flugvöll með afgreiðslutíma samkvæmt samráði enda sé meginreglum um gagnsæi, hlutleysi og jafnræði framfylgt. Samráðsstjóri skal sinna þeim verkefnum og eftirliti sem ráðherra ákvarðar í reglugerð.

Aðeins skal tilnefna flugvöll sem flugvöll með skammtaðan afgreiðslutíma að uppfylltum ákvæðum 3.–5. mgr.

Taka skal til athugunar afkastagetu flugvallar ef um er að ræða flugvöll sem ekki hefur hlotið tilnefningu eða flugvöll sem er tilnefndur með afgreiðslutíma eftir samráði:

- a. ef tilmæli hafa borist frá flugrekendum sem annast meira en helming af flugumferð um flugvöllinn, eða rekstraraðila flugvallar, þess efnis að afkastagetan sé ófullnægjandi fyrir núverandi og áætlaða flugumferð fyrir tiltekin tímabil, eða
- b. að beiðni frá Eftirlitsstofnun EFTA, einkum þegar flugvöllur er aðeins aðgengilegur flugrekendum sem þegar hafa afgreiðslutíma eða þar sem flugrekendur og þá einkum nýir aðilar eiga í erfiðleikum að fá afgreiðslutíma á þeim flugvelli.

Sé það talið nauðsynlegt skal greining á afkastagetu unnin af rekstraraðila flugvallar eða öðrum hæfum aðila. Á grundvelli greiningarinnar skal víðtækt samráð haft um afkastagetu flugvallar við hagsmunaaðila.

Ef talið er að afkastagetu flugvallar sé verulega áfátt getur ráðherra eða þeim sem hann felur ábyrgð tilnefnt flugvöllinn sem flugvöll með skammtaðan afgreiðslutíma til skemmri eða lengri tíma í samræmi við þau skilyrði sem ráðherra setur í reglugerð. Sé flugvöllur tilnefndur sem flugvöllur með skammtaðan afgreiðslutíma skal honum skipaður samræmingarstjóri sem annast úthlutun afgreiðslutíma og skal hlutleysi hans og sjálfstæði tryggt. Einnig skal tryggt að samræmingarnefnd flugvallar með skammtaðan afgreiðslutíma sé skipuð. Samræmingarstjóri og samræmingarnefnd flugvallar skulu sinna þeim verkefnum og eftirliti sem ráðherra ákvarðar í reglugerð.

Samræmingarstjóri verður ekki gerður bótaskyldur vegna þeirra ráðstafana sem grípa þarf til og tengjast störfum hans nema ef um stórkostlegt gáleysi eða ásetning er að ræða.

Þegar afkastageta flugvallar sem er tilnefndur með skammtaðan afgreiðslutíma er talin nægileg og getur mætt raunverulegri eða áætlaðri flugumferð skal tilnefning hans afturkölluð.

194. gr.

Notendanefnd.

Rekstraraðili flugvallar eða flugvallakerfis þar sem farþegar eru fleiri en ein milljón á ári skal setja á stofn notendanefnd sem er vettvangur skoðanaskipta milli hans og notenda um málefni flugvallar. Fjöldi fulltrúa notenda og samsetning notendanefndar skal ráðast af stærð og umsvifum flugvallar. Fundir notendanefndar flugvallar skulu haldnir eigi sjaldnar en einu sinni á ári.

Á notendanefndarfundi skal notendum veitt tækifæri til þess að koma sjónarmiðum sínum á framfæri áður en teknar eru mikilvægar ákvarðanir um rekstur, þjónustu, gjaldtöku eða önnur atriði sem snerta mikilvæga hagsmuni þeirra.

195. gr.

Gjaldtaka flugvalla og gagnsæi gjalda.

Rekstraraðila flugvallar er heimilt að innheimta gjöld til að standa undir rekstri flugvallar og fyrir þá aðstöðu, búnað og mannvirki sem starfsemi tengd flugsamgöngum nýtir á flugvelli. Gjöld skulu lögð á flugvallarnotendur án mismununar. Gjaldskrá skal birt með tryggum hætti þar sem meðal annars er kveðið nánar á um fjárhæð gjalds, sundurliðun þess ef við á og innheimtu. Ráðherra er heimilt að kveða á um heimild rekstraraðila flugvallar til að innleiða sameiginlegt gjalddökukerfi sem nær yfir kerfi flugvalla að þeim skilyrðum uppfylltum sem kveðið er á um í reglugerð.

Rekstraraðili flugvallar eða flugvallakerfis skal eigi sjaldnar en árlega leggja fram sundurliðun kostnaðar sem lagður er til grundvallar gjalddöku. Aðgreina skal í bókhaldi einstaka

kostnaðarliði sem lagðir eru til grundvallar gjaldi. Við sundurliðunina skal a.m.k. leggja til grundvallar:

- a. þá þjónustu og innviði sem gjald er tekið fyrir,
- b. aðferðina við útreikning gjalds,
- c. heildarsamsetningu kostnaðar á flugvelli eða innan flugvallakerfis,
- d. tekjur af mismunandi gjöldum og heildarkostnað að baki gjaldtöku,
- e. fjármögnun ríkis, sveitarfélaga eða annarra opinberra aðila á þeirri þjónustu sem gjald er tekið fyrir,
- f. spá um þróun á viðkomandi flugvelli eða flugvöllum varðandi gjaldtöku og flugumferð þar sem sundurliða skal áætlaðar fjárfestingar í innviðum ef þær eru hluti af kostnaðargrunni gjalda,
- g. nýtingu stofninnviða og búnaðar yfir tiltekið tímabil, og
- h. áætlun um framlegð einstakra fyrirhugaðra fjárfestinga og áhrif þeirra á afkastagetu flugvallarins og gæði þjónustu.

Flugrekendum sem nýta aðstöðu flugvallar hér á landi ber að upplýsa rekstraraðila flugvallar reglulega um áætlanir sínar, meðal annars varðandi tíðni flugs á hverri flugleið, fjölda farþega, samsetningu flugvélaflotans, fyrirhuguð verkefni á flugvelli og þörf á aðstöðu á honum. Rekstraraðili flugvallar skal meðhöndla upplýsingar sem veittar eru samkvæmt þessari grein sem trúnaðarmál.

196. gr.

Breytingar á gjaldtöku o.fl.

Ef rekstraraðili flugvallar vill leggja fram tillögu að ákvörðun um eftirtalin atriði skal slík tillaga lögð fyrir notendanefnd flugvallar með rökstuðningi a.m.k. fjórum mánuðum fyrir áætlaða gildistöku ákvörðunar nema í undantekningartilvikum sem réttlætanleg eru fyrir flugvallarnotendum:

- a. hækkun gjalds,
- b. breytingu á gjaldstofni,
- c. nýtt gjald, eða
- d. aðrar mikilvægar ráðstafanir sem snerta beint hagsmuni notenda.

Notendum skulu veittar fullnægjandi upplýsingar með áherslu á gagnsæi svo að þeir geti tekið upplýsta afstöðu til þeirra breytinga og nýmæla sem fyrirhuguð eru.

Notendanefnd skal leitast við að ná samkomulagi um fyrirhugaðar ákvarðanir. Rekstraraðili flugvallar skal tilkynna um endanlega ákvörðun sína að öllu jöfnu með a.m.k. tveggja mánaða fyrirvara fyrir gildistöku. Niðurstaða rekstraraðila flugvallar skal rökstudd að teknu tilliti til sjónarmiða flugvallarnotenda.

Ef fyrirhuguð breyting á gjaldtöku sætir kærur til Samgöngustofu skal ákvörðun rekstraraðila flugvallar þar að lútandi ekki taka gildi fyrr en stofnunin hefur úrskurðað í málinu. Innan fjögurra vikna frá því að kæra berst skal Samgöngustofa úrskurða til bráðabirgða um gildistöku breytinga á flugvallargjöldum nema endanlegur úrskurður liggi fyrir innan sama frests. Bráðabirgðaúrskurður skal gilda í tiltekinn tíma og má endurnýja hann ef það er talið nauðsynlegt. Úrskurður Samgöngustofu er endanlegur á stjórnsýslustigi. Samgöngustofa getur ákveðið að sá aðili sem kæra beinist gegn greiði kæranda málskostnað við að hafa kærana uppi enda sé úrskurður stofnunarinnar kæranda í hag. Ef kæra er bersýnilega tilefnislaus að mati Samgöngustofu getur stofnunin úrskurðað að kærandi skuli greiða gagnaðila þann málskostnað sem hann hefur orðið fyrir vegna málsins.

197. gr.

Gjaldtaka vegna þjónustu sem veitt er flugumferð.

Veitandi flugleiðsöguþjónustu og samræmdrar upplýsingaþjónustu er heimilt að innheimta gjöld til að standa undir kostnaði við rekstur þjónustunnar, þar sem slík þjónusta er veitt, og fyrir notkun á þeim búnaði og mannvirkjum sem starfsemin nýtir. Gjaldtaka skal vera í samræmi við þau viðmið sem kveðið er á um í þjóðréttarlegum skuldbindingum. Ráðherra staðfestir gjaldskrá þjónustunnar.

Gjaldskrá skal birt með tryggum hætti þar sem meðal annars er kveðið nánar á um fjárhæð gjalds, sundurliðun þess, ef við á, og innheimtu.

Veitandi flugleiðsöguþjónustu skal a.m.k. árlega hafa samráð við notendur þjónustunnar og hagaðila um gjaldtöku vegna þjónustunnar.

198. gr.

Stöðvun loftfars vegna ógreiddra gjalda.

Rekstraraðila flugvallar hér á landi sem opinn er almenningi og rekstraraðila flugleiðsöguþjónustu sem hefur höfuðstöðvar eða aðalaðsetur hér á landi er heimilt að leggja fram beiðni um stöðvun loftfars til sýslumanns uns lögmælt gjöld skv. 195. gr. og 197. gr. eru greidd, eða trygging sett fyrir greiðslu, enda séu öll eftirtalin skilyrði uppfyllt:

- stofnað var til gjalda skv. 1. mgr. vegna þess loftfars sem stöðvunarbeiðni lýtur að og/eða vegna annarra loftfara sem sami flugrekandi hefur til umráða og starfrækir loftfarið sem beiðni beinist að,
- stofnað var til gjalda skv. 1. mgr. og a-lið 2. mgr. að hámarki sjö mánuðum áður en beiðni um stöðvun er lögð fram,
- flugrekanda og eiganda þess loftfars sem beiðni beinist að var með sannanlegum hætti send greiðsluáskorun og viðvörðun um innheimtu kröfu eftir gjalddaga og veittur frestur, sem ekki skal vera skemmri en 15 dagar, til greiðslu og efndar kröfu, enda hafi framangreindir aðilar verið að staðaldri í reglulegum viðskiptum við gerðarbeiðanda.

Beiðni um stöðvun skal beina til sýslumanns í því umdæmi þar sem stöðvun fer eða mun fara fram. Ef ráðgert er að stöðvun fari fram utan hefðbundins opnunartíma sýslumanns skal gerðarbeiðandi tilkynna sýslumanni um fyrirhugaða beiðni um stöðvun með hæfilegum fyrirvara svo að hægt sé að gera ráðstafanir til að bregðast við beiðninni. Framkvæmd stöðvunar er ekki háð því að gerðarþoli sé viðstaddur eða að honum hafi fyrir fram verið tilkynnt um hana. Hafi stöðvun farið fram án þess að gerðarþoli eða maður sem að lögum er heimilt að koma fram fyrir hans hönd hafi haft tök á að vera viðstaddur skal sýslumaður tilkynna honum svo fljótt sem verða má um framkvæmd hennar.

Stöðvun fellur niður ef innt er af hendi sú greiðsla sem stöðvun loftfars varðar eða trygging sett fyrir greiðslu sem sýslumaður metur fullnægjandi auk þeirra atvika sem greind eru í 2. mgr. 21. gr. laga um kyrrsetningu, lögbann o.fl., nr. 31/1990. Skal þá þeim ráðstöfunum aflétt sem gerðar voru til að aftra för loftfarsins. Rekstraraðila flugvallar skal skylt að veita þann atbeina sem sýslumaður krefur til þess að stöðvun loftfars eða aflétting stöðvunar á flugvelli nái fram að ganga. Eiganda eða flugrekanda/umráðanda loftfars skal ætíð tryggt aðgengi að loftfari í því skyni að tryggja áframhaldandi lofthæfi þess.

Að öðru leyti fer um framkvæmd og skilyrði til stöðvunar eftir lögum um kyrrsetningu, lögbann o.fl., að því undanskildu:

- að öll samskipti, framlagning gagna við gerðina, færslur í gerðabók og varðveisla gagna fari samkvæmt reglugerð sem ráðherra setur skv. 200. gr.,

- b. að ekki sé skilyrði að draga muni mjög úr líkindum til að fullnusta takist eða að fullnusta verði verulega örðugri ef kyrrsetning fer ekki fram,
- c. að ekki þurfi að setja tryggingu fyrir greiðslu bóta sem gerðarþoli kann að öðlast rétt til,
- d. að dómsmál samkvæmt lögnum sé aðeins borið undir Héraðsdóm Reykjavíkur.

Um framkvæmd og skilyrði til nauðungarsölu loftfars sem sætir stöðvun fer samkvæmt lögum um nauðungarsölu að því undanskildu að dómsmál samkvæmt lögnum verða aðeins borin undir Héraðsdóm Reykjavíkur.

199. gr.

Tölvufarskráningarkerfi.

Kerfisseljandi tölvufarskráningarkerfis skal fara að háttænisreglum um starfrækslu tölvufarskráningarkerfa eins og mælt er fyrir um í reglugerð sem ráðherra setur.

Eftirlitsstofnun EFTA fer með eftirlit með að háttænisreglum skv. 1. mgr. sé framfylgt og hvort kerfisseljendur í þriðju ríkjum beiti flugrekendur innan EFTA-ríkjanna meðferð sem er í ósamræmi við þær eða hefur mismunun í för með sér.

Samkeppniseftirlitið fer með eftirlit með hvort kerfisseljendur í þriðju ríkjum beiti flugrekendur með höfuðstöðvar hér á landi meðferð sem er í ósamræmi við þær eða hefur mismunun í för með sér.

200. gr.

Reglugerðarheimild.

Ráðherra er heimilt að setja í reglugerðir nánari ákvæði um:

- a. úthlutun takmarkaðra flugréttinda skv. 189. gr., skilyrði og viðmiðanir sem lagðar eru til grundvallar úthlutun og hvaða sjónarmið skuli leggja til grundvallar við val, tilnefningu flugrekanda, afturköllun eða sviptingu og umsóknarferli,
- b. skyldur um opinbera þjónustu skv. 191. gr., þ.m.t. skilyrði til beitingar heimildar, mat á þörf, útboð, útfærsla slíkrar skyldu og kvaðir sem henni tengjast, ríkisaðstoð, tilkynningarskyldu og málsmeðferð,
- c. frelsi til eigin flugafgreiðslu og flugafgreiðslu sem veitt er þriðja aðila, takmarkanir og undanþágur frá slíku frelsi, þ.m.t. viðmiðunarmörk flugvalla með tilliti til fjölda farþega, magn farms, skilyrði til takmörkunar á fjölda; þeim tilvikum þar sem bann við eigin afgreiðslu verður komið á; lágmarksfjölda fyrir hvern flokk flugafgreiðslu; kröfur til óháðs; fyrirkomulag og sjónarmið við val á þjónustuaðila, þ.m.t. eignarhaldi, veitingu flugafgreiðslu og afmörkun á því hvaða þjónustuþættir falla þar undir,
- d. fyrirmæli um aðskilnað í bókhaldi þeirra sem veita flugafgreiðslu frá annarri starfsemi,
- e. eftirlit með aðgengi veitenda flugafgreiðslu að flugvelli,
- f. heimild til að leggja skyldu á flugvallarnotendur um að nýta eingöngu sérstök mannvirkni á flugvelli til flugafgreiðslu; nánari afmörkun á sérstökum mannvirkjum; framsal á stjórnun sérstakra mannvirkja og gjaldtaka vegna aðgengis að sérstökum mannvirkjum og búnaði flugvalla,
- g. aðgengi til flugtaks og landingar á flugvöllum, úthlutun afgreiðslutíma, breytur fyrir úthlutun afgreiðslutíma, hreyfanleika afgreiðslutíma, umsóknarferli úthlutunar, skilyrði til endurúthlutunar afgreiðslutíma, upplýsingar sem flugrekendum ber að veita; réttindi og skyldur flugrekenda með tilliti til afgreiðslutíma; kvaðir á úthlutun afgreiðslutíma vegna opinberrar þjónustu á flugleiðum; tilnefningu flugvallar, mat á afkastagetu; skipun samráðs- eða samræmingarstjóra og greiðslu kostnaðar vegna starfs þeirra, sjálfstæði og

- starfsskyldur; úrræði samræmingarstjóra ef afgreiðslutími er ekki nýttur; skipun og verkefni samræmingarnefndar; upplýsingamiðlun samræmingarstjóra til hagsmunaaðila ef við á og samræmingarnefndar; notkun staðla um upplýsingar um áætlanir; heimildir til framsals og/eða skipti á afgreiðslutíma og sáttaumleitun,
- h. notendanefnd flugvallar, skipan nefndar, skipunartíma, verkefni og upplýsingaskyldu rekstraraðila flugvallar til notendanefndar og Samgöngustofu,
 - i. gjalddöku á flugvöllum, gjalddöku fyrir þjónustu sem veitt er flugumferð, þ.m.t. afmörkun þeirrar gjalddöku sem lögin taka til; forsendur til útreiknings á kostnaði og tekjum, svo sem kostnaðargrunns, verðbólgu og annarra efnahagslegra forsendna, forsendur sem liggja til grundvallar útreikningi fyrirhugaðra gjalda, leyfilegar undanþágur frá gjalddöku, hvatakerfi,
 - j. reglubundið samráð við hagsmunaaðila um gjalddöku,
 - k. fyrirkomulag við setningu gjaldskrár og málsmeðferð, rökstuðning fyrir breytingu á gjöldum, sundurliðun gjalda, framsetningu og birtingu gjaldskrár, fyrirkomulag við innheimtu og eftirlit með gjalddöku,
 - l. viðmið við mat á ágreiningi um gjalddöku og málsmeðferð komi til ágreinings,
 - m. framkvæmd stöðvunar og samskipti sýslumanns við gerðarbeiðanda og gerðarþola, svo sem framlagningu gagna við gerðina og varðveislu þeirra, færslu sýslumanns í gerðarbók og kynningu á efni hennar,
 - n. háttarnisreglur fyrir notkun tölvufarskráningarkerfa, aðgengi, áreiðanleika og röðun upplýsinga, skilmála, bann við mismunun; eftirlit með starfsemi tölvufarskráningarkerfa; ráðstafanir til varnar jafnri samkeppni og vernd persónuupplýsinga.

XVI. KAFLI

Neytendavernd.

201. gr.

Gildissvið.

Ákvæði þessa kafla gilda um:

- a. íslenskt yfirráðasvæði og flug frá íslensku yfirráðasvæði,
- b. flug frá þriðju ríkjum til flugvalla á íslensku yfirráðasvæði og til ríkja sem Ísland hefur samið við vegna þessa í samræmi við ákvæði slíkra samninga, enda sé flugrekandi með höfuðstöðvar á íslensku yfirráðasvæði eða innan yfirráðasvæðis ríkis sem Ísland hefur samið við.

Ákvæði kaflans gilda enn fremur um eftirfarandi enda sé flytjandi með höfuðstöðvar á íslensku yfirráðasvæði eða á yfirráðasvæði ríkis sem Ísland hefur samið við þar um:

- a. innanlandsflug innan þeirra ríkja sem Ísland hefur samið við þar um,
- b. millilandaflug milli þeirra ríkja sem Ísland hefur samið við þar um.

202. gr.

Upplýsingaskylda.

Flugrekendur, umráðendur loftfars, umboðsaðilar og söluaðilar skulu veita greinargóðar og aðgengilegar upplýsingar um fyrirhugað flug, þ.m.t. um:

- a. ferða- og samningsskilmála,
- b. öryggisreglur,
- c. takmarkanir á flutningi farþega, farangurs, hjálpartækja og farms, meðal annars vegna stærðar loftfars eða eiginleika eða ástands þess sem flytja á,

- d. endanlegt verð, gildandi fargjald og/eða farmgjald og sundurliðun allra gildandi skatta og kostnaðar sem lagður eru á, svo sem aukagjalda og þóknana sem eru óhjákvæmilegar og fyrirsjáanlegar á þeim tíma sem gjöldin eru birt,
- e. bótaábyrgð flytjanda skv. XVII. kafla og 204. gr., auk upplýsinga um rýmri bótarétt, ef við á, nafn eiginlegs og/eða samningsbundins flytjanda, sbr. 203. gr.

Upplýsingar um valkvæðar viðbætur og verð skulu veittar á skýran, gagnsæjan og ótvíræðan hátt við upphaf hvers bókunarferils og samþykki viðskiptavinar skal byggjast á vali hans.

Óheimilt er að mismuna viðskiptavinum við upplýsingagjöf eða aðgengi að farmiðum og farmiðaverði á grundvelli þjóðernis, búsetu eða staðsetningar söluaðila.

Flugrekendur skulu veita farþegum upplýsingar um að þeir geti leitað til viðurkennds úrskurðaraðila vegna ágreinings seljanda og neytanda, sbr. 208. gr. Upplýsingarnar skulu innihalda heimilisfang og vefsíðu úrskurðaraðilans og vera látnar í té á skýran, skiljanlegan og aðgengilegan hátt á vefsíðu seljanda og í almennum samningsskilmálum söluaðila ef við á.

203. gr.

Nafn eiginlegs flugrekanda.

Þrátt fyrir 201. gr. gildir þessi grein einnig um flutning farþega með flugi frá flugvelli í þriðja ríki til flugvallar innan þeirra ríkja sem Ísland hefur samið við vegna þessa og frá brottfararstað í þriðja ríki til áfangastaðar í þriðja ríki enda hafi flug hafist innan ríkis sem Ísland hefur samið við vegna þessa.

Samningsbundinn flugrekandi skal upplýsa farþega um nafn eiginlegs flugrekanda við bókun hver sem aðferðin er við gerð bókunarinnar. Sé það óljóst þegar bókun er gerð skal samningsbundni flugrekandinn tryggja að farþegi sé upplýstur um nafn eða nöfn þeirra flugrekenda sem mögulega munu annast flugið. Um leið og upplýsingar um eiginlegan flugrekanda fást staðfestar, eða ef síðar er gerð breyting á eiginlegum flugrekanda eftir bókun, skal farþegi upplýstur eins fljótt og auðið er. Í öllum tilvikum skal farþegi upplýstur við innritun eða við för um borð í loftfarið þar sem innritunar er ekki krafist vegna tengiflugs.

Flugrekandi eða ferðasali, eftir atvikum, skal tryggja að samningsbundinn flugrekandi sé upplýstur um nafn hins eiginlega flugrekanda eða flugrekenda eins fljótt og auðið er, sérstaklega ef breyting verður á nafni eiginlegs flugrekanda.

Ef söluaðili hefur ekki fengið upplýsingar um nafn eiginlegs flugrekanda skal hann ekki gerður ábyrgur fyrir upplýsingaskyldu skv. 2. og 3. mgr.

Skylda samningsbundins flugrekanda til að upplýsa farþega um eiginlegan flugrekanda skal vera hluti af skilmálum farsamnings.

Sé eiginlegum flugrekanda óheimil starfræksla loftfars innan EASA-ríkjanna og kjósi farþegi að nýta ekki farmiða sinn, og flugið hefur ekki verið fellt niður, skal farþegi eiga rétt á endurgreiðslu úr hendi samningsbundins flytjanda eða breytingu á flugleið.

204. gr.

Tjón vegna tafa, neitun um far og aflýsing flugs.

Flugrekanda er skylt að veita farþegum aðstoð og eftir atvikum greiða þeim bætur, í samræmi við þau skilyrði sem sett eru í reglugerð sem ráðherra setur, ef:

- a. tjón hefur orðið vegna tafa á flutningi,
- b. farþega er neitað um far,
- c. flugi er aflýst.

Flugrekanda er ekki skylt að greiða bætur til farþega vegna atvika sem tilgreind eru í 1. mgr. ef farþegi ferðast endurgjaldslaust eða á afsláttarverði sem ekki stendur almenningi til boða.

Hafi farþega þegar verið greiddar bætur vegna sömu atvika skulu slíkar bætur koma til frádráttar.

Um fyrningu bótakrafna samkvæmt ákvæðum þessa kafla fer eftir almennum reglum.

205. gr.

Einstaklingar með fötlun eða hreyfihömlun.

Flugrekandi, umboðsmaður hans eða ferðasali skal ekki synja einstaklingi á grundvelli fötlunar eða hreyfihömlunar um:

- a. farskráningu í flug sem starfrækt er í ábataskyni til, frá eða um flugvöll innan þeirra ríkja sem Ísland hefur samið við vegna þessa,
- b. að fara um borð í loftfar á flugvelli innan þeirra ríkja sem Ísland hefur samið við vegna þessa enda hafi farþegi gilda farskráningu og farseðil.

Þrátt fyrir 1. mgr. er flugrekanda, umboðsmanni hans eða ferðasala heimilt að synja einstaklingi um farskráningu í flug eða að fara um borð í loftfar á grundvelli fötlunar eða hreyfihömlunar:

- a. þar sem flugöryggiskröfur krefjast þess,
- b. ef stærð loftfarsins eða dyr þess við för um borð í loftfarið og meðan á flutningi stendur koma í veg fyrir það.

Þegar synja þarf einstaklingi um flutning á grundvelli a- eða b-liðar 2. mgr. skal flugrekandi, umboðsmaður hans eða ferðasali gera viðhlítandi ráðstafanir til að leggja honum til viðunandi kost á flutningi. Einstaklingur með fötlun eða hreyfihömlun, sem hefur verið neitað að fara um borð á grundvelli fötlunar sinnar eða hreyfihömlunar skv. 2. mgr., og fylgdarmaður hans skulu eiga rétt á endurgreiðslu eða að flugleið þeirra verði breytt í samræmi við reglugerð sem ráðherra setur.

Þar sem flugöryggiskröfur krefjast þess er flugrekanda, umboðsaðila hans eða söluaðila heimilt að krefjast þess að einstaklingur með fötlun eða hreyfihömlun sé í fylgd með öðrum einstaklingi sem er fær um að veita þá aðstoð sem viðkomandi einstaklingur þarfnast.

Beri flugrekandi, umboðsmaður hans eða ferðasali fyrir sig undanþágu skv. 2. mgr. eða kröfu skv. 4. mgr. skal viðkomandi einstaklingi tafarlaust greint frá ástæðum þess.

206. gr.

Réttur til aðstoðar.

Rekstraraðili flugvallar skal veita einstaklingum með fötlun eða hreyfihömlun aðstoð á tilgreindum stöðum, einum eða fleiri, innan flugvallarsvæðis til þess að ferðast enda hafi einstaklingur óskað aðstoðar með þeim fyrirvara sem áskilinn er samkvæmt reglugerð.

Rekstraraðili flugvallar skal tryggja að einstaklingar með fötlun eða hreyfihömlun njóti aðstoðar endurgjaldslaust.

Rekstraraðila flugvallar er heimilt að innheimta gjald af notendum flugvallar til að fjármagna aðstöðina. Gjaldtakan skal ekki mismuna notendum flugvallar og vera ákvörðuð í samræmi við hlut hvers flugrekanda af komu- og brottfararfarþegum af heildarfjölda farþega á flugvelli. Gjaldið skal vera í samræmi við þá aðstoð sem veitt er, gagnsætt og sett af rekstraraðila flugvallar í samráði við notendur flugvallar.

Flugrekendur skulu veita einstaklingum með fötlun eða hreyfihömlun þá aðstoð sem kveðið er á um í reglugerð sem ráðherra setur.

207. gr.

Hlutverk Samgöngustofu á sviði neytendamála.

Samgöngustofa skal stuðla að og gæta hagsmuna neytenda í viðskiptum við flugrekendur, söluaðila og rekstraraðila flugvalla. Samgöngustofa skal tryggja að upplýsingar um réttindi flugfarþega, öryggi og aðstoð séu aðgengilegar, gera viðeigandi ráðstafanir til að einstaklingum með fötlun eða hreyfihömlun sé tryggt aðgengi og hvetja flugrekendur og rekstraraðila flugvalla til að veita einnig slíkar upplýsingar á aðgengilegu og nothæfu formi fyrir einstaklinga með fötlun.

Samgöngustofa fer með eftirlit með réttindum neytenda samkvæmt ákvæðum þessa kafla og skal grípa til viðeigandi aðgerða til að tryggja að réttindi farþega séu virt.

Samgöngustofu er heimilt að rannsaka, að eigin frumkvæði, að fenginni ábendingu eða í kjölfar kvörtunar, framfylgni við ákvæði kaflans og settra stjórnvaldsfyrirmæla.

Ef Samgöngustofa telur að framkvæmd flugrekenda eða rekstraraðila flugvalla á ákvæðum laga þessara eða stjórnvaldsfyrirmæla stríði gegn hagsmunum neytenda getur stofnunin vakið athygli ráðherra á því með álit. Samgöngustofa skal í ársskýrslum sínum birta álit á því hvernig til hefur tekist í neytendamálum og gera grein fyrir aðgerðum og vinnu stofnunarinnar á sviði neytendamála. Álit Samgöngustofu um neytendamál skal birta almenningi á fullnægjandi hátt, t.d. með fréttatilkynningu til fjölmiðla, eftir að það hefur verið kynnt ráðherra.

208. gr.

Úrlausn ágreiningsmála.

Farþegar og aðrir sem eiga hagsmuna að gæta geta skotið ágreiningi er varðar fjárhagslegar kröfur og einkaréttarlega hagsmuni samkvæmt ákvæðum þessa kafla til Samgöngustofu. Sá sem óskar eftir úrskurði Samgöngustofu skal greiða hæfilegt málskotsgjald. Ráðherra er heimilt í reglugerð að kveða á um fjárhæð málskotsgjaldsins og í hvaða tilvikum kvartandi getur fengið gjaldið endurgreitt.

Samgöngustofa skal leita álits viðkomandi flugrekanda eða rekstraraðila flugvallar á kvörtun, ganga úr skugga um að upplýsingar sem þar eru veittar eigi við rök að styðjast og freista þess að jafna ágreining aðila á skjótan og markvissan hátt.

Samgöngustofu er heimilt að ljúka málinu með sátt í samræmi við 247. gr. með samþykki málsaðila, enda séu sakir ekki miklar. Í sátt er heimilt að skuldbinda málsaðila til að bjóða neytendum sem brotið hafði verið á viðeigandi úrbætur.

Náist ekki samkomulag eða sátt skal Samgöngustofa skera úr ágreiningi með úrskurði. Úrskurðir skulu rökstuddir og birtir á vef Samgöngustofu. Úrskurður skal tilkynntur aðilum máls og þeim leiðbeint um réttaráhrif þeirra. Úrskurði Samgöngustofu verður ekki skotið til annarra stjórnvalda. Þegar úrskurður hefur verið kveðinn upp geta aðilar lagt ágreining sinn fyrir dómstól á venjulegan máta. Málshöfðun frestar ekki heimild til aðfarar skv. 6. mgr.

Vilji flugrekandi eða rekstraraðili flugvallar ekki una úrskurði skal hann tilkynna Samgöngustofu um það með skýrum og sannanlegum hætti innan 30 daga frá því að honum er tilkynnt um úrskurðinn. Flugrekandi eða rekstraraðili flugvallar getur óskað eftir endurupptöku úrskurðar skv. 1. mgr. 24. gr. stjórnslulaga, nr. 37/1993, og frestar það réttaráhrifum úrskurðar. Að liðnum fresti verður mál ekki endurupptekið að ósk aðila.

Úrskurðir Samgöngustofu eru aðfararhæfir þegar frestur skv. 5. mgr. er liðinn og tilkynning hefur ekki borist stofnuninni frá flugrekanda eða rekstraraðila flugvallar. Að ósk neytanda skal Samgöngustofa gefa út staðfestingu um að skilyrðum til aðfarar sé fullnægt.

209. gr.

Reglugerðarheimild.

Ráðherra er heimilt að setja í reglugerðir nánari ákvæði um:

- a. nánari afmörkun á því hverjir teljast flugrekendur, hvaða flug og atvik falla undir ákvæði kaflans og um landfræðilega afmörkun réttinda þar sem við á,
- b. réttindi og skyldur flugrekanda, umboðsmanna hans og söluaðila; upplýsingagjöf og miðlun upplýsinga við bókun, á vef og á öllum stigum ferðar, þær upplýsingar sem veittar skulu og miðlun þeirra, þ.m.t. kröfur til aðgengileika og forms og tungumála,
- c. skyldur einstaklinga sem bóka flug og flugfarþega,
- d. réttindi farþega til aðstoðar, skaðabóta, úrbóta og ívilnana, skilyrði og afmörkun, forgang farþega undir nánar tilgreindum aldri til flutnings og breytingar á farmiðabókun,
- e. rétt farþega til fyrirframgreiðslu skv. 214. gr.,
- f. réttindi einstaklinga með fötlun eða hreyfihömlun og einstaklinga með sérþarfir til aðstoðar, skaðabóta, úrbóta og ívilnana, skilyrði og afmörkun réttinda og forgangs til flutnings, flutning þjónustudýra og hjálpar- og lækningatækja,
- g. uppgjör skaðabóta, heimilan frádrátt frá bótum og endurkröfurétt,
- h. aðstoð og upplýsingamiðlun rekstraraðila flugvallar til farþega og einstaklinga með fötlun eða hreyfihömlun, fyrirkomulag aðstoðar og gjaldtöku, þjálfun starfsfólks sem veitir þjónustuna, gæðakröfur til þjónustu og viðbúnaðaráætlun rekstraraðila flugvallar,
- i. rétt Samgöngustofu til upplýsingaöflunar, þrífukaup á vöru og þjónustu undir fölsku nafni eða auðkenni, vettvangsskoðun og haldlagningu gagna og heimildir til að stöðva brot, þar á meðal með bráðabirgðaákvörðun, um að gera sátt um stöðvun brots eða úrbætur fyrir neytendur og krefjast þess að látið sé af brotum auk birtingar slíkra ákvarðana eftir því sem við á,
- j. fjárhæð málskotsgjalds og málsmeðferð, þ.m.t. getur ráðherra sett ákvæði um að Samgöngustofu sé heimilt að vísa frá kvörtunum þar sem virði krafna er undir eða yfir skilgreindum fjárhæðarmörkum og að Samgöngustofa geti tekið til meðferðar mál undir skilgreindum fjárhæðarmörkum ef það hefur almenna þýðingu fyrir neytendur,
- k. upplýsingamiðlun til almennings og annarra lögbærra landsyfirvalda, gagnkvæma aðstoð slíkra aðila og samstarf og skýrslugerð innlendra stjórnvalda á sviði neytendaverndar.

XVII. KAFLI

Bótaábyrgð í loftflutningum.

210. gr.

Lögfesting Montreal-samningsins frá 1999.

Alþjóðasamningur um samræmingu tiltekinna reglna varðandi loftflutninga milli landa sem gerður var í Montreal 28. maí 1999 hefur lagagildi hér á landi með þeim viðbótum sem af ákvæðum kafla þessa leiðir og er birtur sem fylgiskjal með lögum þessum.

. Greini á milli erlendra jafngildra texta samningsins og íslenskrar þýðingar skulu fyrrnefndir textar samningsins ganga framar íslensku þýðingunni.

Í samræmi við 1. og 55. gr. Montreal-samningsins skulu ákvæði þessa kafla og Montreal-samningsins ganga framar þeim alþjóðasamningum sem lögfestir eru samkvæmt lögum um gildistöku alþjóðasamnings um samræmingu nokkurra reglna varðandi loftflutninga milli landa.

211. gr.
Gildissvið.

Þrátt fyrir 1. gr. Montreal-samningsins skulu ákvæði hans gilda hvar sem flugið er starfrækt um bótaábyrgð flugrekanda sem hefur höfuðstöðvar sínar eða aðalaðsetur hér á landi og flugrekanda sem hefur höfuðstöðvar sínar eða aðalaðsetur í ríki sem Ísland hefur samið við vegna þessa, að því er varðar farþega og farangur.

Þrátt fyrir 1. gr. Montreal-samningsins skulu ákvæði hans gilda um flutninga í lofti innan íslensks yfirráðasvæðis hver sem flytjandinn er.

Fara skal með loftflutninga á vegum íslenska ríkisins, ríkisstofnana og annarra opinberra aðila samkvæmt ákvæðum Montreal-samningsins, hvar sem flugið er starfrækt.

212. gr.
Sérstök yfirlýsing skv. 22. gr. Montreal-samningsins.

Viðbótarfjárhæðin sem flytjandi getur krafist að farþegi eða sendandi inni af hendi þegar gefin er út sérstök yfirlýsing um mikilvægi þess að fá farangur sinn eða farm afhentan á áfangastað, sbr. 2. og 3. mgr. 22. gr. Montreal-samningsins, skal tilgreind í gjaldskrá flytjanda. Hún skal miðuð við þann aukakostnað sem hlýst af því að flytja og tryggja viðkomandi farangur eða farm umfram takmarkanir á bótafjárhæðum í tilvitnuðum ákvæðum. Gjaldskráin skal vera aðgengileg farþegum og sendendum farms.

Með vísan til 24. gr. Montreal-samningsins skal ráðherra birta auglýsingu þegar fjárhæðir samningsins taka breytingum samkvæmt tilkynningu vörsluaðila Montreal-samningsins þar að lútandi.

213. gr.
Uppgjör, útreikningar og fyrning.

Með sérstökum dráttarréttindum í Montreal-samningnum er átt við reiknieiningu sem skilgreind er af Alþjóðagjaldeyrissjóðnum og gengisskráningu Seðlabanka Íslands á þeim við sölu. Umreikningur í íslenskar krónur skal miðast við dómsuppsögudag en við uppgjörsdag ljúki máli án dóms. Bótafjárhæðir í tjónstilvikum sem valda örorku eða dauða skulu ákvarðaðar samkvæmt ákvæðum skaðabótalaga. Vextir reiknast samkvæmt ákvæðum IV. kafla laga um vexti og verðtryggingu.

Réttur til skaðabóta samkvæmt þessum kafla fyrnist ef mál er eigi höfðað áður en tvö ár eru liðin frá því er loftfar kom á ákvörðunarstað eða tvö ár eru liðin frá þeim degi er loftfar skyldi koma þangað eða frá því að flutningur stöðvaðist.

214. gr.
Fyrirframgreiðsla skaðabóta skv. 28. gr. Montreal-samningsins.

Með vísan til 28. gr. Montreal-samningsins skal flytjandi án tafar og ekki síðar en 15 dögum eftir að ljóst er hver hinn slasaði eða látni er inni af hendi fyrirframgreiðslu til að mæta bráðum fjárhagsþörfum og skal greiðslan taka mið af þeim skaða sem orðið hefur. Fyrirframgreiðsla vegna dauðsfalls farþega skal ekki vera lægri en sú upphæð sem ráðherra ákveður í reglugerð. Það að inni fyrirframgreiðslu þessa af hendi jafngildir þó ekki viðurkenningu á ábyrgð og kemur til frádráttar við endanlegt uppgjör bóta vegna slyssins. Fyrirframgreiðsla er þó ekki afturkræf nema í þeim tilvikum sem greinir í 20. gr. Montreal-samningsins, þ.e. að flytjandi sannar að farþegi hafi verið valdur eða samvaldur að slysinu eða að sá sem greiðsluna fékk hafi ekki átt lögvarið tilkall til hennar.

215. gr.

Málshöfðun með vísan til 45. gr. Montreal-samningsins.

Ef mál er höfðað með vísan til 45. gr. Montreal-samningsins og aðeins einum flytjanda stefnt skal sá flytjandi eiga rétt til að krefjast samlagsaðildar annarra flytjenda að málinu enda sé sú krafa sett fram eigi síðar en í greinargerð. Skal þá höfða sakaukasök eða -sakir innan eins mánaðar frá því að krafa um samlagsaðild var sett fram að viðlagðri frávísun aðalsakar.

XVIII. KAFLI

Skaðabætur og váttryggingar.

216. gr.

Skaði af notkun loftfars.

Ef af notkun loftfars hlýst skaði á mönnum eða eignum utan loftfarsins er eiganda þess eða, ef við á, flugrekanda/umráðanda þess, skylt að bæta skaðann.

Skaðabótaskylda skv. 1. mgr. fellur niður ef sannað er að sá sem fyrir skaða verður hefur valdið tjóninu af ásetningi eða stórfelldu gáleysi.

Ef tjón verður á mönnum eða hlutum innan marka flugvallar sem opinn er almenningi skal ekki beita 1. mgr. heldur almennum skaðabóta reglum.

217. gr.

Árekstur loftfara.

Verði tjón á loftfari við árekstur loftfara skal beita almennum skaðabóta reglum.

Verði skaði á mönnum eða eignum sem eru utan loftfarsins af árekstri loftfara skulu allir eigendur eða, ef við á, umráðendur loftfara samábyrgir gagnvart tjónþola.

218. gr.

Bótaábyrgð samkvæmt almennum reglum.

Ákvæði 216. og 217. gr. takmarka að engu þann rétt til skaðabóta sem leiðir af almennum reglum.

219. gr.

Váttryggingarskylda.

Flugrekandi/umráðandi loftfars skal taka og halda við váttryggingu til greiðslu skaðabóta sem kann að falla á hann vegna bótaábyrgðar í flugi og notkun loftfars vegna farþega, farangurs, farms og þriðju aðila. Váttryggja skal að lágmarki gegn þeim áhættum sem ráðherra tiltekur í reglugerð. Váttryggingarfjárhæðir skulu tryggja skaðabætur í samræmi við ábyrgð flugrekanda/umráðanda loftfars. Váttryggingarskylda tekur til alls flugs óháð því hver starfrækir loftfarið.

Veitendur flugleiðsöguþjónustu, veitendur þjónustu á sviði flæðistjórnunar flugumferðar, veitendur u-rýmisþjónustu og samræmdrar upplýsingaþjónustu og netstjórnandi skulu taka og halda við váttryggingu, til greiðslu skaðabóta, í samræmi við hugsanlegt tjón og skaða sem kann að leiða af þjónustunni sem þeir veita, að teknu tilliti til réttarstöðu hlutaðeigandi þjónustuveitanda og netstjórnanda og umfangs þeirrar váttryggingarverndar sem fáanleg er á markaði.

Óheimilt er að skerða bótarétt aðila utan loftfars sem fyrir tjóni verður með váttryggingarskilmálum sem lúta að sjálfsáhættu váttryggingartaka, eigin sök hans eða með ábyrgðarundanþágum og skulu slík ákvæði teljast ógild. Váttrygging skal meðal annars tryggja greiðslu kostnaðar við hreinsun á slysstað og brotnám flaks.

Ef váttrygging fellur úr gildi ber váttryggjandi ábyrgð á tjóni gagnvart þriðja aðila samkvæmt hljóðan váttryggingarskírteinis í fjórar vikur frá því það er tilkynnti lögbæru stjórnvaldi að váttryggingin sé niður fallin enda hafi loftfari eigi á þeim tíma verið tekið af skrá eða flugleyfi afturkallað eða vottorð veitanda skv. 2. mgr. fellt tímabundið úr gildi, er útrunnið eða það afturkallað.

Ráðherra er heimilt með reglugerð að kveða nánar á um váttryggingarskyldu flugrekenda/umráðenda loftfara, undanþágu frá slíkri skyldu, váttryggingarskyldu veitanda flugleiðsöguþjónustu, veitanda þjónustu á sviði flæðistjórnunar flugumferðar, veitanda u-rýmisþjónustu og samræmdrar upplýsingaþjónustu og netstjórnanda, þær áhættur sem váttrygging skal taka til að lágmarki, váttryggingarfjárhæðir og skilmála og afleiðingar þess að váttryggingu er eigi haldið í gildi.

220. gr.

Heimild vegna markaðsbrests.

Ef fyrir hendi er almennur ómöguleiki flugrekenda/umráðenda loftfara til að kaupa á markaði váttryggingar gegn sérstökum áhættum, svo sem tjóni af völdum hernaðaraðgerða, ólög-mætum athöfnum gegn flugsamgöngum og áþekktum atburðum, þ.m.t. hryðjuverkum, er ráðherra heimilt að stuðla að stofnun félags eða þátttöku íslenska ríkisins í slíku félagi eða sjóði með öðrum ríkjum í því skyni að váttryggja eða endurváttryggja gegn slíkum áhættum.

XIX. KAFLI

Leit, aðstoð og björgun.

221. gr.

Skylda til að veita aðstoð í neyð.

Stjórnendum loftfara, sjófarendum og vegfarendum á landi er skylt að veita loftfari í neyð liðsinni og aðstoð eftir megni til að bjarga mönnum úr hættu enda verði það gert án þess að björgunarmönnum, farartækjum þeirra, skipi eða loftfari sé stefnt í háska. Sama á við ef um er að ræða hluti og tæki sem farið geta um loftið en eru ekki loftför.

222. gr.

Leit og björgun.

Á leitar- og björgunarsvæði Íslands, eins og það er skilgreint á hverjum tíma, er stjórnun leitar og aðstoð við loftför og björgun mannlífa í höndum lögreglu á landi og Landhelgisgæslu Íslands á hafi. Sama á við ef um er að ræða tæki eða hluti sem farið geta um loftið en eru ekki loftför. Landhelgisgæsla Íslands fer einnig með samhæfingu allra tiltækra björgunar-aðila á og yfir hafi, þ.m.t. samstarf við erlend ríki og erlendar björgunarstjórnstöðvar. Lögreglu og Landhelgisgæslu Íslands er heimilt að fela öðrum aðilum leit, aðstoð og björgun að hluta eða öllu leyti.

Lögregla og Landhelgisgæsla Íslands skulu veita erlendum ríkjum þá aðstoð og þær upp-lýsingar sem þau óska í tengslum við leit og björgun í samræmi við þjóðréttarskuldbindingar og, ef við á, fyrirmæli ráðherra sem fer með málefni leitar og björgunar.

Rannsóknarnefnd samgönguslysa fer með yfirstjórn vettvangsrannsóknar vegna flugslyss og ber lögreglu, Landhelgisgæslu Íslands og öðrum aðilum sem kvaddir hafa verið til aðstoðar og björgunar að aðstoða hana í hvívetna.

Ráðherra sem fer með málefni leitar og björgunar er heimilt með reglugerð að kveða nánar á um leit og björgun, kröfur til starfrækslu leitar- og björgunarstjórnstöðvar, þ.m.t. mönnun,

kröfur um þjálfun og tungumálakunnáttu starfsfólks, verklag, aðföng, búnað og fjarskipti, viðbragðsáætlanir og æfingar auk samræmingar, samhæfingar og aðstoðar við erlend ríki og erlendar björgunarstjórnstöðvar, björgunaraðila og hagaðila og heimild slíkra aðila til leitar og björgunar á íslensku yfirráðasvæði.

223. gr.

Kostnaður af björgunarstarfi og hreinsun.

Heimilt er að leggja kostnað, sem ríkissjóður hefur af leit að loftfari sem er saknað, að nokkru eða öllu leyti á eiganda eða flugrekanda/umráðanda loftfars enda komi þjóðréttar-skuldbindingar ekki í veg fyrir slíkt. Sama gildir um kostnað af björgunarstarfi að því leyti sem hann greiðist ekki með björgunarlaunum.

Heimilt er lögreglu og Landhelgisgæslu Íslands í kjölfar flugslyss að skylda eiganda eða flugrekanda/umráðanda loftfars og eiganda hlutar og tækis sem fer um loftið en er ekki loftfar til að hlutast til um hreinsun á slyssað, brottflutning eða eyðingu ellegar merkingu staðsetningar flaks á viðeigandi kortum ef staðsetning þess getur valdið hættu og brottflutningur er ekki mögulegur. Telji eigandi eða flugrekandi/umráðandi að ill- eða ógerlegt sé að fjarlægja sokkið loftfar eða hlut og tæki sem fer um loftið en er ekki loftfar fer um umsókn hans og málsmeðferð samkvæmt lögum um varnir gegn mengun hafs og stranda.

Sinni eigandi eða flugrekandi/umráðandi skv. 2. mgr. ekki kröfu innan tímafrests eða ekki er unnt að veita slíkan frest sökum aðstæðna er lögreglu og Landhelgisgæslu Íslands heimilt að gera viðeigandi ráðstafanir til þess á hans kostnað. Á lögregla eða Landhelgisgæsla Íslands endurkröfu á eiganda eða flugrekanda/umráðanda vegna þess kostnaðar sem viðkomandi stofnun hefur haft af framangreindum aðgerðum og er hann aðfararhæfur án undangengins dóms eða sáttar.

224. gr.

Björgunarlaun.

Ef einstaklingur bjargar eða stuðlar að björgun á loftfari, sem hlekkst hefur á eða er statt í háska, farangri eða farmi sem í því er eða nokkru því sem telst til slíks loftfars, farangurs eða farms, á hann, hvort heldur bjargað er í lofti, á láði eða legi, rétt til björgunarlauna samkvæmt ákvæðum siglingalaga nema um annað sé samið. Sama á við ef um er að ræða hluti og tæki sem farið geta um loftið en eru ekki loftför, þ.m.t. geimhluti.

Um rétt til björgunarlauna, og, ef við á, sérstakrar þóknunar, og uppgjör þeirra fer samkvæmt ákvæðum siglingalaga.

225. gr.

Lögveð vegna björgunar.

Eigandi bjargaðs farms ábyrgist einungis björgunarlaun og sérstaka þóknun með verðmæti þess sem bjargað var. Slík krafa er tryggð með veði í andlagi björgunar og gengur það fyrir öllum öðrum veðböndum enda sé andlag björgunar flutt til íslensks yfirráðasvæðis eða björgun fari fram á leitar- og björgunarsvæði Íslands eins og það er skilgreint á hverjum tíma. Veðkrafa sem stafar af síðari atburði gengur fyrir veðkröfu sem stafar af fyrri atburði. Kröfur sem eiga rætur að rekja til sama atburðar skulu jafnréttháar.

Áður en andlag björgunar er afhent eiganda/umráðanda þess skal björgunarmanni heimilt að krefjast tryggingar fyrir greiðslu skv. 224. gr.

Veðréttur skv. 1. mgr. fellur niður eftir þrjá mánuði ef hann er ekki þinglýstur og fjárhæð hans samþykkt eða, ef við á, skráður í alþjóðlegu réttindaskrána og fjárhæð samþykkt eða mál

höfðað til staðfestu veðrétti. Mál má höfða þar sem björgunarstarfi lauk eða þar sem andlag lögveðs er staðsett.

Veðhafa skv. 1. mgr. skal óheimilt að ganga að veði hafi nægileg trygging, að meðtöldum vöxtum og innheimtukostnaði, verið boðin eða veitt.

XX. KAFLI

Valdheimildir, þvingunarúrræði og refsingar.

226. gr.

Almennar eftirlitsheimildir.

Lögbærum stjórnvöldum er heimilt að:

- óska eftir skýringum og krefja þá aðila sem stjórnvaldið hefur gefið vottorð, réttindi, leyfi og fullgildingu, eða þá sem hafa gefið út yfirlýsingu, um að láta þeim í té allar nauðsynlegar upplýsingar, hvort sem er munnlega eða skriflega, um allar staðreyndir, skjöl, hluti, verklag eða önnur viðfangsefni sem tengjast mati á því hvort eftirlitsskyldur aðili fari að lögum þessum og reglugerðum sem settar eru á grundvelli þeirra,
- fara inn á land, athafnasvæði og í mannvirki, þ.m.t. flugvelli, flugstöðvar og starfsstöðvar eftirlitsskyldra aðila, og í farartæki eftirlitsskyldra aðila,
- gera úttekt á starfsstöðvum eftirlitsskyldra aðila, og er fyrirsvarsfólki aðila í því skyni skylt að veita þann aðgang og atbeina sem lögbær stjórnvöld krefjast,
- rannsaka efni, skýrslur og gögn sem eftirlitsskyldir aðilar ráða yfir eða hafa aðgang að, þ.m.t. vottorð, skrár, verklagsreglur og annað tengt efni, og afrita eða gera útdrátt úr öllum viðeigandi skjölum, óháð því í hvaða miðli umræddar upplýsingar eru geymdar,
- láta fara fram úttektir og skoðanir, þ.m.t. fyrirvaralausar skoðanir, sannprófanir á búnaði og tækjum, sannprófun á verklagi eða ráðstöfunum í þágu öryggis eða verndar,
- gera prufukaup á vörum eða þjónustu, undir fölsku nafni ef nauðsyn krefur, til að koma upp um brot og til að afla sönnunargagna, þ.e. á grundvelli heimildar til þess að skoða, athuga, rannsaka, hluta sundur eða prófa vöru eða þjónustu,
- grípa til ráðstafana eða fylgja málum eftir, eins og við á.

Í þeim tilgangi að ákvarða hvort handhafi vottorðs sem stjórnvaldið hefur gefið út eða yfirlýsingar sem lögð hefur verið fyrir stjórnvaldið framfylgi lögum þessum eða reglugerðum settum á grundvelli þeirra skal lögbærum stjórnvöldum einnig vera heimilt að beita framangreindum heimildum gagnvart öðrum lögaðilum eða einstaklingum sem búast má við að hafi sannarlega aðgang að upplýsingum sem máli skipta vegna verkefna og eftirlits þess.

Valdheimildum skal beitt að teknu tilhlýðilegu tilliti til meðalhöfs og lögmætra hagsmuna framangreindra aðila.

Samgöngustofu og eftir atvikum öðrum stjórnvöldum hér á landi skal að beiðni Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins skylt að aðstoða stofnunina við eftirlit á þess vegum.

227. gr.

Löftför.

Samgöngustofu er heimilt að rannsaka loftfar, farm þess og flugverja og sannreyna þau skjöl sem loftfar og flugverjar hafa meðferðis, þ.m.t. gögn er varða vottun loftfars, viðhald o.fl. Sama gildir um ómannað loftfar og fjarflugmann þess.

Heimilt er að krefjast þess að loftfarið sé haft tiltækt til skoðunar og það affermt og prófflug og önnur próf fari fram, svo og að kalla flugverja loftfars, fjarflugmann og aðra starfsmenn eftirlitsskylds aðila, þ.m.t. starfsmenn viðhaldsstöðva eða viðhaldsaðila, til aðstoðar eins og þurfa þykir.

Rannsókn skal fara fram af þeirri nærgætni sem kostur er. Flugrekanda/umráðanda loftfars skal tilkynnt um niðurstöður rannsókna.

Samgöngustofu er heimilt að leggja bann við för loftfars ef rannsókn loftfars og skjala sem loftfar og flugverjar/fjarflugmaður hafa meðferðis leiðir í ljós alvarleg frávík eða fyrirhugað er eða líklegt að loftfarinu verði flogið án þess að flugrekandi/umráðandi loftfars hafi lokið viðeigandi aðgerðum til úrbóta eða ef ástæða er til að ætla að loftfari verði flogið andstætt ákvæðum laga þessara eða öðrum lögum og reglugerðum sem settar eru samkvæmt þeim. Rekstraraðilum rekstrarstjórnunar flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu, rekstraraðilum flugvallar og lögreglu er skylt að veita stofnuninni aðstoð til að framfylgja slíku banni.

Ákvæði þetta tekur jafnt til loftfara sem skráð eru hér á landi, loftfara sem starfrækt eru hér á landi án skráningar og erlendra loftfara.

Ráðherra er heimilt að kveða nánar á um skilyrði banns við för loftfars og afléttingar þess, svo og verklag og upplýsingamiðlun í reglugerð.

228. gr.

Takmörkun eða bann við flugi loftfara á grundvelli flugöryggis.

Á grundvelli flugöryggis skal Samgöngustofu heimilt að banna og/eða takmarka flug loftfara og hluta og tækja sem farið geta um loftið en eru ekki loftför á íslensku yfirráðasvæði, þ.m.t. tiltekna tegundir eða flokkar loftfara, hluta og tækja sem farið geta um loftið en eru ekki loftför og loftför skráð eða starfrækt frá tilteknum ríkjum eða af tilteknum flugrekendum/umráðendum. Ráðherra er heimilt að setja reglugerð þar sem nánar er kveðið á um skilyrði þess að slíku banni sé komið á eða því aflétt, framkvæmd og málsmeðferð og miðlun upplýsinga.

Samgöngustofu er heimilt að banna flug yfir hljóðhraða á íslensku yfirráðasvæði.

Ráðherra er heimilt að setja reglugerð sem innleiðir reglugerð Evrópusambandsins sem tekin hefur verið upp í EES-samninginn um gerð og birtingu skrár yfir loftför, flugrekendur og ríki sem sæta banni til flugs innan Evrópska efnahagssvæðisins á grundvelli flugöryggis. Heimilt er að vísa til erlends frumtexta reglugerðar Evrópusambandsins í Stjórnartíðindum Evrópusambandsins í B-deild Stjórnartíðinda og telst það lögmæt birting.

229. gr.

Eftirlit með öryggi vara.

Samgöngustofa skal að eigin frumkvæði eða eftir ábendingu taka til meðferðar mál er varða eftirlit með öryggi vara, þ.m.t. ómannaðra loftfara, búnaðar, kerfa og kerfishluta sem falla undir lög þessi.

Ef vara skv. 1. mgr., sem er á markaði, uppfyllir ekki þær kröfur sem gerðar eru samkvæmt lögum þessum og reglugerðum sem ráðherra setur getur Samgöngustofa krafist þess að markaðsaðili geri viðeigandi úrbætur. Ef ekki er orðið við þeirri kröfu skal Samgöngustofa gera allar viðeigandi ráðstafanir til að takmarka eða banna að varan sé boðin fram á markaði eða tryggja að hún sé afturkölluð eða tekin af markaði.

Af ástæðum er tengjast almannaoöryggi, almannahæilbrigði og almannahagsmunum skal Samgöngustofu heimilt að krefjast þess að markaðsaðili grípi til allra viðeigandi aðgerða til að tryggja að áhætta stafi ekki af viðkomandi vöru þegar hún er sett á markað, taki vöruna af markaði eða innkalli hana innan hæfilegs frests miðað við eðli áhættunnar.

Samgöngustofa getur gert kröfu um að eigendur, flugrekendur/umráðendur, rekstraraðilar, framleiðendur, innflytjendur eða dreifingaraðilar afhendi stofnuninni allar upplýsingar er

varða vörur skv. 1. mgr. sem settar hafa verið á markað eða ráðgert er að setja á markað. Með slíkar upplýsingar skal farið sem trúnaðarmál.

230. gr.

Allsherjarregla og öryggi.

Lögbærum stjórnvöldum og lögreglu er heimilt að skipa loftfari að víkja af fyrirhugaðri flugleið og/eða lenda, leggja bann við flugtaki eða landingu og viðhafa nauðsynlegar ráðstafanir til að takmarka eða hindra flug loftfara um tiltekið loftrými, enda miði slík aðgerð að því að halda uppi allsherjarreglu, tryggja öryggi og flugvernd eða vernda umhverfi, friðhelgi einkalífs og persónuupplýsingar.

Veitanda flugumferðarþjónustu, u-rýmisþjónustu, samræmdrar upplýsingaþjónustu og rekstraraðila flugvallar er skylt að veita lögbærum stjórnvöldum og lögreglu þá aðstoð sem þörf er á hverju sinni.

Sé loftfari skipað að lenda skal því lent svo skjótt sem kostur er. Ef skipun er ekki annars efnis skal loftfar, annað en ómannað loftfar, lenda á næsta flugvelli hér á landi sem er opin almennungi og lenda má á. Ómönnuðu loftfari skal lent þar sem ekki skapast hættu á tjóni eða ónæði af landingu þess.

Ef loftfar flýgur inn á svæði þar sem loftferðir eru bannaðar skal loftfarið tafarlaust fljúga út af svæðinu og tilkynna það lögbæru stjórnvaldi.

Fari stjórnandi loftfars eða fjarflugmaður ekki eftir fyrirmælum þessarar greinar er lögreglu heimilt að hindra áframhaldandi flug loftfarsins með viðeigandi ráðum.

Lögreglu er heimilt að leggja bann við flugtaki eða landingu loftfars ef ástæða er til að ætla að loftfarið verði notað í því skyni að fremja brot gegn lögum þessum eða refsilögum.

Heimildir 1.–6. mgr. skulu einnig ná til hluta og tækja sem farið geta um loftið en eru ekki loftför.

231. gr.

Flugsamgöngur á hættutímum.

Þegar brýna nauðsyn ber til, svo sem vegna almannaoðryggis eða allsherjarreglu, getur ráðherra:

- takmarkað eða bannað loftferðir almennt eða um hluta af íslensku yfirráðasvæði,
- takmarkað aðgang að flugvöllum og flugstöðvum, umferð og dvöl loftfara og umgengni eða dvöl á slíkum svæðum.

Ef vástíg eða almannavarnastíg er hækkað vegna neyðar, yfirvofandi hættuástands eða ógnar er ráðherra heimilt að gefa út nauðsynleg fyrirmæli, hvort sem er almenn eða sértæk, til rekstraraðila flugvalla, rekstraraðila rekstrarstjórnunar flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu, u-rýmisþjónustu og samræmdrar upplýsingaþjónustu, flugrekenda/umráðenda loftfara, þjónustuaðila og annarra sem hafa starfsemi við eða innan flugvallarsvæðis og í eða við flugstöðvar í því skyni að gæta allsherjarreglu, sóttvarna og öryggis. Slík fyrirmæli gilda aðeins meðan hækkað vástíg eða almannavarnastíg varir og mæli þau ekki fyrir um gildistíma falla þau niður innan 30 daga frá útgáfu þeirra ef þau eru ekki afturkölluð fyrr. Ef fyrirmæli eru verulega íþyngjandi og hafa í för með sér umtalsverðan kostnað fyrir aðila og kostnaður er meiri en ávinningur aðila skal endurgjald metið samkvæmt samkomulagi eða á grundvelli mats samkvæmt lögum um framkvæmd eignarnáms.

Í því skyni að tryggja viðbúnað á landsvísu skal ráðherra heimilt að beina því til eftirlits- skyldra aðila að veita aðstoð við skipulagningu viðbúnaðar og framkvæmd, þátttöku í æfingum og að tryggja öryggi og vernd þýðingarmikilla grunnvirkja, aðfangakeðju og samgangna.

Ef veiting aðstoðar hefur í för með sér umtalsverðan kostnað fyrir aðila sem veitir liðsinni og kostnaður er meiri en ávinningur aðila af þátttöku skal endurgjald metið samkvæmt samkomulagi eða á grundvelli mats samkvæmt lögum um framkvæmd eignarnáms.

232. gr.

Verndarráðstafanir.

Samgöngustofu er heimilt að grípa til hvers konar ráðstafana til að bregðast við byrjuðum eða yfirvofandi vanda er tengist öryggi í flugi ef:

- vandinn felur í sér alvarlega áhættu á sviði flugöryggis og þörf er á tafarlausum aðgerðum til að bregðast við,
- ekki er unnt að grípa til annarra viðunandi viðbragða á grundvelli laga þessara eða reglugerða sem settar eru samkvæmt þeim,
- gætt er meðalhófs og ekki gengið lengra en þörf krefur hverju sinni.

Ráðstafanir skv. 1. mgr. skulu gefnar út sem öryggisfyrirmæli skv. 233. gr.

233. gr.

Rekstrar-, lofthæfi- og öryggisfyrirmæli.

Lögbærum stjórnvöldum er heimilt að gefa út rekstrar-, lofthæfi- og öryggisfyrirmæli um framleiðsluvörur, hluti, úppsettan búnað og búnað til að fjarstýra loftförum, svo og vottorð útgefin af lögbæru stjórnvaldi eða fyrirmæli er varða þá aðila sem gefið hafa út yfirlýsingu til lögbærs stjórnvalds. Jafnframt er lögbærum stjórnvöldum heimilt að gefa út slík fyrirmæli um starfsemi og aðila sem lúta eftirliti samkvæmt lögum þessum, ef viðkomandi stofnun hefur ákvarðað að fyrir hendi séu óöruggar aðstæður sem krefjast tafarlausra aðgerða. Slík fyrirmæli geta varðað afmarkaða þætti eða starfsemi á viðkomandi sviði í heild. Samgöngustofu er heimilt að birta slík fyrirmæli á ensku ef þörf krefur.

Rekstrar-, lofthæfi- og öryggisfyrirmæli geta lotið að því að banna tiltekna starfrækslu, binda hana takmörkunum eða gera hana háða því að tiltekin skilyrði sem viðeigandi lögbært stjórnvald setur séu uppfyllt í þágu aukins flugöryggis. Í slíkum fyrirmælum skal greint frá ástæðu fyrir útgáfu þeirra, gildissviði og gildistíma og þeim ráðstöfunum sem hlutaðeigandi aðila ber að viðhafa eða afturkalla auk annarra upplýsinga eftir atvikum.

Ráðherra er heimilt að setja reglugerð þar sem kveðið er nánar á um útgáfu og birtingu rekstrar-, lofthæfi- og öryggisfyrirmæla, lágmarksupplýsingar sem skulu koma fram og tilkynningarskyldu slíkra fyrirmæla eftir atvikum til Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins, Eftirlitsstofnunar EFTA og annarra ríkja.

234. gr.

Aðgerðir sem ber að tilkynna.

Samgöngustofa skal án tafar tilkynna aðgerðir skv. 143., 190., 231.–233. og 2. mgr. 238. gr. og aðgerðir er varða atriði er falla undir gildissvið EASA-reglugerðarinnar til Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins, EASA-ríkjanna og Eftirlitsstofnunar EFTA.

Telji Eftirlitsstofnun EFTA, að fenginni umsögn Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins, ef við á, að ráðstafanir skv. 1. mgr. uppfylli ekki þau skilyrði sem tiltekin eru skulu ráðstafanirnar afturkallaðar af viðeigandi stjórnvaldi.

235. gr.

Krafa um úrbætur o.fl.

Komi í ljós að eftirlitsskyldur aðili fylgi ekki lögum þessum eða reglugerðum sem settar eru á grundvelli þeirra skulu lögbær stjórnvöld krefjast þess að úr sé bætt innan hæfilegs frests eða þegar í stað í samræmi við alvarleika frávíks. Jafnframt geta lögbær stjórnvöld farið fram á að eftirlitsskyldur aðili gripi til frekari mótvægisáðgerða í því skyni að tryggja að farið sé eftir ákvæðum laga þessa og reglugerðum sem settar eru samkvæmt þeim.

Telji Samgöngustofa háttsemi aðila andstæða ákvæðum laga þessara getur stofnunin krafist þess að háttseminni verði þegar í stað hætt. Jafnframt getur Samgöngustofa krafist þess að starfsemi aðila verði stöðvuð tímabundið í því skyni að koma í veg fyrir háttsemi sem talin er andstæð ákvæðum laga þessara. Ef þörf krefur er lögreglu skylt að aðstoða Samgöngustofu við þær aðgerðir.

236. gr.

Breyting, takmörkun eða tímabundin niðurfelling eða afturköllun vottorðs o.fl.

Lögbærum stjórnvöldum er heimilt að breyta, takmarka, fella tímabundið úr gildi eða afturkalla vottorð, áritanir eða önnur réttindi ef viðeigandi lögbært stjórnvald telur að handhafi uppfylli ekki lengur skilyrði og kröfur sem gerðar eru til útgáfu þeirra, handhafi fer ekki lengur að lögum þessum eða reglugerðum sem settar eru á grundvelli þeirra eða ef vafi leikur á að viðkomandi aðili geti fullnægt slíkum kröfum.

Lögbærum stjórnvöldum er heimilt að ógilda eða afskrá yfirlýsingu ef sá sem gaf út yfirlýsinguna uppfyllir ekki lengur þau skilyrði og þær kröfur sem gerðar eru til útgáfu hennar eða ef útgefandi hennar fer ekki lengur að lögum þessum eða reglugerðum sem settar eru á grundvelli þeirra eða ef vafi leikur á að viðkomandi aðili geti fullnægt slíkum kröfum.

1. og 2. mgr. eiga enn fremur við ef handhafi vottorðs, réttinda eða yfirlýsingar er uppvís að því að framvísa fölsuðum gögnum eða beita blekkingum við útgáfu eða endurnýjun vottorðs, annarra réttinda eða yfirlýsingar eða ef sönnun er færð fyrir misnotkun eða svikum í tengslum við notkun vottorðs, réttinda eða yfirlýsingar eða ef handhafi vottorðs, réttinda eða yfirlýsingar hefur verið við störf undir áhrifum geðvirkra efna, sbr. 254. gr.

Ef vottorð, þ.m.t. heilbrigðisvottorð, áritanir eða önnur réttindi, er felld úr gildi tímabundið eða afturkallað skal handhafi tafarlaust skila vottorðinu til viðkomandi lögbærs stjórnvalds.

Tímabundin niðurfelling vottorðs eða annarra réttinda fellur úr gildi þegar vottorð er afturkallað.

237. gr.

Brot á lögum.

Ef handhafi vottorðs, annarra réttinda, leyfis eða útgefandi yfirlýsingar hefur gerst sekur um brot gegn lögum þessum eða reglugerðum sem settar eru á grundvelli þeirra eða ef telja verður varhugavert með hliðsjón af eðli brotsins eða öðru framferði að handhafi eða útgefandi yfirlýsingar neyti réttinda samkvæmt vottorði, öðrum réttindum, leyfi eða yfirlýsingu er Samgöngustofu heimilt að fella tímabundið úr gildi eða afturkalla umrædd réttindi eða ógilda eða afskrá yfirlýsingu.

Ef brot er alvarlegt, stórfellt og/eða aðrar ríkar ástæður eru fyrir hendi er Samgöngustofu heimilt að fella tímabundið úr gildi eða afturkalla vottorð, önnur réttindi, leyfi eða yfirlýsingu fyrirvaralaust og án þess að handhafi eða útgefandi fái notið lögbundins andmælaréttar.

238. gr.

Undanþágur.

Ráðherra er heimilt að veita undanþágu frá ákvæðum laga þessara og reglugerða sem settar eru á grundvelli þeirra ef meginefni undanþágu varðar efnisatriði sem ekki fellur undir gildisvið EASA-reglugerðarinnar og afleiddra reglugerða sem innleiddar hafa verið í landsrétt og um er að ræða ófyrirséðar brýnar aðstæður eða þarfir vegna starfrækslu sem hefur áhrif á aðila, enda séu þau skilyrði sem greind eru í a–d-lið 2. mgr. uppfyllt.

Í samræmi við ákvæði EASA-reglugerðarinnar er Samgöngustofu heimilt að veita einstaklingum og lögaðilum undanþágu frá ákvæðum laga þessara og reglugerðum sem settar eru á grundvelli þeirra, enda falli efnisatriði undanþágu undir EASA-reglugerðina eða afleiddar reglugerðir sem innleiddar hafa verið í landsrétt, vegna ófyrirséðra, brýnna aðstæðna eða þarfa vegna starfrækslu sem hefur áhrif á aðila, og undanþágan uppfyllir aðrar kröfur sem ráðherra setur í reglugerð, meðal annars með tilliti til tímalengdar og endurtekningar, auk eftirfarandi skilyrða:

- ekki er mögulegt að bregðast við þessum aðstæðum eða þörfum með viðunandi hætti í samræmi við gildandi kröfur,
- öryggi, umhverfisvernd og samræmi við gildandi grunnkröfur er tryggt ef nauðsynlegt er að beita ráðstöfunum til að draga úr áhættu,
- Samgöngustofa hefur, eins og mögulegt er, dregið úr hugsanlegri röskun á markaðsaðstæðum í kjölfar þess að undanþága er veitt,
- umfang og tímalengd undanþágunnar takmarkast við það sem telst algerlega nauðsynlegt og henni er beitt á jafnréttisgrundvelli.

Ef kveðið er á um sérstaka heimild til að veita undanþágu frá grunnkröfum í EASA-reglugerðinni skal farið með slíkar heimildir og skilyrði í samræmi við ákvæði reglugerðarinnar.

Undanþágur skv. 2. mgr. skal tilkynna í samræmi við 234. gr.

239. gr.

Valdheimildir Eftirlitsstofnunar EFTA.

Eftirlitsstofnun EFTA getur tekið ákvörðun um að:

- fella niður gagnkvæma viðurkenningu vottorða, annarra réttinda og yfirlýsinga, sbr. 29. gr., enda sé sannað að handhafi eða útgefandi uppfylli ekki þær kröfur sem gerðar eru samkvæmt lögum þessum eða reglugerðum sem settar eru samkvæmt þeim. Þegar Eftirlitsstofnun EFTA telur að gripið hafi verið til viðeigandi aðgerða til úrbóta og gerðar hafi verið viðeigandi verndarráðstafanir getur hún ákveðið að vottorð, réttindi eða yfirlýsing teljist aftur gild og viðurkennd,
- beina því til ráðherra að komið verði á eftirlitsstuðningskerfi í samvinnu við Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins hér á landi enda liggi fyrir sönnun um alvarlega og viðvarandi vangetu lögbærs landsyfirvalds til þess að sinna með skilvirkum hætti tilteknum eða öllum verkefnum sem tengjast vottun, eftirliti og framfylgd í samræmi við lög þessi og reglugerðir sem settar eru samkvæmt þeim og ekki hefur verið orðið við óskum um umbætur á fullnægjandi hátt og ástand hefur skapast þar sem flugöryggi er talið stefnt í hættu.

240. gr.

Réttur til að kæra ákvörðun Samgöngustofu.

Ákvarðanir Samgöngustofu sæta kæru til ráðherra samkvæmt lögum þessum nema annað sé sérstaklega tekið fram. Um málsmeðferð fer samkvæmt ákvæðum stjórnarsýslulaga.

241. gr.

Málshöfðun fyrir innlendum dómstólum.

Ef aðili vill ekki una ákvörðun Samgöngustofu samkvæmt lögum þessum getur hann höfðað mál til ógildingar henni fyrir dómstólum innan sex mánaða frá því að aðila var tilkynnt um ákvörðun.

Málshöfðun frestar hvorki réttaráhrifum ákvörðunar né heimild til aðfarar samkvæmt henni, ef við á.

Dómstólar hafa vald til þess að endurskoða alla þætti stjórnvaldsákvörðunar um álagningu stjórnsýsluviðurlaga skv. 245. og 246. gr. og þar sem efni standa til geta þeir fellt þau niður, hækkað eða lækkað, allt eftir dómkröfum aðila.

242. gr.

Réttur til að kæra ákvarðanir Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins.

Aðilum er heimilt að kæra ákvörðun Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins sem beinist gegn þeim eða ákvörðun sem varðar þá óbeint þótt henni sé beint að öðrum aðila til kærunefndar stofnunarinnar, eins og nánar greinir í reglugerð sem ráðherra setur.

Kæra sem lögð er fram skv. 1. mgr. hefur ekki áhrif til frestunar réttaráhrifa. Forstjóra Flugöryggisstofnunarinnar er heimilt að fresta réttaráhrifum ákvörðunar sem kærð hefur verið telji hann að aðstæður leyfi það.

Áður en kærunefndin tekur kæru til athugunar skal hún gefa Flugöryggisstofnuninni kost á að endurskoða ákvörðun sína.

Ráðherra er heimilt að setja reglugerð þar sem nánar er kveðið á um þær ákvarðanir sem heimilt er að kæra, kæruaðild, endurskoðunarrétt Flugöryggisstofnunarinnar, kærunefnd, kærufresti, málsmeðferð, kærugjald, réttaráhrif kæru og niðurstöðu.

243. gr.

*Málshöfðun vegna ákvörðunar, athafna eða athafnaleysis
Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins.*

Mál til ógildingar á ákvörðun Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins vegna athafna eða athafnaleysis, vegna skaðabótaábyrgðar innan eða utan samninga eða á grundvelli gerðardóms-ákvæðis verða aðeins höfðuð gegn stofnuninni fyrir dómstól Evrópusambandsins.

Ráðherra er heimilt að setja reglugerð þar sem nánar er kveðið á um rétt aðila til málshöfðunar, grundvöll málshöfðunar, rétt ríkja, stofnana Evrópusambandsins og Eftirlitsstofnunar EFTA til málshöfðunar og málsmeðferð.

244. gr.

Málshöfðun fyrir EFTA-dómstólum og aðfararhæfi.

Ákvörðunum Eftirlitsstofnunar EFTA má skjóta til EFTA-dómstólsins í samræmi við samning milli EFTA-ríkjanna um stofnun eftirlitsstofnunar og dómstóls.

Ákvarðanir Eftirlitsstofnunar EFTA samkvæmt lögum þessum eru aðfararhæfar, sem og dómar og úrskurðir EFTA-dómstólsins.

245. gr.

Dagsektir.

Samgöngustofa getur ákveðið að leggja dagsektir á eftirlitsskyldan aðila samkvæmt lögum þessum sem:

- a. veitir ekki umbeðnar upplýsingar eða aðgengi sem nauðsynlegt er til að stofnunin geti sinnt eftirliti sínu,
- b. sinnir ekki kröfu um úrbætur innan hæfilegs frests,
- c. brýtur gegn ákvörðun stofnunarinnar sem tekin hefur verið samkvæmt lögum þessum.

Tilkynna skal aðila um ákvörðun stofnunarinnar ásamt rökstuðningi við hana á sannanlegan hátt. Dagsektir leggjast á frá dagsetningu ákvörðunar eða, sé veittur frestur til að sinna úrbótum, frá þeim degi sem ákvörðun tiltekur þangað til farið hefur verið að kröfum Samgöngustofu. Önnheimtar dagsektir falla ekki niður þótt aðili verði síðar við kröfu Samgöngustofu nema stofnunin samþykki lækkun eða niðurfellingu þeirra.

Dagsektir geta numið frá 10 þús. kr. til 1 millj. kr. fyrir hvern dag sem líður eða byrjar að líða án þess að orðið sé við kröfu. Við ákvörðun um fjárhæð dagsektar er heimilt að taka tillit til eðlis vanrækslu eða brots og fjárhagslegs styrkleika viðkomandi aðila. Innheimtar dagsektir renna í ríkissjóð að frádregnum kostnaði við innheimtuna. Gjaldldagi dagsekta er 15 dögum eftir dagsetningu ákvörðunar. Greiða skal dráttarvexti af fjárhæð sektarinnar sé hún ógreidd 15 dögum eftir gjaldldaga.

Ákvörðun um dagsektir má skjóta til ráðherra innan 30 daga frá því að hún er kynnt þeim sem hún beinist að. Ber Samgöngustofu að leiðbeina aðila sérstaklega um rétt til kæru. Ákvarðanir Samgöngustofu um að leggja á dagsektir eru aðfararhæfar að liðnum kærufresti. Málskot til ráðherra frestar aðför en úrskurðir ráðherra eru aðfararhæfir. Málshöfðun fyrir dómstólum frestar ekki aðför. Málshöfðun fyrir dómstólum er ekki háð því að mál hafi áður verið kært til ráðherra.

Ákvæði þetta tekur jafnt til eftirlitsskyldra aðila sem annarra aðila sem veitt geta upplýsingar í þágu eftirlits, sbr. 2. mgr. 226. gr.

246. gr.

Stjórnvaldssektir.

Samgöngustofa getur lagt stjórnvaldssekt á eftirlitsskylda aðila, einstakling og lögaðila sem brjóta gegn eftirtöldum ákvæðum laga þessara og reglugerðum og fyrirmælum sem sett eru á grundvelli þeirra um:

- a. heimild til komu, brottfarar eða ferðar á íslensku yfirráðasvæði, sbr. 21.–23. gr., 2. mgr. 25. gr. og 189. gr.,
- b. heimild til markaðsaðgangs skv. 189. og 191. gr.
- c. vottun eða yfirlýsingu vegna flugöryggis enda sé ekki um að ræða EASA-loftfar, sbr. 22. gr.,
- d. leyfi eða heimild, sbr. 26., 111.–113. og 160. gr.,
- e. skyldu til að fara að fyrirmælum, sbr. 32., 230., 2. mgr. 231., 232. og 233. gr.,
- f. skyldu til skráningar ómannaðs loftfars, sbr. 56. gr.,
- g. skyldu til skráningar flugrekanda/umráðanda ómannaðs loftfars, sbr. 49. gr.,
- h. merkingu loftfars, sbr. 41. gr., 3. mgr. 49. gr. og 5. mgr. 69. gr.,
- i. skyldur til að afla starfsemi/mannvirki/búnaði/loftfari vottunar eða gefa út yfirlýsingu, sbr. 54., 57.–61. gr., 2. mgr. 71. gr., 79., 80., 84., 88., 89., 91., 105., 132.–135., 153., 154., 158., 163., 169. og 171.–173. gr.,
- j. skyldu einstaklinga sem sinna tilteknum störfum til vottunar, sbr. 63., 64., 73., 75., 79. og 155. gr.,
- k. starfrækslu loftfars án gilds lofthæfivottorðs eða vottorðs um áframhaldandi lofthæfi, sbr. 62. og 67. gr.,

- l. markaðssetningu ómannaðs loftfars í opnum flokki eða sérstökum flokki sem ekki hefur CE-merkingu, sbr. 69. gr.,
- m. starfrækslu loftfara, sbr. IX. kafla,
- n. skyldur er varða vinnuumhverfi flugverja, sbr. 117.–122. gr.,
- o. tilkynningarskyldu, sbr. 44., 45., 81., 86. og 125. gr., 2. mgr. 128. gr., 2. mgr. 164. gr. og 186. gr.,
- p. skyldu til að vátryggja, sbr. 219. gr.,
- q. neytendavernd, sbr. XVI. kafla,
- r. flugreglur, sbr. 169. gr., og flug innan skilgreindra hafta-, hættu- og bannsvæða á meðan slíkar takmarkanir eru í gildi, sbr. 177. og 178. gr.,
- s. að víkja frá hæðartakmörkunum eða öðrum takmörkunum, sbr. 149. gr.,
- t. skyldu til að veita upplýsingar, sbr. 37. gr., 5. mgr. 69. gr. og 82. gr.,
- u. meðhöndlun upplýsinga sem lúta trúnaði eða vernd, sbr. 114. og 161. gr. og 3. mgr. 195. gr.,
- v. meðhöndlun tilkynninga skv. XI. kafla, sbr. 4. mgr. 127., 3. mgr. 128. og 1. mgr. 129. gr.,
- w. brot gegn sanngirnismenningu, sbr. 2. mgr. 129. gr.,
- x. skil útgefins vottorðs, sbr. 1. mgr. 48., 3. mgr. 136. og 4. mgr. 236. gr.
- y. sátt milli Samgöngustofu og aðila, sbr. 247. gr.
- z. þagnarskyldu, sbr. 166. gr.

Ákvörðun um stjórnvaldssekt skal tilkynnt á sannanlegan hátt þeim sem hún beinist að.

Gera má lögaðila sekt fyrir brot á lögum þessum og reglum sem settar eru á grundvelli þeirra óháð því hvort sök verði sönnuð á tiltekið fyrirvarsfólk lögaðilans, starfsfólk hans eða annan aðila sem starfar á vegum hans.

Sektir sem lagðar eru á einstaklinga geta numið frá 25 þús. kr. til 8 millj. kr. Sektir sem lagðar eru á lögaðila geta numið frá 75 þús. kr. til 100 millj. kr.

Ráðherra getur í reglugerð ákveðið fjárhæð stjórnvaldssekta fyrir brot á einstökum ákvæðum laga þessara innan þess ramma sem ákveðinn er í 4. mgr. og breytt upphæð dagsekta skv. 245. gr. í samræmi við verðlagsþróun. Hafi fjárhæð stjórnvaldssektar ekki verið ákveðin í reglugerð skal við ákvörðun þeirra hafa hliðsjón af alvarleika brotsins, hvað það hafi staðið lengi yfir og hvort um ítrekað brot er að ræða. Jafnframt skal líta til þess hvort ætla megi að brotið hafi verið framið í þágu hagsmuna fyrirtækis, ef við á, og hvort hægt var að koma í veg fyrir lögbrotið með stjórnun og eftirliti. Loks ber að líta til þess hver fjárhagslegur styrkleiki hins eftirlitsskylda aðila er.

Gjaldldagi stjórnvaldssektar er 30 dögum eftir dagsetningu ákvörðunar. Greiða skal dráttarvexti af fjárhæð sektarinnar sé hún ógreidd 15 dögum eftir gjalddaga. Um ákvörðun og útreikning dráttarvaxta fer eftir lögum um vexti og verðtryggingu.

Ákvörðun um stjórnvaldssekt má skjóta til ráðherra samkvæmt stjórnarsýslulögum. Ber Samgöngustofu að leiðbeina aðila sérstaklega um rétt til kæru. Ákvarðanir Samgöngustofu um að leggja á stjórnvaldssekt eru aðfararhæfar að liðnum kærufresti. Málskot til ráðherra frestar aðför en úrskurðir ráðherra eru aðfararhæfir. Málshöfðun fyrir almennum dómstólum frestar ekki aðför og er ekki háð því að mál hafi áður verið kært til ráðherra.

Heimild Samgöngustofu til að leggja á stjórnvaldssekt samkvæmt lögum þessum fellur brott þegar fimm ár eru liðin frá því að háttsemi lauk. Frestur rofnar þegar Samgöngustofa tilkynnir aðila um upphaf rannsóknar á meintu broti. Rof frests hefur réttaráhrif gagnvart öllum sem staðið hafa að brotinu.

247. gr.
Sátt.

Hafi aðili gerst brotlegur við ákvæði laga þessara, reglugerðir settar samkvæmt þeim, fyrir-mæli eða ákvörðun Samgöngustofu er stofnuninni heimilt að ljúka málinu með sátt með samþykki málsaðila enda sé ekki um að ræða meiri háttar brot sem refsiviðurlög liggja við. Sátt er bindandi fyrir málsaðila þegar hann hefur samþykkt og staðfest efni hennar með undirskrift sinni. Samgöngustofa setur nánari reglur um framkvæmd ákvæðisins.

248. gr.

Lögbannsheimild vegna hagsmuna neytenda.

Samgöngustofa getur leitað lögbanns til að vernda heildarhagsmuni neytenda, enda sé full-nægt öðrum skilyrðum lögbanns sem greind eru í lögum um kyrrsetningu, lögbann o.fl.

Samgöngustofa getur fengið lagt lögbann við athöfn ef hættu er á að heildarhagsmunir neytenda bíði alvarlegan skaða og engin önnur skilvirk leið er fyrir hendi til að stöðva brot gegn 202. og 203. gr. og reglugerðum sem settar eru skv. 209. gr. Við lögbannsgerð má eftir kröfu Samgöngustofu leggja fyrir:

- a. þjónustuveitanda eða þann sem starfrækir netskilflöt að fjarlægja efni á netskilfleti eða setja upp skýra viðvörun sem neytendur sjá þegar þeir fara inn á netskilflötinn,
- b. fjarskiptafyrirtæki að takmarka aðgang að netskilfleti,
- c. þjónustuveitanda að fjarlægja, gera óvirkan eða takmarka aðgang að netskilfleti, eða
- d. skráningaraðila eða skráningarmiðlun léna að loka, læsa eða endurskrá lén hjá Samgöngustofu.

Lagt verður fyrir þjónustuveitendur og fjarskiptafyrirtæki að leysa af hendi athafnir skv. 2. mgr. óháð því hvort þau beri ábyrgð á gögnum, miðlun gagna eða sjálfvirkri, millistigs- eða skammtímageymslu gagna.

Þegar sett er fram krafa um lögbann skal rétthafa léns og þeim sem talinn er brjóta gegn ákvæðum laga og reglugerða skv. 2. mgr. tryggð sambærileg réttarstaða og gerðarþola til hagsmunagæslu við fyrirtöku lögbannsgerðar eftir því sem við verður komið, auk tilkynningar um lögbannsgerð að henni lokinni skv. 14. og 18. gr. laga um kyrrsetningu, lögbann o.fl., nr. 31/1990.

Við mat á því hvort lögbann verði lagt á skal vega saman hagsmuni gerðarþola og heildarhagsmuni neytenda. Meðal annars skal litið til sjónarmiða um meðalhóf, tjáningarfrelsi og upplýsingarétt.

Um lögbann samkvæmt þessari grein fer að öðru leyti eftir lögum um kyrrsetningu, lögbann o.fl.

249. gr.

Opinber birting viðurlaga.

Samgöngustofu skal heimilt að birta á vef sínum nöfn rekstraraðila flugvalla og flugrekenda/umráðenda loftfara sem tilkynnt hafa að þeir hyggist ekki fara að úrskurði stofnunarinnar skv. 208. gr. og nöfn þeirra aðila sem sætt hafa stjórnarsýsluviðurlögum sem ákveðin eru skv. 245.–247. gr. auk upplýsinga um tegund og eðli brots.

Kveði dómstóll upp dóm um sýknu rekstraraðila flugvallar eða flugrekenda/umráðenda loftfara skv. 1. mgr. eða ef talið er að birting valdi einstaklingi óhóflegum skaða skal Samgöngustofa afmá nafn eða nöfn þeirra sem dómur varðar af vef sínum.

250. gr.

Sektir og féviti sem Eftirlitsstofnun EFTA getur lagt á.

Eftirlitsstofnun EFTA er heimilt, að tillögu Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins, að leggja á lögaðila eða einstakling, sem Flugöryggisstofnunin hefur gefið út vottorð fyrir eða sem hefur lagt fyrir stofnunina yfirlýsingu, annað hvort eða hvort tveggja:

- a. fjársekt ef brotið er af ásetningi eða af gáleysi gegn ákvæðum laga þessara eða reglugerðum sem settar eru samkvæmt þeim,
- b. féviti þegar einstaklingur eða lögaðili heldur áfram að brjóta gegn ákvæðum laga þessara eða reglugerða sem settar eru samkvæmt þeim í því skyni að knýja viðkomandi til þess að fara að þessum ákvæðum.

Eftirlitsstofnun EFTA er heimilt með ákvörðun að sekta fyrirtæki og samtök fyrirtækja ef þau af ásetningi eða af gáleysi brjóta gegn ákvæðum 199. gr. eða reglugerðum sem settar eru á grundvelli laga þessara vegna slíkra kerfa. Við ákvörðun sekta skal bæði taka tillit til þess hversu alvarlegt brotið er og hversu lengi það hefur staðið.

Ákvarðanir um sektir og féviti samkvæmt þessari grein eru aðfararhæfar og skulu álagðar sektir og féviti renna til Eftirlitsstofnunar EFTA að frádregnum kostnaði við innheimtu.

Ákvarðanir um sektir og féviti sæta endurskoðun EFTA-dómstólsins eins og nánar er kveðið á um í samningi milli EFTA-ríkjanna um stofnun eftirlitsstofnunar og dómstóls og er dómstólnum heimilt að fella niður sekt eða féviti eða breyta fjárhæð.

Ráðherra er heimilt að setja reglugerð þar sem kveðið er nánar á um fjárhæð sekta og févitis, álagningu og ákvörðun þar að lútandi, innheimtu og málsmeðferð við ákvarðanatöku, þ.m.t. andmæla- og upplýsingarétt.

251. gr.

Kæra til lögreglu.

Samgöngustofu er heimilt að kæra brot á lögum þessum og reglugerðum sem settar eru samkvæmt þeim til lögreglu.

Varði meint brot bæði stjórnvaldssektum og refsingu metur Samgöngustofa hvort mál skuli kært til lögreglu eða því lokið með stjórnvaldsákvörðun hjá stofnuninni. Ef brot eru meiri háttar ber Samgöngustofu að vísa þeim til lögreglu. Brot telst meiri háttar ef verknaður er framinn með sérstaklega vítaverðum hætti eða við aðstæður sem auka mjög á saknæmi brotsins. Jafnframt getur Samgöngustofa á hvaða stigi málsins sem er vísað máli vegna brota á lögum þessum eða reglugerðum sem settar eru á grundvelli þeirra til opinberrar rannsóknar. Gæta skal samræmis við úrlausn sambærilegra mála.

Varði brot á lögum þessum bæði refsíðabyrgð fyrir einstakling og lögaðila metur Samgöngustofa, með tilliti til grófleika brots og réttarvörslusjónarmiða, hvort mál skuli kært til lögreglu að hluta eða í heild.

Með kæru Samgöngustofu skulu fylgja afrit þeirra gagna sem grunur um brot er studdur við. Ákvæði IV.–VII. kafla stjórnsýslulaga, nr. 37/1993, gilda ekki um ákvörðun Samgöngustofu um að kæra mál til lögreglu.

Samgöngustofu er heimilt að láta lögreglu og ákærvaldi í té upplýsingar og gögn sem stofnunin hefur aflað og tengjast brotum sem til rannsóknar eru hjá lögreglu og ákærvaldi og taka þátt í aðgerðum lögreglu að öðru leyti.

Lögreglu og ákærvaldi er heimilt að láta Samgöngustofu í té upplýsingar og gögn sem þau hafa aflað og tengjast brotum sem til meðferðar eru hjá stofnuninni og taka þátt í aðgerðum hennar að öðru leyti.

Telji ákærandi að ekki séu efni til málshöfðunar vegna ætlaðrar refsiverðrar háttsemi sem jafnframt varðar stjórnsluviðurlögum getur hann sent eða endursent málið til Samgöngustofu til meðferðar og ákvörðunar.

252. gr.

Réttur einstaklinga til að fella ekki á sig sök.

Í máli sem beinist að einstaklingi og lokið getur með álagningu stjórnvaldssekta eða kæru til lögreglu hefur sá sem rökstuddur grunur leikur á að hafi gerst sekur um lögbrot rétt til að neita að svara spurningum eða afhenda gögn eða muni nema hægt sé að útiloka að það geti haft þýðingu fyrir ákvörðun um brot hans. Samgöngustofa skal leiðbeina hinum grunaða um þennan rétt.

Pau stjórnsluviðurlög sem 1. mgr. tekur til eru viðurlög vegna lögbrots eða brots gegn reglugerðum sem settar eru á grundvelli laga þessara og fela í sér stjórnvaldssektir eða afturköllun vottorðs og annarra réttinda.

253. gr.

Refsingar.

Brot gegn lögum þessum og reglugerðum og fyrirmælum settum eða gefnum samkvæmt þeim varða sektum eða fangelsi allt að fimm árum, liggi ekki fyrir þyngri refsing við broti samkvæmt öðrum lögum eða annað sérstaklega tiltekið.

Brot gegn lögum þessum er varða sektum eða fangelsi varða refsingu hvort sem þau eru framin af ásetningi eða gáleysi.

Tilraun til brots eða hlutdeild í brotum samkvæmt lögum þessum er refsiverð eftir því sem segir í almennum hegningarlögum.

Hafi brot verið framið í því skyni að afla hinum brotlega eða öðrum óréttmæts ávinnings skal að jafnaði taka það til greina til þyngingar refsingunni.

Heimilt er að gera upptækan með dómi beinan eða óbeinan hagnað sem hlotist hefur af broti gegn ákvæðum laga þessara er varða sektum eða fangelsi. Um upptöku ávinnings af broti og hluta sem notaðir eru til að fremja brot fer eftir ákvæðum VII. kafla A almennra hegningarlaga, nr. 19/1940.

Vörur sem ekki uppfylla þær kröfur sem gerðar eru samkvæmt lögum þessum, hafa verið starfræktar í heimildarleysi eða andstætt lögum þessum má gera upptækar, sbr. 69. gr. almennra hegningarlaga, nr. 19/1940.

Gera má lögaðila sekt fyrir brot á lögum þessum og reglum sem settar eru á grundvelli þeirra óháð því hvort sök verði sönnuð á tiltekinn fyrirsvarsmann lögaðilans, starfsmann hans eða annan aðila sem starfar á hans vegum. Hafi fyrirsvarsmaður lögaðilans, starfsmaður hans eða annar á hans vegum með saknæmum hætti brotið gegn lögum þessum eða reglum sem settar eru á grundvelli þeirra í starfsemi lögaðilans má gera honum refsingu auk þess að gera lögaðilanum sekt.

254. gr.

Geðvirk efni.

Enginn flugverji, fjarflugmaður, flugumferðarstjóri, flugnemi, nemi í flugumferðarstjórn eða annar einstaklingur má hafa með hendi starfa í loftfari, vera við stjórn loftfars, stjórna loftferðum eða veita öryggisþjónustu vegna loftferða sé hann vegna neyslu geðvirkra efna, vegna sjúkdóms, meiðsla, lyfjagjafar eða þreytu eða annarrar líkrar orsakar óhæfur til að rækja starfann tryggilega.

Ef vínandamagn í blóði er yfir 0,2‰ eða áfengi í líkama, sem leitt getur til slíks vínandamagns í blóði, eða magn vínanda í lofti sem hann andar frá sér nemur 0,1 milligrammi í lítra lofts, telst hlutaðeigandi undir áhrifum áfengis og ekki hæfur til þess starfa sem getur í 1. mgr. Það leysir viðkomandi ekki undan sök þótt hann haldi vínandamagn í blóði sínu eða í lofti minna. Ef önnur geðvirk efni en alkóhól mælast í lífsýni, meðal annars efni sem falla undir lög um ávana- og fíkniefni og reglugerðir sem settar eru samkvæmt þeim lögum og/eða efni sem teljast valda vanhæfi samkvæmt reglugerð skv. 7. mgr., telst viðkomandi vera undir áhrifum geðvirkra efna og óhæfur til þeirra starfa sem um getur í 1. mgr.

Einstaklingum skv. 1. mgr. er óheimilt að neyta geðvirkra efna sem valda vanhæfi síðustu átta klst. áður en störf eru hafin og við störf. Varðar það að jafnaði afturköllun vottorðs eða, ef við á, yfirlýsingar ekki skemur en í þrjá mánuði en fyrir fullt og allt ef sakir eru miklar eða brot ítrekað. Þá mega þeir ekki neyta geðvirkra efna sem valda vanhæfi næstu sex klst. eftir að vinnu lauk enda hafi þeir ástæðu til að ætla að atferli þeirra við starfann sæti rannsókn.

Ef rökstuddur grunur vaknar um neyslu geðvirkra efna skal Samgöngustofu og lögreglu heimilt að framkvæma skimun fyrir neyslu geðvirkra efna hjá þeim sem um getur í 1. mgr. Viðkomandi einstaklingum er skylt að láta í té nauðsynleg lífsýni og hlíta rannsókn. Skimun skal framkvæma af þeirri nærgætni sem kostur er.

Í venjubundnu eftirliti er Samgöngustofu hvenær sem er heimilt að framkvæma skimun fyrir geðvirkum efnum.

Hafni einhver þeirra sem um getur í 1. mgr. skimun eða reynist eftir rannsókn vera undir áhrifum geðvirkra efna sem valda vanhæfi, sbr. 2., 3. og 7. mgr., skal þeim hinum sama ekki heimilt að halda áfram vinnu. Lögreglu er skylt að aðstoða Samgöngustofu við skimun ef þörf krefur.

Ráðherra er heimilt að kveða nánar á um geðvirk efni og tilgreina nánar þau geðvirku efni sem valda vanhæfi, framkvæmd skimunar og skráningu upplýsinga um niðurstöður skimana í samevrópska miðlæga gagnagrunna í reglugerð.

255. gr.

Aðgangsbrot.

Ef einstaklingur fer án gildrar aðgangsheimildar inn á skilgreint haftasvæði flugverndar, hvort sem er innan flugvallar eða utan, flugvallarsvæði þar sem aðgangur hefur verið takmarkaður eða bannaður eða um borð í loftfar, eða hefur viðveru innan framangreindra svæða eftir að hafa verið beðinn um að yfirgefa svæðið eða, ef við á, loftfarið varðar það sektum eða fangelsi allt að sex mánuðum. Þó má beita fangelsi allt að einu ári ef miklar sakir eru, svo sem ef sá sem brot framdi var vopnaður eða beitti ofbeldi eða hótunum um ofbeldi eða brot var framið af fleirum saman.

Einstaklingi er óheimilt að taka sér far án gildrar heimildar eða gera tilraun til að ferðast án slíkrar heimildar sem laumufarþegi með loftfari í eða úr íslenskri lögsögu.

XXI. KAFLI

Lokaákvæði.

256. gr.

Innleiðing.

Lög þessi fela í sér innleiðingu eftirtalinna gerða sem vísað er til í XIII. viðauka samningsins um Evrópska efnahagssvæðið (flutningastarfsemi):

- a. reglugerðar ráðsins (EB) nr. 2027/97 frá 9. október 1997 um bótaábyrgð flugfélaga vegna slysa, sbr. ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 34/1998 frá 30. apríl 1998, sem

- birt var 19. desember 1998 í EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópusambandsins nr. 48, bls. 250–252,
- b. reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 889/2002 frá 13. maí 2002 um breytingu á reglugerð ráðsins (EB) nr. 2027/97 um bótaábyrgð flugfélaga vegna slysa, sbr. ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 142/2002 frá 8. nóvember 2002, sem birt var 21. febrúar 2004 í EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópusambandsins nr. 9, bls. 285–288,
 - c. tilskipunar ráðsins 2000/79/EB frá 27. nóvember 2000 um Evrópusamning um skipulag á vinnutíma farstarfsmanna í almenningssflugi sem gerður var milli Evrópusambands flugfélaga (AEA), Sambands félaga flutningaverkamanna í Evrópu (ETF), Evrópska fluglíðasambandsins (ECA), Samtaka evrópskra svæðisflugfélaga (ERA) og Alþjóðasamtaka flutningafélaga (IACA), sbr. ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 122/2001 frá 28. september 2001, sem birt var 1. maí 2002 í EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópusambandsins nr. 23, bls. 426–429,
 - d. tilskipunar 2009/12/EB frá 11. mars 2009 um flugvallargjöld, sbr. ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 64/2012 frá 30. mars 2012, sbr. ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 64/2012 frá 30. mars 2002, sem birt var 5. júlí 2012 í EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópusambandsins nr. 38, bls. 16–21.

257. gr.

Gildistaka o.fl.

Lög þessi öðlast þegar gildi. Samhliða falla eftirtalin lög brott:

- a. lög um loftferðir, nr. 60/1998,
- b. lög um ráðstafanir vegna sameiningar Flugfélags Íslands hf. og Loftleiða hf., nr. 30/1974,
- c. lög um kjaramál flugvirkja, nr. 17/2010,
- d. lög um kjaramál Félags íslenskra flugumferðarstjóra nr. 45/2016.

Reglugerðir sem settar eru á grundvelli laga um loftferðir, nr. 60/1998, halda gildi sínu að svo miklu leyti sem ákvæði þeirra brjóta ekki í bága við ákvæði þessara laga.

Þrátt fyrir 1. mgr. skal b-liður 2. mgr. 170. gr., b-liður 1. mgr. 171. gr. hvað varðar sam-evrópska u-rýmisþjónustu og c-liður 1. mgr. 171. gr. öðlast gildi frá og með 26. janúar 2023.

Þrátt fyrir 1. mgr. skal d-liður 258. gr. öðlast gildi frá og með 1. janúar 2023.

Breyting á öðrum lögum.

258. gr.

Breyting á lögum um Samgöngustofu, stjórnarsýslustofnun samgöngumála, nr. 119/2012.

- a. Í stað orðanna „lyfja-, áfengis- og vímuefnanotkun“ í 5. mgr. 1. gr. laganna kemur: notkun geðvirkra efna og lyfja.
- b. 2. og 3. mgr. 4. gr. laganna falla brott.
- c. 1. mgr. 8. gr. laganna orðast svo:
Samgöngustofa skal annast þau verkefni og eftirlit á sviði loftferða sem kveðið er á um í lögum um loftferðir.
- d. 2.–7. og 9. mgr. 12. gr. laganna falla brott.
- e. Eftirfarandi breytingar verða á 1. mgr. 13. gr. laganna:
 1. 11. tölul. orðast svo: heimilda sem tengjast einstökum atburðum og afgreiðslum, svo sem flugsýningum, flugkeppnum, fallhlífartökki, lágflugi, listflugi, flugeldasýningum og yfirflugi með takmarkað lofthæfivottorð.
 2. 15. tölul. orðast svo: útgáfu hvers konar vottorða fyrir loftfar.

3. Við bætast þrír nýir töluliðir, svohljóðandi:
 17. skráningar flugrekenda/umráðenda ómannaðra loftfara,
 18. skráningar hluta og tækja sem farið geta um loftið en eru ekki loftför,
 19. úrskurða á sviði neytendamála.
- f. Við 1. mgr. 18. gr. laganna bætist: nema lög mæli fyrir um annað.
- g. Við 1. mgr. 19. gr. laganna bætist nýr málslíður, svohljóðandi: Sama gildir um aðra sem vinna verkefni í þágu stofnunarinnar.

259. gr.

Breyting á lögum um rannsókn samgönguslysa, nr. 18/2013.

- a. Á eftir 4. tölul. 3. gr. laganna koma tveir nýir töluliðir, svohljóðandi:
 1. *EASA-loftfar*: Loftfar sem fellur undir gildissvið EASA-reglugerðarinnar.
 2. *EASA-reglugerðin*: Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/1139 frá 4. júlí 2018 um sameiginlegar reglur um almenningflug og um stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins og um breytingu á reglugerðum (EB) nr. 2111/2005, (EB) nr. 1008/2008, (ESB) nr. 996/2010 og (ESB) nr. 376/2014 og tilskipunum Evrópuþingsins og ráðsins 2014/30/ESB og 2014/53/ESB og um niðurfellingu á reglugerðum Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 552/2004 og (EB) nr. 216/2008 og reglugerð ráðsins (EBE) nr. 3922/91, með síðari breytingum, eins og hún er tekin upp í samninginn um Evrópska efnahagssvæðið með þeim aðlögunum sem leiðir af ákvörðun sameiginlegru EES-nefndarinnar og bókun 1 um altæka aðlögun.
- b. 5. mgr. 4. gr. laganna orðast svo:

Skýrslum rannsóknarnefndar um rannsókn einstakra slysa og atvika skal ekki beitt sem sönnunargögnum í dómsmálum. Rannsókn nefndarinnar skal ekki miða að því að ákvarða sök eða ábyrgð.
- c. Á eftir orðinu „slysi“ í 2. mgr. 9. gr. laganna kemur: eða atviki.
- d. 11. gr. laganna orðast svo:

Lögsaga rannsóknarnefndar samgönguslysa tekur til annars vegar rannsóknar flugslysa og flugatvika á íslensku yfirráðasvæði og hins vegar rannsóknar flugumferðaratvika í loftrými þar sem Íslandi hefur verið falið á grundvelli þjóðréttarlegra skuldbindinga að veita flugumferð þjónustu.

Þrátt fyrir 2. mgr. 4. gr. skal nefndin rannsaka:

 - a. öll flugslys og alvarleg flugatvik sem verða á íslensku yfirráðasvæði sem tengjast EASA-loftförum,
 - b. flugslys og alvarleg flugatvik sem EASA-loftför skráð hér á landi tengjast sem ekki er hægt að staðsetja innan yfirráðasvæðis tiltekins ríkis.

Nefndinni er heimilt að taka til rannsóknar flugslys og alvarleg flugatvik loftfara sem ekki eru EASA-loftför og önnur flugatvik en um getur í 2. mgr. ef talið er að draga megi af slíkum rannsóknum lærdóm í þágu aukins flugöryggis.

Nefndinni er heimilt að rannsaka flugumferðaratvik sem verða á eða yfir svæði þar sem Íslandi hefur verið falið að veita flugumferð þjónustu utan íslensks yfirráðasvæðis og skráningarríki þeirra loftfara sem í hlut eiga hlutast ekki til um rannsókn.

Þrátt fyrir 2. mgr. er nefndinni heimilt að ákveða, með hliðsjón af því hvaða lærdóm í þágu aukins flugöryggis má búast við að draga af því, að hefja ekki rannsókn ef um er að ræða ómönnuð loftför sem ekki eru háð útgáfu vottorðs eða útgáfu yfirlýsingar í samræmi við lög um loftferðir eða loftför sem hafa hámarksflugtaksmassa sem er 2.250 kg eða minna og ef enginn einstaklingur slasast alvarlega eða lætur lífið.

- e. 11. gr. a laganna fellur brott.
- f. 14. gr. laganna orðast svo, ásamt fyrirsögn:

*Þáttaka Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins og
lögbærra landsyfirvalda í rannsókn máls.*

Rannsóknarnefnd samgönguslysa skal bjóða Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins og hlutaðeigandi lögbærum landsyfirvöldum í EASA-ríkjunum, svo fremi sem fyrirséð er að engir hagsmunaárekstrar séu fyrir hendi, að tilnefna fulltrúa til þátttöku:

- a. sem ráðgjafa stjórnanda rannsóknar í rannsókn máls skv. 1. og 2. mgr. 11. gr. sem framkvæmd er á íslensku yfirráðasvæði eða á þeim stað sem um getur í 2. mgr. 11. gr. undir stjórn og ákvörðunarvaldi stjórnandans,
- b. sem ráðgjafa til að aðstoða trúnaðarfulltrúa EASA-ríkis við rannsókn sem fram fer í þriðja ríki.

Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins og lögbær landsyfirvöld skulu styðja við rannsóknina sem þau taka þátt í með því að láta rannsóknarnefndinni í té umbeðnar upplýsingar, ráðgjafa og búnað.

Rannsóknarnefnd samgönguslysa er heimilt að veita stjórnvöldum í eftirtöldum ríkjum rétt til að tilnefna trúnaðarfulltrúa, einn eða fleiri, til þátttöku í rannsókn máls:

- a. þar sem loftfar er skráð,
- b. þar sem flugrekandi/umráðandi loftfars hefur höfuðstöðvar eða aðalaðsetur,
- c. þar sem loftfar er hannað,
- d. þar sem loftfar er framleitt.

Skal slíkum fulltrúa heimill aðgangur að rannsókn, vettvangi, rannsóknargögnum og upplýsingum og gefinn kostur á að koma á framfæri tillögum í þágu rannsóknar. Skal ráðgjöfum, sbr. 1. mgr., og trúnaðarfulltrúum, sbr. 3. mgr., heimill aðgangur að rannsókn, vettvangi, rannsóknargögnum, og heimilt að taka þátt í aflestri á uppteknu efni, að undanskildum hljóðritunum og myndupptökum í stjórnklefa, og í rannsóknarstarfsemi sem ekki á sér stað á slyssstað, svo sem athugunum, prófunum, hermun og tæknilegum kynningum, nema þegar verið er að ákvarða orsakir eða setja fram öryggis-tilmæli. Jafnframt skal veita rétt til að kalla til ráðgjafa, einn eða fleiri, til aðstoðar trúnaðarfulltrúanum.

Ákveði skráningarríki loftfars eða ríki flugrekanda/umráðanda að tilnefna ekki fulltrúa er rannsóknarnefndinni heimilt að bjóða viðkomandi flugrekanda/umráðanda loftfars að taka þátt í rannsókn.

Ákveði ríki þess sem hannar loftfarið og ríki framleiðanda að tilnefna ekki fulltrúa er rannsóknarnefndinni heimilt að bjóða þeim aðila sem annaðist tegundarvottun og lokasamsetningu/framleiðslu hreyfils/loftskráfu og hluta loftfars að taka þátt í rannsókn.

Telji rannsóknarnefnd það vera rannsókn máls til framdráttar skal henni heimilt að bjóða einnig ríki þar sem loftfar var hannað eða framleitt þátttöku í rannsókn.

Öðrum ríkjum sem samkvæmt beiðni rannsóknarnefndar veita upplýsingar, aðstoð, aðstöðu eða sérfræðiþekkingu í þágu rannsóknar máls, eða eru ríki samstarfsaðila flugrekanda á grundvelli náins samstarfs/bandalags eða notkunar sameiginlegs bóknar-númers, er heimilt að tilnefna þar til bærar fulltrúa til þátttöku í rannsókn. Rannsóknarnefndinni skal heimilt að takmarka upplýsingagjöf og þátttöku við þau málefni sem aðstoð lýtur að.

Ráðgjafar, sbr. 1. mgr., trúnaðarfulltrúar, sbr. 3. mgr., og fulltrúar annarra ríkja og/eða fyrirtækja, sbr. 5.–8. og 10. mgr., skulu bundnir þagnarskyldu um framgang og

niðurstöður rannsóknar, nema rannsóknarnefnd leysi þá undan slíkri þagnarskyldu sérstaklega.

Erlendum ríkjum sem hafa sérstakan áhuga á rannsókn máls þar sem ríkisborgarar þess hafa látist eða slasast alvarlega í slysi er rannsókn lýtur að skal heimilt að tilnefna þar til bærán fulltrúa til að fara á vettvang, fá aðgang að grunnupplýsingum, taka þátt í að bera kennsl á þá látnu, taka skýrslur af ríkisborgurum sínum sem eftir lifa og fá eintak af lokaskýrslu nefndarinnar. Sé stór hluti farþega sem slasast alvarlega eða lætur lífið erlendir ríkisborgarar skal rannsóknarnefnd heimilt að bjóða því ríki eða ríkjum þátttöku í rannsókn máls.

g. Eftirfarandi breytingar verða á 27. gr. laganna:

1. Við e-lið 1. mgr. bætist: upptökum af samskiptum og fjarskiptum á vinnustað flugumferðarstjóra eða endurriti af slíkum samskiptum, þ.m.t. skýrslum og niðurstöðum sem eru til innri nota.
 2. J-liður 1. mgr. orðast svo: öðrum skýrslum, yfirlýsingum, frásögnum og athugasemdum sem rannsóknarnefnd skráir við rannsókn máls eða móttækur, þ.m.t. upplýsingum, og sönnunargögnum sem lögbær landsyfírvöld eða Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins afla.
- h. Í stað tilvísunarinnar „b-i-lið“ í 1. málsl. 28. gr. laganna kemur: b-j-lið.
- i. Við 2. mgr. 41. gr. laganna bætist nýr málslíður, svohljóðandi: Brot gegn þagnar- eða trúnaðarskyldum skv. 9. mgr. 14. gr., 2. mgr. 18. gr., 3. mgr. 27. gr. og 2. mgr. 33. gr. varðar sektum.

260. gr.

Breyting á lögum um fjárfestingu erlendra aðila í atvinnurekstri, nr. 34/1991.

3. tölul. 1. mgr. 4. gr. laganna fellur brott.

261. gr.

Breyting á lögum um friðhelgi og forréttindi alþjóðastofnana, nr. 98/1992.

Á eftir 1. gr. laganna kemur ný grein, 1. gr. a, svohljóðandi:

Laun og launatengdar greiðslur embættismanna og starfsmanna stofnana Evrópusambandsins njóta skattfrelsis hér á landi, þ.m.t. eftirlaun og greiðslur til eftirlifandi maka og barna.

262. gr.

Breyting á lögum um tekjuskatt, nr. 90/2003.

Á eftir 1. málsl. 2. tölul. A-liðar 1. mgr. 30. gr. laganna kemur nýr málslíður, svohljóðandi: Sama gildir um eftirlaun og örorkulífeyri sem greiddur er þeim sem starfað hafa hjá stofnunum Evrópusambandsins auk dánarbóta vegna þeirra sem greiddar eru til eftirlifandi maka og barna.

263. gr.

Breytingar á tollalögum, nr. 88/2005.

- a. Í stað orðsins „flugvélum“ í 9. tölul. 1. mgr. 7. gr. og í stað orðsins „flugvéla“ í sama tölulið, 2. tölul. 1. mgr. 98. gr., 1. og 2. tölul. 1. mgr. 195. gr. laganna og í ákvæði til bráðabirgða XVI í lögunum kemur: flugförum; og: flugfara.
- b. Í stað orðsins „Flugumferðarstjórn“ í 2. mgr. 51. gr. laganna kemur: Rekstraraðili flugleiðsöguþjónustu.

- c. Í stað orðsins „einkaflugvéla“ í 2. málsl. 1. mgr. 51. gr. a laganna kemur: einkaflugfara.
- d. 2. málsl. 54. gr. laganna orðast svo: Flugför skulu afgreidd þar á flugvelli sem töllyfirvöld ákveða í samráði við rekstraraðila flugvallar.
- e. Í stað orðsins „loftferðaskírteini“ í 67. gr. laganna kemur: loftþæfivottorð.
- f. Í stað orðsins „herflugvéla“ í 1. mgr. 68. gr. laganna kemur: herflugfara; og fyrirsögn sömu greinar orðast svo: *Herskip og herflugför*.
- g. Í stað orðanna „hafnar- eða flugvallaryfirvöld“ í 3. málsl. 165. gr. laganna kemur: hafnar-yfirvöld og rekstraraðila flugvallar.
- h. Í stað orðsins „herflugvéla“ í 2. mgr. 195. gr. laganna kemur: herflugfara.

264. gr.

Breyting á lögum um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., nr. 29/1993.

Í stað orðsins „flugvélar“ í 1. mgr. 17. gr. laganna kemur: loftför.

265. gr.

Breyting á lögum um tóbaksvarnir, nr. 6/2002.

Í stað orðsins „flugvéla“ í 2. mgr. 13. gr. laganna kemur: loftfara.

266. gr.

Breyting á lögum um verslun með áfengi og tóbak, nr. 86/2011.

Í stað orðsins „flugvéla“ í 2. og 3. mgr. 1. gr. laganna kemur: loftfara.

267. gr.

Breyting á lögum um opinber fjármál, nr. 123/2015.

Í stað orðsins „flugvélar“ í 1. mgr. 46. gr. laganna kemur: loftför.

268. gr.

Breyting á lögum um fjármálaþyrirtæki, nr. 161/2002.

Í stað orðanna „flugvélar“ í c-lið og „flugvél“ í g-lið 2. mgr. 99. gr. laganna kemur: loftfars; og: loftfar.

269. gr.

Breyting á lögum um váttryggingastarfsemi, nr. 100/2016.

Í orðanna „flugvélar“ í 4. mgr. 149. gr. og „flugvél“ í 8. mgr. sömu greinar og 6. mgr. 161. gr. laganna kemur: loftfars; og: loftfar.

270. gr.

Breyting á lögum um öryggi raforkuvirkja, neysluveitna og raffanga, nr. 146/1996.

Í stað orðsins „flugvéla“ í 1. mgr. 2. gr. laganna kemur: loftfara.

271. gr.

Breyting á lögum um útsenda starfsmenn og skyldur erlendra þjónustuveitenda, nr. 45/2007.

5. tölul. 1. mgr. 4. gr. laganna orðast svo: Lög um loftferðir, X. kafli.

272. gr.

Breyting á lögum um Landhelgisgæslu Íslands, nr. 52/2006.

14. gr. laganna orðast svo:

Landhelgisgæsla Íslands fer með stjórnun leitar, aðstoð og björgun loftfars sem saknað er, hlekkst hefur á eða farist á leitar- og björgunarsvæði Íslands, eins og það er skilgreint vegna loftfara, á og yfir hafinu. Landhelgisgæslan fer með ábyrgð á vettvangsstjórnun ef loftfar finnast á og/eða í hafi.

273. gr.

Breyting á lögum um aðför, nr. 90/1989.

a. Eftirfarandi breytingar verða á 42. gr. laganna:

1. Við 1. mgr. bætist nýr málslíður, svohljóðandi: Ef fjárnám er gert í loftfarshlut, þ.e. flugskrokk eða, hreyflum loftfars eða þyrlu, sem fellur undir lög um Höfðaborgarsamninginn um alþjóðleg tryggingarréttindi í hreyfanlegum búnaði og bókun um búnað loftfara, skal fjárnám aðeins ná til þess loftfarshlutar sem réttindi lúta að en falli loftfar utan gildissviðs þeirra laga telst það, ef annað er ekki tekið fram, einnig ná til fylgifyjár loftfars, jafnt þess sem þegar er fyrir hendi og þess sem síðar verður til.
2. 2. mgr. orðast svo:

Fjárnám má aðeins gera í slíku fylgifyfé einu út af fyrir sig að ábendingu gerðarþola og með samþykki þeirra sem að öðru leyti eiga réttindi yfir viðkomandi fasteign, skipi eða loftfari, nema fylgifyféð hafi áður sérstaklega verið veðsett gerðarbeiðanda til tryggingar kröfunni og veðréttindi hans njóti verndar gagnvart þeim sem að öðru leyti eiga réttindi yfir því, eða loftfarshlutur njóti réttarverndar samkvæmt lögum um Höfðaborgarsamninginn um alþjóðleg tryggingarréttindi í hreyfanlegum búnaði og bókun um búnað loftfara.

b. Á eftir 51. gr. laganna kemur ný grein, 51. gr. a, svohljóðandi:

Í samræmi við lög um Höfðaborgarsamninginn um alþjóðleg tryggingarréttindi í hreyfanlegum búnaði og bókun um búnað loftfara skulu skráningarhæf, lögbundin réttindi eða tryggingarréttindi skv. dd-lið 1. gr. Höfðaborgarsamningsins og bókun um búnað loftfara, sem stofnast hafa með aðfarargerð hér á landi, þ.e. fjárnámi, kyrrsetningu eða löggeymslu, skráð í alþjóðlega skrá í samræmi við reglur Höfðaborgarsamningsins til að þau öðlist réttarvernd gagnvart síðar skráðum réttindum.

c. 1. og 2. mgr. 56. gr. laganna orðast svo:

Ef fjárnám er gert í fasteign, skrásettu skipi, loftfari, loftfarshlut eða lausafé á gerðarþoli rétt á að hafa umráð hins fjárnumda þar til nauðsyn ber til annars vegna nauðungarsölu þess nema annað leiði af reglum 2. eða 3. mgr.

Hafi fjárnám verið gert í fasteign, skrásettu skipi, loftfari eða loftfarshlut getur sýslumaður svipt gerðarþola umráðum hins fjárnumda að kröfu gerðarbeiðanda og falið þau öðrum manni ef sýnt þykir að brýn hætta sé á að það spillist eða rýrni í umráðum gerðarþola eða að umráð hans muni á annan hátt torvelda nauðungarsölu verulega. Gerðarþoli verður þó ekki af þessum sökum sviptur umráðum fasteignar eða þess hluta hennar þar sem hann á heimili.

274. gr.

Breyting á lögum um nauðungarsölu, nr. 90/1991.

a. 4. mgr. 11. gr. laganna orðast svo:

Ef nauðungarsölu er krafist á skipi sem skráð er erlendis skulu staðfest gögn frá erlendri réttindaskrá fylgja til upplýsingar. Ef nauðungarsölu er krafist á loftfari sem skráð er erlendis eða loftfarshlut, þ.e. flugskrokk eða hreyflum loftfars og þyrlu, sem fellur undir lög um Höfðaborgarsamninginn um alþjóðleg tryggingarréttindi í hreyfanlegum búnaði og bókun um búnað loftfara skulu staðfest gögn frá erlendri réttindaskrá eða, ef við á, upplýsingar úr alþjóðlegu skránni um skráð lögbundin réttindi og tryggingarréttindi fylgja til upplýsingar.

b. Við 2. mgr. 17. gr. laganna bætist: og loftfarshlutum, þ.e. flugskrokk eða hreyflum loftfars og þyrlu.

c. Eftirfarandi breytingar verða á 1. mgr. 30. gr. laganna:

1. Orðin „eða loftfars“ í 1. málslíð falla brott.

2. Á eftir 1. málslíð kemur nýr málslíður, svohljóðandi: Sama á við um loftfar og fylgifé þess sem fellur utan gildissviðs laga um Höfðaborgarsamninginn um alþjóðleg tryggingarréttindi í hreyfanlegum búnaði og bókun um búnað loftfara.

Fylgiskjal.

**Samningur um samræmingu tiltekinna reglna varðandi loftflutninga milli landa
(Montreal-samningurinn).**

ADILDARRÍKI SAMNINGS ÞESSA SEM

VIÐURKENNA mikilvægt framlag með samningnum um samræmingu nokkurra reglna varðandi loftflutninga milli landa, sem var undirritaður í Varsjá 12. október 1929, hér eftir nefndur „Varsjár-samningurinn“, og öðrum skyldum gerningum til þess að samræma reglur um einkamálarétt á sviði flugmála;

VIÐURKENNA nauðsyn þess að færa til nútímahorfs og steypa saman Varsjár-samningnum og skyldum samningum;

VIÐURKENNA mikilvægi þess að tryggð sé vernd hagsmuna neytenda með tilliti til flutninga milli landa loftleiðis og nauðsyn réttlátra bóta sem eru byggðar á meginreglunni um endurheimt;

ÁRÉTTA að æskilegt er að þróun reksturs á sviði flutninga milli landa loftleiðis sé með skipulegum hætti og að flæði farþega, farangurs og farms sé jafnt í samræmi við meginreglur og markmið samþykktar um alþjóðleg flugmál sem var gerð í Chicago 7. desember 1944;

ERU FULLVISS um að sameiginlegar ráðstafanir ríkja til þess að samræma frekar og skrá skipulega tilteknar reglur um flutninga milli landa loftleiðis með nýjum samningi eru vísasta leiðin til þess að ná fram réttlátum jöfnuði með tilliti til ólíkra hagsmuna;

HAFA ORÐIÐ ÁSÁTT UM EFTIRFARANDI:

I. KAFLI

Almenn ákvæði.

1. gr.

Gildissvið.

1. Samningur þessi gildir um allan flutning í loftfari á farþegum, farangri og farmi milli landa gegn greiðslu. Hann gildir jafnt um ókeypis flutninga með loftförum sem flugrekandi framkvæmir.
2. Í samningi þessum merkir flutningur milli landa flutning þar sem brottfarar- og ákvörðunarstaður, samkvæmt samningi milli viðkomandi aðila og hvort sem hlé verður á flutningi eða áframsending á sér stað eða ekki, eru annaðhvort innan landsvæða tveggja aðildarríkja eða innan landsvæðis eins aðildarríkis ef um er að ræða umsaminn viðkomustað innan landsvæðis annars ríkis, jafnvel þó að það ríki sé ekki aðildarríki. Flutningur milli tveggja staða innan landsvæðis eins samningsaðila, án þess að um umsaminn viðkomustað innan landsvæðis annars ríkis sé að ræða, er ekki flutningur milli landa í skilningi samnings þessa.
3. Flutningur, sem nokkrir flytjendur framkvæma hver á eftir öðrum, telst, að því er samning þennan varðar, einn óslitinn flutningur ef viðkomandi aðilar hafa litið svo á að um eitt verkefni sé að ræða, hvort sem samið hafði verið um það í einum samningi eða röð samninga, og slíkur flutningur telst vera milli landa jafnvel þótt framkvæma eigi einn samning eða röð samninga alfarið innan landsvæðis sama ríkis.
4. Samningur þessi gildir einnig um flutninga, sbr. V. kafla, með fyrirvara um þá skilmála sem þar er getið.

2. gr.

Flutningar sem ríki framkvæma og flutningur póstsendinga.

1. Samningur þessi gildir um flutninga, sem ríki framkvæma eða lögformlegar opinberar stofnanir, að því tilskildu að þeir rúmist innan þeirra skilyrða sem mælt er fyrir um í 1. gr.
2. Að því er varðar flutning póstskal viðkomandi flytjandi aðeins skaðabótaskyldur gagnvart hlutaðeigandi póststjórn í samræmi við gildandi reglur um tengsl flytjenda og póststjórna.
3. Ákvæði samnings þessa gilda ekki um flutning póstskal nema að því leyti sem kveðið er á um í 2. mgr. þessarar greinar.

II. KAFLI

Skjalahald og skyldur aðila að því er varðar flutning farþega, farangurs og farms.

3. gr.

Farþegar og farangur.

1. Þegar um ræðir farþegaflutninga skal afhenda einstaklingsbundinn eða sameiginlegan farseðil sem inniheldur upplýsingar um:
 - a. brottfarar- og ákvörðunarstað;
 - b. séu brottfarar- og ákvörðunarstaður innan landsvæðis eins aðildarríkis og einn eða fleiri umsamdir viðkomustaðir innan landsvæðis annars ríkis, að minnsta kosti einn slíkan viðkomustað.
2. Í stað þess að afhenda farseðil, sem um getur í 1. mgr., er heimilt að beita annarri aðferð sem gerir kleift að varðveita þær upplýsingar sem koma fram í 1. mgr. Ef slíkri annarri aðferð er beitt skal flytjandinn bjóða farþega að afhenda honum skriflega yfirlýsingu um þær upplýsingar sem eru varðveittar samkvæmt fyrrnefndri aðferð.

3. Flytjandi skal afhenda farþega farangursmiða fyrir hvern farangurshluta sem er innritaður.
4. Afhenda skal farþega skriflega tilkynningu þess efnis að samningur þessi gildi um og kunni að takmarka ábyrgð flytjenda að því er varðar líf- eða líkamstjón og ábyrgð vegna eyðileggingar eða hvarfs eða tjóns á fararangi og vegna tafa.
5. Þótt ákvæðum málsgreinanna hér að framan sé eigi fylgt hefur það engin áhrif á tilvist eða gildi flutningssamningsins sem ákvæði samnings þessa gilda engu síður um, meðal annars ákvæði um takmörkun ábyrgðar.

4. gr.

Farmur.

1. Þegar farmur er fluttur skal afhenda fylgibréf.
2. Heimilt er að varðveita greinargerð um fyrirhugaðan flutning með öðrum hætti sem getur komið í stað þess að afhenda sendanda farmkvittun sem gerir kleift að bera kennsl á sendinguna og heimilar aðgang að þeim upplýsingum sem koma fram í þeirri greinargerð sem er varðveitt með öðrum hætti sem fyrir greinir.

5. gr.

Efni fylgibréfs eða farmkvittunar.

Í fylgibréfi eða farmkvittun fyrir farmi komi eftirfarandi fram:

- a. brottfarar- og ákvörðunarstaður;
- b. ef brottfarar- og ákvörðunarstaður eru innan landsvæðis eins aðildarríkis, en einn eða fleiri umsamdir viðkomustaðir innan landsvæðis annars ríkis, að minnsta kosti einn slíkur viðkomustaður; og
- c. þyngd sendingar.

6. gr.

Farmgerðarskjal.

Heimilt er að krefjast þess, ef nauðsyn ber til, að sendandi fullnægi þeirri formkröfu toll-yfirvalda, lögreglu og líkra opinberra yfirvalda að afhenda skjal þar sem fram kemur um hvers kyns farm er að ræða. Að því er varðar flytjandann hefur ákvæði þetta enga skyldu eða skuldbindingu í för með sér eða ábyrgð sem má rekja til hennar.

7. gr.

Lýsing fylgibréfs.

1. Sendandi skal fylla út fylgibréf í þremur frumeintökum.
2. Fyrsta eintakið skal merkt „handa flytjanda“ og skal sendandi undirrita það. Annað eintakið skal merkt „handa viðtakanda“ og skulu sendandi og flytjandi undirrita það. Flytjandinn skal undirrita þriðja eintakið og afhenda sendanda eftir að farmi hefur verið veitt viðtaka.
3. Heimilt er að prenta eða stimpla undirritun flytjanda og sendanda.
4. Útfylli flytjandinn fylgibréf, að beiðni sendanda, skal litið svo á að flytjandinn hafi gert það fyrir hönd sendanda, nema færðar séu sönnur á annað.

8. gr.

Skjöl um böggla í mörgum stykkjum.

Ef um fleiri en eitt stykki er að ræða:

- a. getur farmflytjandi krafist þess að sendandi fylli út aðskilin fylgibréf;
- b. getur sendandi krafist þess að flytjandi afhendi aðskildar farmkvittanir þegar sá annar háttur er hafður á sem um getur í 2. mgr. 4. gr.

9. gr.

Kröfum um skjalagerð ekki fullnægt.

Þrátt fyrir að ákvæðum 4.–8. gr. sé ekki fylgt hefur það engin áhrif á tilvist og gildi flutningssamnings sem ákvæði samnings þessa gilda engu síður um, meðal annars ákvæði um takmörkun ábyrgðar.

10. gr.

Ábyrgð á veittum upplýsingum í skjölum.

1. Sendandi er ábyrgur fyrir því að upplýsingar og yfirlýsingar um farm, sem hann færir inn í fylgibréf eða eru færðar inn fyrir hans hönd, séu réttar; það sama gildir um upplýsingar og yfirlýsingar um farm sem hann lætur flytjandanum í té eða eru láttnar flytjanda í té fyrir hans hönd og færa á inn í farmkvittun eða greinargerð sem er varðveitt með öðrum hætti sem um getur í 2. mgr. 4. gr. Fyrirnefnd atriði gilda einnig þegar sá aðili, sem kemur fram fyrir hönd sendanda, er einnig umboðsmaður flytjandans.
2. Sendandi skal gera flytjanda skaðlausan vegna alls tjóns sem flytjandinn verður fyrir, eða annar aðili sem flytjandinn er ábyrgur gagnvart, sakir þess að upplýsingarnar og yfirlýsingarnar, sem sendandi lætur í té eða eru láttnar í té fyrir hans hönd, eru ólögmætar, rangar eða ófullkomnar.
3. Flytjandinn skal, með fyrirvara um ákvæði 1. og 2. mgr. þessarar greinar, gera sendanda skaðlausan vegna alls tjóns sem sendandinn verður fyrir, eða annar aðili sem sendandinn er ábyrgur gagnvart, sakir þess að upplýsingarnar og yfirlýsingarnar, sem flytjandinn færir inn, eða eru færðar inn fyrir hans hönd, í farmkvittun eða greinargerð, sem er varðveitt með öðrum hætti sem um getur í 2. mgr. 4. gr., eru ólögmætar, rangar eða ófullkomnar.

11. gr.

Sönnunargildi skjala.

1. Fylgibréf eða farmkvittun gildir að órannsökuðu máli sem sönnun fyrir því að samningur hafi verið gerður, því að við farmi hafi verið tekið og fyrir þeim flutningsskilyrðum sem þar um getur.
2. Yfirlýsingar í fylgibréfi eða farmkvittun um þyngd, mál og umbúðir farms sem og stykkjafjölda gilda að órannsökuðu máli sem sönnun fyrir þeim atriðum sem eru tilgreind. Yfirlýsingar um magn, rúmtak eða ástand vöru gilda hins vegar ekki sem sönnunargagn gegn flytjanda, nema að því leyti sem fram kemur í fylgibréfi eða farmkvittun að hann hafi, í viðurvist sendanda, gengið úr skugga um sannleiksgildi þeirra eða þær eiga skylt við sýnilegt ástand farmsins.

12. gr.

Réttur til að ráðstafa farmi.

1. Sendandi hefur, með fyrirvara um þá skyldu að fullnægja öllum skuldbindingum sínum samkvæmt flutningssamningi, rétt til þess að ráðstafa farmi með því að fjarlægja hann í flughöfn sem er brottfarar- eða ákvörðunarstaður eða með því að stöðva flutning hans á leiðinni hvar sem lent er eða krefjast þess að hann verði afhentur á ákvörðunarstað eða á leiðinni öðrum aðila en þeim viðtakanda sem var upphaflega tilnefndur eða með því að krefjast þess að hann sé endursendur til flughafnar sem er brottfararstaður. Sendandi skal ekki fara með fyrrnefndan ráðstöfunarrétt þannig að flytjandinn eða aðrir sendendur verði fyrir tjóni og skal endurgreiða útlagðan kostnað sem hlýst af því að þessum rétti er beitt.
2. Sé ógerlegt að fara að fyrirmælum sendanda skal flytjandinn tilkynna honum það án tafar.
3. Fari flytjandinn að fyrirmælum sendanda um ráðstöfun farms án þess að krefjast þess að sá hluti fylgibréfs eða farmkvittunar fyrir farmi, sem þeim síðarnefnda er afhentur, sé lagður fram mun flytjandinn verða skaðabótaskyldur, með fyrirvara um rétt hans til bóta frá sendanda, fyrir öllu tjóni sem hver sá aðili, sem löglega hefur yfir að ráða fyrrnefndum hluta fylgibréfsins eða farmkvittunarinnar fyrir farmi, kann að verða fyrir af þeim sökum.
4. Réttur sendanda fellur niður um leið og réttur viðtakanda hefst skv. 13. gr. Neiti viðtakandi að taka við farmi eða ekki er unnt að ná sambandi við hann endurheimtir sendandi samt sem áður ráðstöfunarrétt sinn.

13. gr.

Afhending farms.

1. Viðtakanda ber, nema sendandi hafi haldið fram rétti sínum skv. 12. gr., réttur til að gera kröfu, við komu farms til ákvörðunarstaðar, um að flytjandinn afhendi honum farminn gegn greiðslu tilhlýðilegra gjalda og eftir að hann hefur fullnægt flutningsskilyrðum.
2. Flytjanda ber skylda til þess að tilkynna viðtakanda án tafar um komu farms, nema samið sé um annað.
3. Viðurkenni flytjandi að farmur hafi glatast eða sé farmur ókominn sjö dögum eftir þann dag sem von var á honum getur viðtakandi haldið fram þeim rétti gagnvart flytjandanum sem flutningssamningurinn kveður á um.

14. gr.

Réttur sendanda og viðtakanda nýttur.

Sendandi og viðtakandi geta hvor um sig nýtt sér allan þann rétt sem þeim ber skv. 12. og 13. gr., hvor í eigin nafni, hvort sem þeir gæta eigin hagsmuna eða hagsmuna annarra, að því tilskildu að þeir sinni þeim skyldum sem þeim ber samkvæmt flutningssamningi.

15. gr.

Tengsl sendanda og viðtakanda eða gagnkvæm tengsl þriðju aðila.

1. Ákvæði 12., 13. og 14. gr. hafa hvorki áhrif á tengsl sendanda og viðtakanda þeirra á milli né gagnkvæm tengsl þriðju aðila sem sækja rétt sinn annaðhvort til sendanda eða viðtakanda.
2. Ákvæðum 12., 13. og 14. gr. má aðeins breyta með sérstöku ákvæði í fylgibréfi eða farmkvittun.

16. gr.

Formkröfur tollyfirvalda, lögreglu eða annarra opinberra yfirvalda.

1. Sendanda er skylt að láta í té þær upplýsingar og framvísa þeim skjölum sem eru nauðsynleg til þess að uppfylla formkröfur tollyfirvalda, lögreglu og annarra opinberra yfirvalda áður en unnt er að afhenda viðtakanda farm. Sendandi er skaðabótaskyldur gagnvart flytjanda vegna tjóns sem hlýst af því að slíkar upplýsingar eða skjöl vantar eða þau eru ófullkomin eða ólögmæt, nema tjónið sé af völdum flytjandans, starfsmanna hans eða umboðsmanna.
2. Flytjanda ber ekki skylda til þess að kanna hvort fyrrnefndar upplýsingar eða skjöl séu rétt eða fullnægjandi.

III. KAFLI

Ábyrgð flytjanda og takmörk skaðabóta.

17. gr.

Farþegi lætur lífið eða meiðist – tjón á farangri.

1. Flytjandi er skaðabótaskyldur, láti farþegi lífið eða verði fyrir líkamstjóni, aðeins ef slysið, sem olli líf- eða líkamstjóni, varð um borð í loftfari eða þegar farið var um borð eða frá borði.
2. Flytjandi er skaðabótaskyldur, eyðileggist innritaður farangur eða glatist eða skemmist, aðeins ef sá atburður, sem olli eyðileggingunni, hvarfinu eða skemmdunum, varð um borð í loftfarinu eða meðan innritaður farangur var í vörslu flytjandans. Flytjandinn er samt sem áður ekki skaðabótaskyldur ef og að því marki sem tjónið má rekja til innbyggðs annmarka, eiginleika eða ágalla farangurs. Flytjandinn er skaðabótaskyldur ef um er að ræða óinnritaðan farangur, þ.m.t. persónulega muni, sé tjónið vegna mistaka hans eða starfsmanna hans eða umboðsmanna.
3. Gangist flytjandi við því að innritaður farangur hafi glatast eða komi innritaður farangur ekki fram að tuttugu og einum degi liðnum frá þeim degi er hann hefði átt að koma fram getur farþegi haldið fram þeim rétti gagnvart flytjandanum sem flutningssamningurinn kveður á um.
4. „Farangur“ merkir í samningi þessum, nema annað sé tilgreint, bæði innritaðan og óinnritaðan farangur.

18. gr.

Tjón á farmi.

1. Flytjandi er skaðabótaskyldur vegna tjóns, sem verður þegar farmur eyðileggst eða glatast eða skemmist, aðeins ef sá atburður, sem olli því tjóni sem þannig varð, átti sér stað meðan á flutningi loftleiðis stóð.
2. Flytjandinn er samt sem áður ekki skaðabótaskyldur færi hann sönnur á, og að því marki sem hann gerir svo, að eyðilegging eða hvarf eða tjón á farmi hafi orsakast af einni eða fleiri eftirtalinna ástæðna:
 - a. eðlislægum ágöllum, eiginleikum eða göllum farmsins;
 - b. gölluðum umbúðum farmsins sem aðrir en flytjandinn eða starfsmenn hans eða umboðsmenn hafa gengið frá;
 - c. stríði eða vopnuðum átökum;
 - d. aðgerðum opinberra yfirvalda í tengslum við komu, brottför eða umflutning farmsins.
3. Undir flutning loftleiðis, í skilningi 1. mgr. þessarar greinar, fellur sá tími sem farmur er í vörslu flytjanda.

4. Flutningur loftleiðis nær ekki til neins konar flutnings á landi, á sjó eða innlendum vatnaleiðum sem fer fram utan flughafnar. Ef hins vegar slíkur flutningur á sér stað samkvæmt samningi um flutning loftleiðis, í þeim tilgangi að hlaða, afhenda eða áframsenda farm, er litið svo á, nema færðar séu sönnur á annað, að tjón hafi orðið vegna atburðar sem átti sér stað meðan á flutningi loftleiðis stóð. Ákveði flytjandi, án samþykkis sendanda, að annar flutningsmáti sé viðhafður allan tímann meðan á flutningi stendur eða hluta þess tíma í stað þess sem samningur milli aðila gerði ráð fyrir að yrði flutningur loftleiðis er litið svo á að slíkur flutningur með öðrum hætti eigi sér stað meðan á flutningi loftleiðis stendur.

19. gr.

Tafir.

Flytjandi ber ábyrgð á tjóni af völdum tafa á flutningi farþega, farangurs eða farms í lofti. Þó verður flytjandi ekki talinn bera ábyrgð á tjóni sem orsakast af töfum geti hann fært sönnur á að hann og starfsmenn hans og umboðsmenn hafi viðhaft allar þær aðgerðir, sem sanngjarnt getur talist að viðhafðar séu, í því skyni að afstýra tjóni eða það hafi verið ógerlegt fyrir hann eða þá að framkvæma slíkar aðgerðir.

20. gr.

Hreinsun af áburði.

Færi flytjandi sönnur á að sá aðili, sem krefst skaðabóta, eða sá aðili, sem hann sækir rétt sinn til, hafi valdið tjóninu eða stuðlað að því með vanrækslu eða öðrum ólögmætum athöfnum eða athafnaleysi skal bera sakir af flytjandanum, að hluta til eða að fullu, með tilliti til ábyrgðar hans gagnvart krefjanda, að því marki sem slík vanræksla eða ólögmæt athöfn eða athafnaleysi olli tjóninu eða stuðlaði að því. Geri annar aðili en farþegi bótakröfu vegna líf- eða líkamstjóns farþega skal á sama hátt bera sakir af flytjandanum, að hluta til eða að fullu, með tilliti til ábyrgðar hans, að því marki sem hann færir sönnur á að vanræksla eða ólögmæt athöfn eða athafnaleysi farþegans olli tjóninu eða stuðlaði að því. Þessi grein gildir um öll ákvæði sem fjalla um ábyrgð í samningi þessum, þar á meðal 1. mgr. 21. gr.

21. gr.

Bætur vegna líf- eða líkamstjóns.

1. Flytjandi getur ekki útilokað eða takmarkað ábyrgð sína vegna tjóns skv. 1. mgr. 17. gr. sem er 100.000 SDR eða minna vegna hvers farþega.
2. Flytjandi skal ekki skaðabótaskyldur vegna tjóns skv. 1. mgr. 17. gr., að því leyti sem það er meira en 100.000 SDR vegna hvers farþega, færi flytjandinn sönnur á það:
 - a. að tjónið varð ekki vegna vanrækslu eða annarrar ólögmætrar athafnar eða athafnaleysis flytjandans eða starfsmanna hans eða umboðsmanna;
 - b. að tjónið varð einvörðungu vegna vanrækslu eða annarrar ólögmætrar athafnar eða athafnaleysis þriðja aðila.

22. gr.

Mörk ábyrgðar í tengslum við tafir, farangur og farm.

1. Þegar um ræðir tjón vegna tafa, eins og tilgreint er í 19. gr. og að því er varðar farþega-flutninga, skal ábyrgð viðkomandi flytjanda vegna hvers farþega takmörkuð við 4.150 SDR.

2. Þegar um ræðir flutning farangurs skal ábyrgð viðkomandi flytjanda vegna eyðileggingar, hvarfs, tjóns eða tafa takmörkuð við fjárhæð sem nemur 1.000 SDR vegna hvers farþega, nema farþegi hafi, þegar innritaður farangur var afhentur flytjandanum, gefið sérstaka yfirlýsingu um hagsmuni sína sem tengdir eru afhendingu á ákvörðunarstað og greitt aukagjald sé þess krafist. Ef svo ber undir ber flytjandanum að greiða fjárhæð sem er jafnhá uppgefinni fjárhæð eða lægri, nema hann færi sönnur á að fjárhæðin sé hærri en raunverulegir hagsmunir farþega sem tengjast afhendingu á ákvörðunarstað.
3. Þegar um ræðir flutning farms skal ábyrgð viðkomandi flytjanda vegna eyðileggingar, hvarfs, tjóns eða tafa takmörkuð við fjárhæð sem nemur 17 SDR fyrir hvert kílógramm, nema sendandi hafi, þegar böggull var afhentur flytjandanum, gefið sérstaka yfirlýsingu um hagsmuni sína sem tengjast afhendingu á ákvörðunarstað og greitt aukagjald sé þess krafist. Ef svo ber undir ber flytjandanum að greiða fjárhæð, sem er jafnhá uppgefinni fjárhæð eða lægri, nema hann færi sönnur á að fjárhæðin sé hærri en raunverulegir hagsmunir sendanda sem tengjast afhendingu á ákvörðunarstað.
4. Ef hluti farms eyðileggst, hverfur, skemmist eða tefst eða gripur í honum skal sá þungi, sem miðað er við þegar ákveðin er sú fjárhæð sem ábyrgð flytjandans er takmörkuð við, einungis vera heildarþungi þess bögguls, eins eða fleiri, sem um ræðir. Hafi eyðilegging, tjón á eða tafir hluta farms eða grips í honum engu að síður áhrif á verðgildi annarra böggla, sem sama fylgibréf eða sama farmkvittun gildir um, eða, hafi þau ekki verið gefin út, sama greinargerð, sem er varðveitt með öðrum hætti sem um getur í 2. mgr. 4. gr., skal einnig miðað við heildarþunga slíks eða slíkra böggla þegar mörk ábyrgðar eru ákveðin.
5. Ákvæði 1. og 2. mgr. þessarar greinar gilda ekki ef sönnur eru færðar á að tjónið sé vegna athafnar eða athafnaleysis flytjandans, starfsmanna hans eða umboðsmanna sem er framið eða viðhaft í því skyni að valda tjóni eða sem rekja má til kæruleysis og að viðkomandi hefði mátt vita að tjón mundi sennilega hljóta af slíkri athöfn eða athafnaleysi; sá fyrirvari er þó á að þegar um ræðir slíka athöfn eða athafnaleysi starfsmanns eða umboðsmanns séu einnig færðar sönnur á að umræddur starfsmaður eða umboðsmaður hafi verið að verki á vettvangi starfs síns.
6. Þau mörk, sem mælt er fyrir um í 21. gr. og í þessari grein, skulu ekki koma í veg fyrir að dómstóllinn úrskurði aukinheldur, í samræmi við eigin lög, um kostnað vegna málflutnings og annan málskostnað, allan eða að hluta, sem stefnandi hefur lagt í, þ.m.t. vexti. Ákvæðið hér að framan gildir ekki ef dæmdar skaðabætur, að undanskildum kostnaði vegna málflutnings og öðrum málskostnaði, eru ekki hærri en sú fjárhæð sem flytjandinn hefur boðið stefnanda skriflega innan sex mánaða frá þeim degi er sá atburður varð sem leiddi til tjónsins eða áður en lögsókn er hafin, ef það gerist síðar.

23. gr.

Umreikningur eininga gjaldmiðla.

1. Líta ber svo á að með þeim fjárhæðum sem gefnar eru upp í SDR í samningi þessum sé átt við sérstök dráttarréttindi samkvæmt skilgreiningu Alþjóðagjaldeyrissjóðsins. Umreikningur fjárhæða í innlenda gjaldmiðla skal, þegar um ræðir málarekstur fyrir dómstólum, fara fram miðað við verðgildi slíkra gjaldmiðla í sérstökum dráttarréttindum daginn sem dómur er kveðinn upp. Reikna ber út í SDR-verðgildi innlands gjaldmiðils aðildarríkis, sem á aðild að Alþjóðagjaldeyrissjóðnum, samkvæmt matsaðferðinni sem Alþjóðagjaldeyrissjóðurinn beitir, daginn sem dómur er kveðinn upp, vegna meðferðar

- hans og yfirfærslu. Reikna ber út í SDR-verðgildi innlends gjaldmiðils aðildarríkis, sem ekki á aðild að Alþjóðagjaldeyrissjóðnum, með þeim hætti sem það aðildarríki ákveður.
2. Þau ríki, sem eiga ekki aðild að Alþjóðagjaldeyrissjóðnum og ef löggjöf þeirra heimilar ekki að ákvæðum 1. mgr. þessarar greinar sé beitt, geta, engu síður, lýst því yfir, samhliða fullgildingu eða aðild eða hvenær sem er eftir það, að ábyrgð flytjanda, sem mælt er fyrir um í 21. gr., sé takmörkuð við 1.500.000 einingar gjaldmiðla vegna hvers farþega í málarekstri fyrir dómstóli á landsvæðum þeirra, 62.500 einingar gjaldmiðla vegna hvers farþega að því er varðar 1. mgr. 22. gr., 15.000 einingar gjaldmiðla vegna hvers farþega með tilliti til 2. mgr. 22. gr. og 250 einingar gjaldmiðla fyrir hvert kílógramm með tilliti til 3. mgr. 22. gr. Fyrirnefnd eining gjaldmiðils svarar til 65,5 millígramma gulls að hreinleika 900/1000. Heimilt er að umreikna þessar fjárhæðir í viðeigandi innlendan gjaldmiðil í rúnnuðum tölum. Umreikningur þessara fjárhæða í innlendan gjaldmiðil skal gerður samkvæmt lögum viðkomandi ríkis.
 3. Útreikningurinn, sem um getur í lokamálslið 1. mgr. þessarar greinar, og umreikningurinn, sem um getur í 2. mgr. þessarar greinar, skulu gerðir þannig að fram komi, í innlendum gjaldmiðli viðkomandi aðildarríkis og eins og frekast er unnt, hið sama raunverulega verðgildi, að því er varðar fjárhæðirnar í 21. og 22. gr., og myndi fást ef ákvæðum þriggja fyrstu málsliða 1. mgr. þessarar greinar yrði beitt. Aðildarríkin skulu tilkynna vörsluaðilanum um hvaða reikningsaðferð er beitt skv. 1. mgr. þessarar greinar eða um niðurstöðu umreikninganna í 2. mgr. þessarar greinar, eftir því sem við á, er þau afhenda skjal sitt um fullgildingu, staðfestingu eða samþykki samnings þessa eða aðild að honum og í hvert sinn er breyting verður á hvorri sem er.

24. gr.

Endurskoðun takmarka.

1. Vörsluaðili skal, á fimm ára fresti og með fyrirvara um ákvæði 25. gr. samnings þessa og 2. mgr. hér á eftir, endurskoða mörk ábyrgðar sem mælt er fyrir um í 21., 22. og 23. gr. og skal fyrsta endurskoðun fara fram í lok fimmta árs frá þeim degi er samningur þessi öðlaðist gildi eða, öðlist samningurinn ekki gildi innan fimm ára frá þeim degi er hann liggur fyrst frammi til undirritunar, áður en fyrsta árið, sem hann er í gildi, er á enda með skírskotun til verðbólguustuðuls sem svarar til uppsafnaðs verðbólguhraða síðan síðasta breyting var gerð eða, ef um fyrstu breytingu er að ræða, síðan samningurinn öðlaðist gildi. Mæling verðbólguhraða, sem nota á til þess að ákvarða verðbólguustuðulinn, skal vera vegið meðaltal árlegra hækkunar- eða lækkunarstiga neysluverðsvísitölu þeirra aðildarríkja sem eiga þá gjaldmiðla sem mynda sérstöku dráttarréttindin sem um getur í 1. mgr. 23. gr.
2. Leiði endurskoðunin, sem um getur í málsgreininni hér að framan, í ljós að verðbólguustuðullinn hafi farið yfir tíu af hundraði skal vörsluaðili tilkynna aðildarríkjum um að mörkum ábyrgðar verði breytt. Allar þess háttar breytingar skulu koma til framkvæmda sex mánuðum eftir að aðildarríkjunum er tilkynnt um þær. Bóki meiri hluti aðildarríkjanna andmæli sín innan þriggja mánaða eftir að þeim er tilkynnt um breytingar skulu þær ekki koma til framkvæmda og vörsluaðili vísa málinu til fundar aðildarríkjanna. Vörsluaðili skal án tafar tilkynna öllum aðildarríkjum um það þegar breytingar koma til framkvæmda.
3. Þrátt fyrir ákvæði 1. mgr. þessarar greinar skal ávallt beita málsmeðferðinni, sem mælt er fyrir um í 2. mgr. þessarar greinar, að því tilskildu þó að þriðjungur aðildarríkjanna láti í ljós ósk sína í þá veru og með því skilyrði að verðbólguustuðullinn, sem um getur í

1. mgr., hafi farið upp fyrir 30 af hundraði síðan síðasta breyting var gerð eða síðan samningur þessi öðlaðist gildi, sé ekki um fyrri breytingu að ræða. Endurskoðun, þar sem stuðst er við þá aðferð, sem er lýst í 1. mgr. þessarar greinar, mun síðar meir fara fram á fimm ára fresti, í fyrsta sinn í lok fimmta árs frá dagsetningu endurskoðunar samkvæmt þessari málsgrein.

25. gr.

Skilmálar um takmörk.

Flytjanda er heimilt að fastsetja að í flutningssamningi sé fyrirvari um hærri mörk ábyrgðar en kveðið er á um í samningi þessum eða alls engin mörk ábyrgðar.

26. gr.

Ógild samningsákvæði.

Öll samningsákvæði, þar sem tilhneiging er til þess að leysa flytjanda undan ábyrgð eða ákveða lægri mörk en mælt er fyrir um í samningi þessum, skulu ógild þó að í ógildingu allra slíkra samningsákvæða felist ekki ógilding alls samningsins sem ákvæði samnings þessa gilda eftir sem áður um.

27. gr.

Frelsi til samningsgerðar.

Ekkert í samningi þessum skal koma í veg fyrir að flytjandi geti neitað að gera flutnings-samninga, að hann geti afsalað sér vörnum samkvæmt samningi þessum eða að hann mæli fyrir um skilyrði sem ganga ekki gegn ákvæðum hans.

28.

Fyrirframgreiðslur.

Leiði flugslys til líf- eða líkamstjóns farþega skal viðkomandi flytjandi, kveði innlend lög í landi hans á um það, inna af hendi fyrirframgreiðslu án tafar til einstaklings eða einstaklinga, sem ber réttur til þess að krefjast skaðabóta, í því skyni að koma til móts við aðkallandi efna-hagslegar þarfir slíkra einstaklinga. Í slíkum fyrirframgreiðslum felst ekki viðurkenning ábyrgðar og heimilt er að vega þær á móti fjárhæðum sem flytjandinn greiðir síðar sem skaða-bætur.

29. gr.

Grundvöllur bótakrafna.

Að því er varðar flutning farþega, farangurs og farms er einungis unnt að höfða skaðabótamál, án tillits til málástæðna og hvort sem það er reist á samningi þessum eða flutningssamningi eða skaðabótarétti eða á öðru, með hliðsjón af skilyrðum og þeim mörkum ábyrgðar sem eru sett fram í samningi þessum, án tillits til þess hverjir hafa rétt til þess að höfða mál og hver réttur hvers og eins er. Með slíkri málshöfðun skal eigi unnt að fá dæmdar skaðabætur til fælingar eða aðrar bætur sem eru ekki eiginlegar skaðabætur.

30. gr.

Starfsmenn, umboðsmenn. – Uppsöfnun krafna.

1. Sé mál höfðað gegn starfsmanni eða umboðsmanni flytjanda vegna tjóns, sem samningur þessi fjallar um, skal fyrrnefndum starfsmanni eða umboðsmanni heimilt að bera fyrir sig þær ábyrgðarleysisástæður og takmarkanir á ábyrgð sem flytjanda sjálfum er heimilt

að bera fyrir sig samkvæmt samningi þessum geti hann sannað að hann hafi framkvæmt störf sín innan verksviðs síns.

2. Heildarfjárhæð, sem unnt er að fá flytjanda, starfsmenn hans eða umboðsmenn dæmda til þess að greiða í fyrrnefndu tilviki, skal vera innan fyrrnefndra marka.
3. Ákvæði 1. og 2. mgr. þessarar greinar gilda ekki nema með tilliti til flutnings farms ef sannað er að tjónið hafi orðið vegna athafnar eða athafnaleysis starfsmannanna eða umboðsmannanna sem er framið eða viðhaft í því skyni að valda tjóni eða sem rekja má til gáleysis og viðkomandi hefði mátt vita að tjón myndi sennilega hljóta af slíkri athöfn eða athafnaleysi.

31. gr.

Kvörtun borin fram í tæka tíð.

1. Taki aðili, sem afhenda ber innritaðan farangur eða farm, við farangri eða farmi án þess að bera fram kvörtun gildir það að órannsökuðu máli sem sönnun fyrir því að hann hafi verið afhentur í góðu ástandi og í samræmi við farseðil eða greinargerð sem er varðveitt með öðrum hætti og um getur í 2. mgr. 3. gr. og 2. mgr. 4. gr.
2. Verði tjón ber viðtakanda að bera fram kvörtun við flytjandann jafnskjótt og þess verður vart og eigi síðar en sjö dögum eftir að tekið er við innrituðum farangri og fjórtán dögum ef um farm er að ræða. Ef um töf er að ræða skal bera fram kvörtun áður en tuttugu og einn dagur er liðinn frá því að farangur eða farmur var til taks fyrir viðtakanda.
3. Kvartanir skal bera fram eða senda skriflega og áður en liðnir eru þeir tímafrestir sem að framan greinir.
4. Sé krafa ekki borin fram áður en liðnir eru þeir tímafrestir sem að framan greinir fær málshöfðun ekki staðist gegn flytjanda, nema hann hafi farið sviksamlega að ráði sínu.

32. gr.

Andlát skaðabótaskylds aðila.

Falli skaðabótaskyldur aðili frá fær málshöfðun staðist, samkvæmt skilmálum samnings þessa, gegn þeim sem fer með dánarbú hans lögum samkvæmt.

33. gr.

Lögsaga dómstóla.

1. Skaðabótamál skal höfða, að vali stefnanda, á landsvæði eins aðildarríkis samnings þessa, annaðhvort fyrir dómstóli þar sem flytjandinn á lögheimili eða þar sem hann hefur aðalskrifstofu sína eða útibú, sem gerði samninginn fyrir hans hönd, eða fyrir dómstóli á ákvörðunarstað.
2. Heimilt er, að því er varðar skaðabætur vegna líf- eða líkamstjóns farþega, að höfða mál fyrir einum þeirra dómstóla sem um getur í 1. mgr. þessarar greinar eða á landsvæði aðildarríkis samnings þessa þar sem farþeginn hafði aðalaðsetur og fasta búsetu þegar slysið varð og þangað og þaðan sem flytjandinn framkvæmir farþegaflutninga í lofti, annaðhvort með sínum eigin loftföllum eða loftföllum annars flytjanda samkvæmt viðskiptasamningi, og þar sem fyrrnefndur flytjandi stjórnar starfsemi sinni á sviði farþegaflutninga í lofti frá starfsstöð sem hann leigir eða á sjálfur eða annar flytjandi sem hann hefur viðskiptasamning við.
3. Að því er varðar 2. mgr. merkir:
 - a. „viðskiptasamningur“ samning, sem ekki er umboðssamningur, gerður milli flytjenda og varðar sameiginlega þjónustu sem þeir veita á sviði farþegaflutninga í lofti;

- b. „aðalaðsetur og föst búseta“ eitt fast og varanlegt heimili sem farþegi hefur þegar slys verður. Þjóðerni farþega skal ekki vera ákvörðunarástæða í þessu samhengi.
- 4. Leysa skal úr öllum réttarfarságreiningi samkvæmt lögum þess ríkis þar sem mál er höfðað.

34. gr.

Gerðardómur.

- 1. Aðilum að samningi um flutning farms er heimilt, samkvæmt ákvæðum samnings þessa, að mæla fyrir um að deila, sem snýst um ábyrgð flytjanda samkvæmt samningi þessum, skuli lögð fyrir gerðardóm til úrlausnar. Slíkt samkomulag skal vera skriflegt.
- 2. Gerðardómsmeðferð skal, að vali kröfuhafa, fara fram innan einhvernna þeirrar lögsögu sem um getur í 33. gr.
- 3. Gerðardómsmaður eða gerðardómurinn skal beita ákvæðum samnings þessa.
- 4. Líta ber svo á að ákvæði 2. og 3. mgr. þessarar greinar séu hluti af sérhverju gerðardóms-ákvæði eða -samkomulagi og sérhver áskilnaður í slíku gerðardómsákvæði eða samkomulagi, sem brýtur í bága við fyrirnefnd ákvæði, skal ógildur vera.

35. gr.

Frestur til málshöfðunar.

- 1. Réttur til að höfða skaðabótamál fellur niður sé mál ekki höfðað innan tveggja ára frá komu loftfars til ákvörðunarstaðar eða frá þeim degi er loftfarið skyldi koma þangað eða frá þeim degi er flutningur stöðvaðist.
- 2. Beita ber lögum þess ríkis, þar sem skaðabótamál er höfðað, þegar ákveða á aðferð til þess að reikna út fyrirnefndan frest.

36. gr.

Gagnfær flutningur.

- 1. Ef fleiri flytjendur en einn eiga hver á eftir öðrum að framkvæma flutning, sem fellur undir skilgreininguna sem er sett fram í 3. mgr. 1. gr., skal hver flytjandi fylgja reglunum, sem eru settar fram í samningi þessum, er hann tekur við farþegum, farangri eða farmi og skal litið á hann sem einn aðila að flutningssamningnum að því marki sem samningurinn varðar þann hluta flutningsins sem honum ber að framkvæma.
- 2. Ef um slíkan flutning er að ræða getur farþegi, eða þeir sem taka við rétti hans til skaðabóta, einungis beint kröfum sínum að þeim flytjanda sem annaðist flutninginn þegar slysið eða töfin varð, enda hafi sá flytjandi, sem annaðist upphafsáfangu flutningsins, eigi tekið á sig ábyrgð á flutningnum á leiðarenda með sérstökum samningi.
- 3. Að því er varðar farangur eða farm getur farþegi eða sendandi þó jafnan beint kröfum sínum að þeim flytjanda sem annaðist upphafsáfangu flutningsins, og sá sem rétt á til afhendingar farangurs eða farms getur jafnan beint kröfum sínum að þeim flytjanda sem tók að sér lokaáfangu flutningsins og að auki geta aðilar beint kröfum sínum að þeim flytjanda sem annaðist flutninginn þegar eyðilegging, hvarf, tjón eða töf varð. Flytjendur þessir eru ábyrgir, sameiginlega eða hver fyrir sig, gagnvart farþega eða gagnvart sendanda eða viðtakanda.

37. gr.

Endurkröfuréttur á hendur þriðju aðilum.

Ekkert í samningi þessum skal koma í veg fyrir að aðili, sem á rétt á skaðabótum samkvæmt ákvæðum hans, eigi endurkröfurétt á hendur hvaða þriðja aðila sem er.

IV. KAFLI

Fjölþátta flutningur.

38. gr.

Fjölþátta flutningur.

1. Þegar um ræðir fjölþátta flutning, sem fer fram að nokkru leyti með loftfari og að nokkru leyti með öðru flutningstæki, skulu ákvæði samnings þessa, með fyrirvara um 4. mgr. 18. gr., einungis taka til þess hluta flutnings sem fer fram í lofti, að því tilskildu að sá flutningur í lofti, sem um er að ræða, fullnægi skilmálum 1. gr.
2. Þegar um ræðir fjölþátta flutninga skal ekkert í samningi þessum koma í veg fyrir að aðilar setji skilmála inn í viðeigandi skjal um flutning í lofti sem eiga við um aðrar tegundir flutnings, að því tilskildu að ákvæðum samnings þessa sé hlítt að því er varðar flutning í lofti.

V. KAFLI

Flutningur loftleiðis sem annar en samningsbundni flytjandinn framkvæmir.

39. gr.

Samningsbundinn flytjandi – flytjandi í raun.

Ákvæði þessa kafla gilda þegar aðili (hér á eftir nefndur „samningsbundinn flytjandi“) gerir, sem ábyrgðaraðili, flutningssamning, samkvæmt ákvæðum samnings þessa, við farþega eða sendanda eða við aðila, sem er í fyrirsvari fyrir farþegann eða sendandann, og annar aðili (hér á eftir nefndur „flytjandi í raun“) framkvæmir allan eða hluta flutnings í umboði samningsbundna flytjandans en er ekki, að því er slíkan hluta varðar, flytjandi sem framkvæmir gagnfæran flutning í skilningi samnings þessa. Gera skal ráð fyrir að um slíkt umboð sé að ræða nema sannað sé hið gagnstæða.

40. gr.

Ábyrgð samningsbundins flytjanda og flytjanda í raun hvors um sig.

Framkvæmi flytjandi í raun allan eða hluta flutnings, það er flutning sem samningur þessi gildir um samkvæmt flutningssamningnum sem um getur í 39. gr., skulu ákvæði samnings þessa gilda um bæði samningsbundna flytjandann og flytjandann í raun, nema kveðið sé á um annað í þessum kafla, hinn fyrrnefnda að því er varðar allan flutninginn sem fjallað er um í flutningssamningnum og hinn síðarnefnda einungis að því er varðar þann flutning sem hann framkvæmir.

41. gr.

Sameiginleg ábyrgð.

1. Líta ber svo á að athöfn eða athafnaleysi flytjanda í raun og starfsmanna hans og umboðsmanna sem er innan verksviðs þeirra sé einnig athöfn eða athafnaleysi samningsbundna flytjandans að því er varðar flutning sem flytjandinn í raun framkvæmir.
2. Líta ber svo á að athöfn eða athafnaleysi samningsbundins flytjanda og starfsmanna hans og umboðsmanna sem er innan verksviðs þeirra sé einnig athöfn eða athafnaleysi flytjandans í raun, að því er varðar flutning sem flytjandinn í raun framkvæmir. Engin slík

athöfn eða athafnaleysi skal samt sem áður gera flytjandann í raun skaðabótaskyldan umfram þær fjárhæðir sem um getur í 21., 22., 23. og 24. gr. Allir sérsamningar þar sem samningsbundni flytjandinn tekst skyldur á herðar sem samningur þessi kveður ekki á um eða fellur frá réttindum eða vörnum sem samningur þessi heimilar eða sérhver yfirlýsing um hagsmuni sem tengjast afhendingu á ákvörðunarstað, sem fjallað er um í 22. gr., skulu ekki binda flytjanda í raun nema hann hafi samþykkt það sérstaklega.

42. gr.

Viðtakandi kvartana og fyrirmæla.

Kvartanir, bornar fram við flytjanda, eða fyrirmæli honum gefin samkvæmt samningi þessum skulu hafa sömu þýðingu hvort sem þeim er beint til samningsbundna flytjandans eða flytjanda í raun. Fyrirmæli, sem um getur í 12. gr., skulu hins vegar því aðeins gild að þeim sé beint til samningsbundna flytjandans.

43. gr.

Starfsmenn og umboðsmenn.

Að því er varðar flutning, sem flytjandi í raun framkvæmir, er öllum starfsmönnum eða umboðsmönnum hans eða samningsbundna flytjandans heimilt, ef þeir sanna að þeir hafi haldið sig innan verksviðs síns, að bera fyrir sig þær ábyrgðarleysisástæður og takmarkanir á ábyrgð sem þeim flytjanda, sem þeir eru stafsmenn eða umboðsmenn hjá, er heimilt að bera fyrir sig samkvæmt samningi þessum, nema sannað sé að þeir hafi hagað sér með þeim hætti sem kemur í veg fyrir að unnt sé að skírskota til marka ábyrgðar samkvæmt samningi þessum.

44. gr.

Uppsöfnun skaðabóta.

Að því er varðar flutning, sem flytjandi í raun framkvæmir, skulu samanlagðar bætur frá honum, samningsbundna flytjandanum og frá starfsmönnum og umboðsmönnum þeirra, sem framkvæma störf sín innan verksviðs síns, ekki verða hærri en sem nemur hæstu fjárhæð sem annaðhvort samningsbundna flytjandann eða flytjanda í raun yrði gert að inna af hendi samkvæmt samningi þessum, en engum aðila, sem um er getið, skal skylt að greiða fjárhæð yfir þeim mörkum sem um hann gilda.

45. gr.

Viðtakandi krafna.

Stefnandi getur, að því er varðar flutning sem flytjandi í raun framkvæmir, beint bótakröfum sínum, að eigin vali, hvort sem er gegn flytjanda í raun eða samningsbundna flytjandanum, saman eða hvorum fyrir sig. Sé málið einvörðungu höfðað gegn öðrum fyrrnefndra flytjenda ber honum réttur til þess að krefjast þess að hinn flytjandinn komi einnig að meðferð þess fyrir rétti og fer slík málsmeðferð og áhrif slíkrar aðkomu eftir lögum þess ríkis þar sem mál er höfðað.

46. gr.

Viðbótarlögsaga.

Höfða skal skaðabótamál, sem er fjallað um í 45. gr., að vali stefnanda á landsvæði einhvers aðildarríkis samnings þessa, annaðhvort fyrir dómstóli sem heimilt er að höfða mál fyrir gegn samningsbundna flytjandanum, eins og kveðið er á um í 33. gr., eða fyrir þeim dómstóli sem hefur lögsögu þar sem flytjandi í raun á lögheimili eða hefur aðalskrifstofu sína.

47. gr.

Ógilding samningsákvæða.

Öll samningsákvæði, sem miða að því að leysa samningsbundna flytjandann eða flytjanda í raun undan ábyrgð samkvæmt þessum kafla eða að því að ákvarða lægri ábyrgðarmörk en þau sem gilda samkvæmt þessum kafla, skulu ógild, en í ógildingu sérhvers slíks ákvæðis felst ekki ógilding samningsins í heild sem ákvæði samnings þessa gilda um eftir sem áður.

48. gr.

Innbyrðis tengsl samningsbundins flytjanda og flytjanda í raun.

Ekkert í þessum kafla hefur áhrif á réttindi og skyldur flytjendanna gagnvart hvor öðrum, þ.m.t. endurkröfurétt og rétt til skaðleysisbóta, með fyrirvara um ákvæði 45. gr.

VI. KAFLI

Önnur ákvæði.

49. gr.

Tilskilið gildissvið.

Ógild skulu vera hvers konar ákvæði í flutningssamningi og hvers konar sérsamningar sem gerðir eru áður en tjón verður og miða að því að ganga fram hjá reglum samnings þessa varðandi þau lög sem fara skal eftir eða varðandi lögsögu.

50. gr.

Vátrygging.

Aðildarríki samnings þessa skulu skylda flytjendur sína til þess að viðhalda fullnægjandi vátryggingu sem vegur upp ábyrgð þeirra samkvæmt samningi þessum. Aðildarríki samnings þessa getur krafist flytjanda, sem er með starfsemi á landsvæði þess, um að hann leggi fram gögn því til staðfestingar að hann viðhaldi fullnægjandi vátryggingu sem vegur upp ábyrgð hans samkvæmt samningi þessum.

51. gr.

Flutningur við óvenjulegar aðstæður.

Ákvæði 3.–5. gr. og 7. og 8. gr. um skjalahald í flutningum gilda ekki þegar um ræðir flutning við óvenjulegar aðstæður utan venjulegs rekstrarsviðs flytjanda.

52. gr.

Merking daga.

Orðið „dagar“ merkir í samningi þessum almanaksdaga en ekki virka daga.

VII. KAFLI

Lokaákvæði.

53. gr.

Undirritun, fullgilding og gildistaka.

1. Samningur þessi skal liggja frammi til undirritunar í Montreal 28. maí 1999 af hálfu þátttökuríkja alþjóðlegu ráðstefnunnar um flugrétt sem var haldin í Montreal 10.–28. maí 1999. Samningurinn skal liggja frammi til undirritunar fyrir öll ríki í höfuðstöðvum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í Montreal uns hann öðlast gildi samkvæmt ákvæðum 6. mgr. þessarar greinar.

2. Samningur þessi skal einnig liggja frammi til undirritunar af hálfu svæðisbundinna stofnana á sviði efnahagslegs samruna. Í samningi þessum merkir „svæðisbundin stofnun á sviði efnahagslegs samruna“ stofnun sem fullvalda ríki á tilteknu svæði koma á fót og er réttbær til þess að fara með tiltekin mál sem samningur þessi fjallar um og hefur fullt umboð til þess að undirrita samning þennan, fullgilda hann, staðfesta eða samþykkja eða gerast aðili að honum. Vísun til „aðildarríkis“ eða „aðildarríkja“ í samningi þessum annars staðar en í 2. mgr. 1. gr., b-lið 1. mgr. 3. gr., b-lið 5. gr., 23., 33. og 46. gr. og b-lið 57. gr. gildir jafnt um svæðisbundna stofnun á sviði efnahagslegs samruna. Að því er varðar 24. gr. gildir vísun til „meiri hluta aðildarríkjanna“ og „þriðjungs aðildarríkjanna“ ekki um svæðisbundna stofnun á sviði efnahagslegs samruna.
3. Samningur þessi er með fyrirvara um fullgildingu af hálfu ríkja og svæðisbundinna stofnana á sviði efnahagslegs samruna sem hafa undirritað hann.
4. Öllum ríkjum og svæðisbundnum stofnunum á sviði efnahagslegs samruna, sem undirrita ekki samning þennan, er heimilt að staðfesta eða samþykkja samning þennan eða gerast aðili að honum hvenær sem er.
5. Afhenda ber skjöl um fullgildingu, staðfestingu, samþykki eða aðild Alþjóðaflugmála-stofnuninni til vörslu sem er hér með tilnefnd vörsluaðili samningsins.
6. Samningur þessi tekur gildi milli þeirra ríkja, sem hafa afhent skjal sitt um fullgildingu, staðfestingu, samþykki eða aðild til vörslu, á sextugasta degi eftir að þrítugasta skjalið þess efnis hefur verið afhent vörsluaðila. Skjal, sem stofnun á sviði efnahagslegs samruna afhendir til vörslu, er ekki meðtalið að því er varðar þessa málsgrein.
7. Samningur þessi tekur gildi, að því er varðar önnur ríki og aðrar stofnanir á sviði efnahagslegs samruna, sextíu dögum eftir þann dag er skjal um fullgildingu, staðfestingu, samþykki eða aðild var afhent til vörslu.
8. Vörsluaðili skal tilkynna öllum undirritunaraðilum og aðildarríkjum án tafar um:
 - a. sérhverja undirritun samnings þessa og dagsetningu hennar;
 - b. sérhverja afhendingu skjals um fullgildingu, staðfestingu, samþykki eða aðild og dagsetningu hennar;
 - c. dagsetningu gildistöku samnings þessa;
 - d. dagsetningu gildistöku breyttra marka ábyrgðar sem eru ákveðin samkvæmt samningi þessum;
 - e. sérhverja uppsögn skv. 54. gr.

54. gr.

Uppsögn.

1. Öllum aðildarríkjum er heimilt að segja upp samningi þessum með skriflegri tilkynningu til vörsluaðila.
2. Uppsögn skal taka gildi eitthundrað og áttatíu dögum eftir þann dag er vörsluaðili tekur við tilkynningu um uppsögn.

55. gr.

Tengsl við aðra gerninga samkvæmt Varsjársamningnum.

Samningur þessi gengur framfar öllum reglum sem gilda um flutninga milli landa loftleiðis:

1. milli aðildarríkja samnings þessa í krafti þess að þau séu almennt aðilar að:
 - a. samningnum um samræmingu nokkurra reglna varðandi loftflutninga milli landa sem var undirritaður í Varsjá 12. október 1929 (hér á eftir nefndur Varsjársamningurinn);

- b. bókuninni um breytingar á samningnum um samræmingu nokkurra reglna varðandi loftflutninga milli landa, undirritaður í Varsjá 12. október 1929, sem var gerð í Haag 28. september 1955 (hér á eftir nefnd Haag-bókunin);
- c. samningnum um samræmingu tiltekinna reglna um flutninga milli landa loftleiðis sem annar aðili en hinn samningsbundni flytjandi framkvæmir, sem er viðbót við Varsjár-samninginn, sem undirritaður var í Gvadalahara 18. september 1961 (hér á eftir nefndur Gvadalahara-samningurinn);
- d. bókuninni um breytingar á samningnum um samræmingu nokkurra reglna varðandi loftflutninga milli landa, sem var undirritaður í Varsjá 12. október 1929, eins og henni var breytt með bókuninni sem var gerð í Haag 28. september 1955 og undirrituð var í Gvatemalaborg 8. mars 1971 (hér á eftir nefnd Gvatemalaborgarbókunin);
- e. 1.–3. viðbótarbókun og 4. Montreal-bókun um breytingu á Varsjár-samningnum, eins og honum var breytt með Haag-bókuninni, eða Varsjár-samningnum, eins og honum var breytt með bæði Haag-bókuninni og Gvatemalaborgarbókuninni sem voru undirritaðar í Montreal 25. september 1975 (hér á eftir nefndar Montreal-bókanirnar); eða
- 2. innan landsvæðis hvaða einstaka aðildarríkis samnings þessa sem er í krafti þess að viðkomandi ríki sé aðili að einum eða fleiri gerningum sem um getur í a–e-lið hér að framan.

56. gr.

Ríki þar sem fleiri en eitt réttarkerfi eiga við.

- 1. Ráði ríki yfir tveimur eða fleiri landsvæðum þar sem ólík réttarkerfi eiga við um málefni, sem samningur þessi fjallar um, er því heimilt að lýsa því yfir, við undirritun hans, fullgildingu, staðfestingu eða samþykki eða þegar það gerist aðili að honum, að samningur þessi skuli gilda á öllum landsvæðum þess eða einvörðungu á einu þeirra eða fleirum og er því enn fremur heimilt að gera breytingar á þeirri yfirlýsingu með því að senda aðra yfirlýsingu hvenær sem það kys.
- 2. Tilkynna ber um hverja slíka yfirlýsingu til vörsluaðila og taka skýrt fram á hvaða landsvæðum samningurinn gildir.
- 3. Að því er varðar aðildarríki samnings þessa sem gefið hefur út slíka yfirlýsingu:
 - a. skal líta svo á að vísanir í 23. gr. til „innlendra gjaldmiðla“ eigi við gjaldmiðil viðkomandi landsvæðis þess ríkis; og
 - b. að vísanir í 28. gr. til „innlendra laga“ eigi við lög viðkomandi landsvæðis þess ríkis.

57. gr.

Fyrirvarar.

Óheimilt er að gera fyrirvara við samning þennan með þeirri undantekningu að aðildarríki hans er hvenær sem er heimilt að lýsa því yfir, í tilkynningu til vörsluaðila, að samningur þessi gildi ekki um:

- a. flutninga milli landa loftleiðis sem það aðildarríki framkvæmir og rekur sjálft milli-liðalaust í öðrum tilgangi en viðskiptalegum eða í þeim tilgangi að gegna hlutverki sínu og skyldum sem fullvalda ríki; og/eða
- b. flutning farþega, farms og farangurs fyrir hernaðaryfirvöld þess með loftfari, sem er skráð í því aðildarríki eða tekið á leigu af því, þar sem slík yfirvöld hafa tekið frá allt flutningsrými eða það hefur verið gert fyrir þeirra hönd.

ÞESSU TIL STAÐFESTU hafa undirritaðir fulltrúar, sem til þess hafa fullt umboð, undirritað samning þennan.

GJÖRT í Montreal hinn 28. maí 1999 á arabísku, ensku, frönsku, kínversku, rússnesku og spænsku og eru allir textar jafngildir. Samningur þessi skal varðveittur í skjalasafni Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og skal vörsluaðili senda öllum aðildarríkjum samnings þessa og öllum aðildarríkjum Varsjársamningsins, Haag-bókunarinnar, Gvadalahara-samningsins, Gvatemalaborgarbókunarinnar og Montreal-bókananna staðfest afrit af honum.

Greinargerð.

1. Inngangur.

Með frumvarpinu er lagt til að sett verði ný heildarlög um loftferðir sem taki mið af þjóðréttarlegum skuldbindingum sem Ísland hefur undirgengist, stefnu stjórnvalda á sviði flugsamgangna og stuðli að þeim markmiðum sem tiltekin eru í 1. gr. frumvarpsins. Frumvarpið var áður lagt fram á 151. löggjafarþingi 2020–2021 (586. mál, þskj. 994) en hlaut ekki afgreiðslu. Það er hér lagt fram með fáeinum breytingum og uppfærslum. Nánar er gert ráð fyrir þessum breytingum í kafla 3.3 hér á eftir.

Þjóðréttarlegar skuldbindingar á sviði flugmála eru margvíslegar og eiga margar þeirra sér langa sögu sem samofin er þróun flugsins, öryggi og vernd, markaðsaðgangi og umhverfis- og neytendavernd. Stjórnvöld hafa á hverjum tíma lagt sig fram um að undirrita og fullgilda samninga á sviði flugsamgangna sem talið er að feli í sér bestu framkvæmd. Hafa slíkar skuldbindingar að miklu leyti verið undirstaða þeirrar löggjafar sem flugsamgöngur hafa búið við hér á landi. Á grundvelli samningsins um Evrópska efnahagssvæðið (EES-samningurinn hér eftir) og þeirra gerða sem teknar hafa verið upp í samninginn hefur umgjörð flugs og eftirlits tekið hröðum breytingum. Er það ekki síst þess vegna sem ráðist hefur verið í endurskoðun laganna.

Stefna stjórnvalda á sviði flugmála liggur nú fyrir í fyrsta sinn í sögu lýðveldisins. Þann 29. júní 2020 samþykkti Alþingi nýja samgönguáætlun fyrir árin 2020–2034 og um leið nýja flugstefnu (sjá fylgiskjal II með þskj. 599, 435. mál á 150. löggjafarþingi 2019–2020). Eins og fram kemur í greinargerð með samgönguáætlun er tilgangur með mótun stefnu í flugi að skapa umhverfi sem viðheldur grunni fyrir flugrekstur og flugtengda starfsemi á Íslandi, hvort sem er núverandi starfsemi eða nýja, og styður við vöxt hennar að því marki sem það er þjóðhagslega hagkvæmt, styður atvinnusköpun og stuðlar að jákvæðri byggðaðróun. Áherslur og verkefni til stuðnings flugstefnu birtast bæði í fimmtán ára og fimm ára samgönguáætlun undir viðeigandi lögbundnu markmiði. Góðar flugsamgöngur gegna mikilvægu hlutverki ekki aðeins hvað varðar farþegaflutninga heldur einnig í vöruflutningum. Samkvæmt grænbók um flugstefnu var framlag flugs og flugtengdrar starfsemi til vergrar landsframleiðslu metið um 13,4% árið 2017 en hefur dregist saman í kjölfar útbreiðslu COVID-19-veirunnar. Eftir sem áður skiptir flug verulegu máli fyrir hagvöxt og atvinnusköpun og er talið mikilvæg stoð í hagkerfinu.

Frumvarp þetta er samið í samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu í samstarfi við Samgöngustofu.

2. Tilfni og nauðsyn lagasetningar.

2.1 Þjóðréttarlegar skuldbindingar.

Núverandi löggjöf á sviði flugmála byggist að miklu leyti á þeim þjóðréttarlegu skuldbindingum sem Ísland hefur undirgengist. Er hér bæði átt við fjölda alþjóðlegra samninga, EES-

samninginn og stofnsamning Fríverslunarsamtaka Evrópu (stofnsamning EFTA hér eftir) auk annarra samninga, tvíhliða og marghliða skuldbindinga.

Í íslenskum rétti er byggt á kenningunni um tvíeðli þjóðaréttar og landsréttar. Meginreglan hefur verið sú að þjóðaréttur er ekki hluti landsréttar nema þjóðréttarákvæðin hafi sérstaklega verið leidd í lög eða ákvæðin hafi unnið sér þegnarétt þar sökum réttarvenju. Í þeim tilvikum þar sem alþjóðlegum samningum er ætlað að vera réttsskapandi, þ.e. skapa bein réttaráhrif fyrir einstaklinga, er nauðsynlegt að lögfesta slík ákvæði. Þegar íslenska ríkið undirgengst þjóðréttarlega skuldbindingu felur það jafnan í sér að ríkið þarf að tryggja að framkvæmd laga að landsrétti sé í samræmi við þá skuldbindingu. Því er víða í frumvarpinu vísað til einstakra ákvæða framangreindra samninga eða samninganna sem slíkra, sem og í þeim tilvikum þegar ætlunin er að um nánari útfærslu slíkra réttinda eða skyldna fari samkvæmt reglugerð sem ráðherra setur.

Eftirfarandi umfjöllun er ekki ætlað að vera tæmandi heldur fjalla um helstu þjóðréttar-skuldbindingar sem frumvarpið byggist á eða vísað er til.

2.1.1. *Chicago-samningurinn frá 1944.*

Frumvarpinu er ætlað að leiða í lög afmarkaðar greinar *Chicago-samningsins um alþjóðaflugmál* (e. Convention on international aviation) sem gerður var 7. desember 1944 og Ísland er aðili að, sbr. auglýsingu nr. 45/1947, auk þess sem tekið er tillit til þeirra breytinga á Chicago-samningnum sem Ísland hefur síðar fullgilt. Chicago-samningurinn öðlaðist gildi 4. apríl 1947 og hvað Ísland varðar 20. apríl 1947. Aðildarríki Chicago-samningsins voru 193 talsins 1. nóvember 2021 og hefur samningurinn mjög sterka stöðu á heimsvísu og er almennt vísað til hans sem frumréttarheimildar á sviði alþjóðaflugs.

Alþjóðlegar kröfur og ráðlagðar starfsvenjur (e. International Standards and Recommended Practices) eru settar fram í formi viðauka við Chicago-samninginn. Viðaukar Chicago-samningsins eru nítján og eru flestir þeirra uppfærðir mjög reglulega. Skv. 37. gr. Chicago-samningsins staðfestir ráð stofnunarinnar viðaukana og þær breytingar sem á þeim eru gerðar. Viðaukar samningsins hafa sama gildi og meginmál samningsins að þjóðarétti en aðildarríkjunum er heimilt að víkja frá ákvæðum viðaukana, enda séu slík frávik tilkynnt ráði Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í samræmi við 38. gr. samningsins. Er þannig stuðlað að einsleitni meðal aðildarríkjanna hvað lagalega umgjörð, verklag og skipulag varðar í alþjóðlegum flugsamgöngum. Er frumvarpinu einnig ætlað að tryggja fullnægjandi lagastoð til innleiðingar viðaukana í landsrétt. Umfangsins vegna er almennt miðað við að innleiðing viðaukana fari fram í formi reglugerða eða annarra stjórnvaldsfyrirmæla.

Þær breytingar á Chicago-samningnum sem Ísland hefur fullgilt eru eftirfarandi:

1. Á grein 45. gr. um aðsetur stofnunarinnar (frá 1954), sjá auglýsingu nr. 100/1955.
2. Á greinum 48(a), 49(e) og 61 (frá 1954, 1962) um tíðni allsherjarþinga og fjárhagsáætlun, sjá auglýsingar nr. 100/1955 og 10/1990.
3. Á grein 50(a) um fjölgun í fastaráði (breytingar gerðar 1961, 1971, 1974, 1990, 2016), sjá auglýsingar nr. 18/1975, 1/1988, 21/1992 og 44/2002. Auglýsing um fullgildingu og gildistöku síðustu breytingar frá 2016 er óbirt.
4. Á grein 56 um fjölgun í flugleiðsögunefnd (breytingar gerðar 1971, 1989, 2016), sbr. auglýsingar nr. 1/1988 og 10/1990. Auglýsing um fullgildingu og gildistöku síðustu breytingar frá 2016 er óbirt.
5. Ný grein 3 bis um notkun vopna gegn borgaralegu loftfari (breyting gerð 1984, tók gildi hvað Ísland varðar 18. október 2004), sjá auglýsingu nr. 56/2004.

6. Ný grein 83 bis um framsal eftirlits (breyting gerð 1980, tók gildi hvað Ísland varðar 20. júní 1997), sjá auglýsingar nr. 10/1990 og 17/1997.
7. Bókanir um fjölgun tungumála (breytingar gerðar 1968, 1977, 1995, 1998), sbr. auglýsingar nr. 8/1979, 10/2002 (rússneska), 2/2005 (arabíska) og 3/2005 (kínverska), sbr. auglýsingu nr. 6/2005. Breytingar er lúta að arabísku og kínversku hafa ekki tekið gildi.

Alþjóðaflugmálastofnunin.

Chicago-samningurinn er einnig stofnskrá *Alþjóðaflugmálastofnunarinnar* (e. International Civil Aviation Organisation, ICAO) sem hefur höfuðstöðvar í Montreal í Kanada og starfrækir auk þess sjö svæðisskrifstofur víða um heim. Stofnunin tók formlega til starfa 4. apríl 1947 en hafði frá 6. júní 1945 starfað til bráðabirgða meðan beðið var þess að nægilegur fjöldi ríkja fullgilti Chicago-samninginn. Í október 1947 varð stofnunin ein af undirstofnunum Sameinuðu þjóðanna.

Í 44. gr. Chicago-samningsins er fjallað um hlutverk Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og meðal annars tilgreint að stofnunin skuli vinna að framgangi flugs um allan heim í því skyni að tryggja öryggi og skipulega þróun þess. Með vinnu sinni styður stofnunin með margvíslegum hætti við aðildarríkin og flugsamgöngur milli landa. Eitt mikilvægasta framlag stofnunarinnar til samræmingar og einsleitni er sú vinna sem liggur að baki alþjóðlegum kröfum og ráðlögðum starfsvenjum í formi viðauka við Chicago-samninginn.

Ráð stofnunarinnar samanstendur af 36 fulltrúum aðildarríkjanna og er kosið til ráðsins á þingi stofnunarinnar þriðja hvert ár með hliðsjón af mikilvægi þeirra fyrir alþjóðlegar flugsamgöngur og framlagi þeirra til skipulags flugleiðsögu og landfræðilegrar dreifingar. Ráðið fer með framkvæmd og rekstur stofnunarinnar og starfar að mestu í gegnum nefndir sem samansettar eru af fulltrúum aðildarríkjanna. *Flugleiðsögunefndin* (e. Air Navigation Commission), sem í eru 19 fulltrúar aðildarríkjanna, veitir ráðinu sjálfstæða ráðgjöf um margvísleg tæknileg efni og heldur utan um fjölmargar sérfræðinefndir sem undirbyggja starf stofnunarinnar. Þingið sem samanstendur af öllum aðildarríkjum stofnunarinnar fjallar um og tekur ákvarðanir um þau verkefni sem stofnunin hefur með höndum, leggur línurnar um verkefni næstu þriggja ára og samþykkir fjárhagsáætlun stofnunarinnar. Þingið getur að eigin vali vísað til ráðsins, til aukaneftanda eða til annarra aðila hvaða málefnum sem er á verksviði þess. Ísland hefur allt frá árinu 1980 staðið sameiginlega að framboði fulltrúa með öðrum Norðurland-þjóðum í ráðinu og í flugleiðsögunefndinni og árið 2013 bættust Eistland og Lettland í samstarfið.

Hjá Alþjóðaflugmálastofnuninni vinna um níu hundruð manns og er stofnunin fjármögnuð með fjárframlagi frá aðildarríkjunum og sértekjum.

2.1.2. Samningurinn um Evrópska efnahagssvæðið.

Samningurinn um Evrópska efnahagssvæðið (EES-samningurinn) er einn mikilvægasti viðskiptasamningur sem Ísland á aðild að og eru þær EES-gerðir á flugsviðinu sem teknar hafa verið upp í samninginn bæði margar og umfangsmiklar að efni til. Á grundvelli þeirra er þjónustufrelsi í flugsamgöngum innan svæðisins tryggt sem og samræmdar reglur á sviði flugöryggis og flugverndar. Þær efnisreglur sem EES-gerðirnar hafa að geyma byggjast að stórum hluta á alþjóðlegum samningum, svo sem einstökum viðaukum við Chicago-samninginn, ýmist þeim til frekari fyllingar eða sem sérstæð hliðsett löggjöf. Þá eru einnig dæmi þess að gerðirnar gangi mun lengra en nefndir samningar kveða á um eða víki frá þeim.

Samræming löggjafar á sameiginlegum markaði Evrópska efnahagssvæðisins og einsleitni, ekki aðeins í löggjöf heldur einnig í framkvæmd, er undirstaða jafnrar samkeppnisstöðu

fyrirtækja og einstaklinga sem á markaðnum starfa. Því er einkar mikilvægt að vel takist til í innleiðingu þeirra og að á þeim sviðum þar sem um fulla samræmingu er að tefla sé ekki bætt við viðbótarskilyrðum eða kröfum sem raska samkeppnisstöðu flugrekenda og annarra sem stunda flugtengda starfsemi hér á landi.

EES-gerðir á sviði flugsamgangna sem teknar hafa verið upp í EES-samninginn miðað við 1. september 2021 og eru í gildi eru um 230 talsins. Í flestum tilvikum er um að ræða reglugerðir, aðeins fáeinar tilskipanir halda enn velli sem og fáeinar ákvarðanir. Samkvæmt EES-samningnum ber að innleiða reglugerðir Evrópusambandsins sem reglugerðir í landsrétt. Tilskipanir veita almennt meira svigrúm til forms og aðferðar. Þær breytingar sem frumvarpið leggur til miða að því að tryggja að þær gerðir sem fyrirhugað er að innleiða í landsrétt eða hafa þegar verið innleiddar hafi fullnægjandi lagastoð og að þau lögbæru stjórnvöld sem fara með verkefni og eftirlit á sviði flugmála hafi nauðsynlegar valdheimildir. Er þannig talið að stutt sé við þá stefnu stjórnvalda að tryggja flugstarfsemi hér á landi skýra lagaumgjörð, samkeppnishæfni og flugöryggi eins og best gerist.

Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins, EASA.

Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins (e. European Union Aviation Safety Agency), hér eftir nefnd EASA, er undirstofnun Evrópusambandsins og sjálfstæður lögaðili. Stofnunin var stofnuð árið 15. júlí 2002 og tók formlega til starfa árið 2003. Stofnunin er miðpunktur stefnu Evrópusambandsins á sviði flugöryggis. Aðalaðsetur hennar er í Köln í Þýskalandi en stofnunin rekur jafnframt starfsstöð í Brussel í Belgíu auk sendiskrifstofa í Bandaríkjunum, Kanada, Kína og Singapúr. Framkvæmdastjóri veitir stofnuninni forstöðu en öll aðildarríki Evrópusambandsins og EFTA-ríkjanna eiga fulltrúa í stjórn hennar auk fulltrúa framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins. EFTA-ríkin hafa ekki atkvæðisrétt á fundum í stjórn stofnunarinnar en hafa málfrælsi og tillögurétt. Um átta hundruð manns starfa að staðaldri hjá stofnuninni. EASA er að mestu rekin fyrir tekjur af þjónustugjöldum (64%) og fjárframlag frá Evrópusambandinu (23%) og þeim þriðju ríkjum (EFTA-ríkjunum) sem aðild eiga að henni (2%), auk sértekna (11%). Hlutverk stofnunarinnar og sú ábyrgð sem henni hefur verið falin er margþætt eins og nánar er rakið hér á eftir.

Ný EASA-reglugerð.

Meginþorri efnisatriða frumvarpsins á rætur að rekja til fyrirhugaðrar upptöku og innleiðingar á reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/1139 frá 4. júlí 2018 um sameiginlegar reglur um almenningsflug og um stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins og um breytingu á reglugerðum (EB) nr. 2111/2005, (EB) nr. 1008/2008, (ESB) nr. 996/2010 og (ESB) nr. 376/2014 og tilskipunum Evrópuþingsins og ráðsins 2014/30/ESB og 2014/53/ESB og um niðurfellingu á reglugerðum Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 552/2004 og (EB) nr. 216/2008 og reglugerð ráðsins (EBE) nr. 3922/91 (hér eftir reglugerð (ESB) 2018/1139 eða EASA-reglugerðin). Um er að ræða grunngerð á sviði flugöryggis, svonefnda móðurgerð, sem tók gildi 11. september 2018 innan Evrópusambandsins og stefnt er að því að taka upp í EES-samninginn á árinu 2021. Mun fjöldi afleiddra gerða byggja lagastoð sína á reglugerð (ESB) 2018/1139 og vísa til hennar. Leysir reglugerðin af hólmi eldri gerð auk þess að gera afmarkaðar breytingar á sex öðrum gerðum og fella niður tvær þegar innleiddar gerðir til viðbótar. Segja má að forverar þessarar EES-gerðar hafi valdið hvað mestum breytingum á fyrirkomulagi flugöryggismála innan Evrópska efnahagssvæðisins og Sviss (EASA-ríkjanna) á síðastliðnum árum.

Undanfarin 20 ár hefur Evrópusambandið í síauknum mæli beitt sér fyrir samræmingu reglna á sviði flugsamgangna, einkum á sviði flugöryggis, flugverndar og neytendaverndar. Þessi þróun endurspeglast ekki síst í útvíkkun á valdsviði Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins á sviði flugöryggis, sem farið hefur fram í áföngum. Reglugerð (ESB) 2018/1139 sem nú er fyrirhugað að taka upp í EES-samninginn er þriðja kynslóð slíkrar gerðar. Reglugerðin er afrakstur heildarendurskoðunar Evrópusambandsins á eldri reglugerð sama efnis frá 2008 (og fyrirrennara frá 2002) og hluti af heildarstefnumótun sambandsins á flugsviðinu. Reglugerðin fjallar ekki einungis um hlutverk og ábyrgð EASA, lögbærra landsyfirvalda (Samgöngustofa hér á landi) og sameiginlegar valdheimildir heldur er reglugerðin uppfærð og endurbætt lagastoð fyrir flestalla afleidda löggjöf Evrópusambandsins á sviði flugöryggis. Umfangið er mikið og spannar svo til alla þætti flugstarfsemi og tekur til bæði einstaklinga og lögaðila í almenningssflugi auk verkefna og eftirlits lögbærra stjórnvalda.

Til þess að átta sig betur á umfangi verkefna og eftirlits á sviði flugöryggis og framsals framkvæmda- og dómsvalds á síðastliðnum árum er rétt að gera stuttlega grein fyrir þessari þróun. Fyrsta reglugerðin um öryggi í almenningssflugi og stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópu (eins og stofnunin hét þá), reglugerð (EB) 1592/2002, tók gildi innan Evrópusambandsins 27. september 2002 og var innleidd í landsrétt hér á landi tæpum þremur árum síðar og tók gildi 1. júlí 2005. Í grunninn tók hún til loft hæfi, þ.e. hönnunar, framleiðslu og viðhalds framleiðsluvara, hluta og búnaðar, svo og þeirra starfsmanna og fyrirtækja sem að slíkum verkefnum koma, auk starfrækslu loftfara. Með innleiðingu gerðarinnar fluttist vottun framleiðsluvara, þ.e. loftfara, hreyfla eða loftskrúfna, sem falla undir gildissvið reglugerðarinnar, frá aðildarríkjum Evrópusambandsins og EFTA-ríkjunum til EASA. Samhliða komst á gagnkvæm viðurkenning þeirra vara sem féllu undir gildissvið þágildandi reglugerðar, þ.e. vottun EASA á þessum framleiðsluvörum varð forsenda fyrir frjálsri för þeirra innan Evrópska efnahagssvæðisins og víðar, þar sem fjölmörg ríki utan EASA-ríkjanna viðurkenna einhliða vottun stofnunarinnar. Að auki var EASA falið, að því er varðar framleiðsluvörur, hluti og úppsettan búnað, sem féll undir gildissvið gerðarinnar, að annast fyrir hönd EASA-ríkjanna störf og verkefni hönnunar-, framleiðslu- og skráningarríkis samkvæmt Chicago-samningnum. Mjög takmarkaðar lagabreytingar voru gerðar á þessum tíma til undirbúnings innleiðingu gerðarinnar í landsrétt. Með lögum nr. 88/2004 til breytinga á lögum um loftferðir, nr. 60/1998, var samgönguráðherra veitt heimild til að innleiða reglugerðina í einu efnis-ákvæði, sbr. 146. gr. laganna.

Vöktun og eftirlit EASA, fyrir hönd framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins og Eftirlitsstofnunar EFTA, með aðildarríkjum Evrópusambandsins og EFTA-ríkjunum á efnispáttum reglugerðar (EB) 1592/2002 hófst skömmu eftir samþykkt nýrrar reglugerðar sama efnis um mitt ár 2006. Þá færðist SAFA-áætlunin svonefnda (úttektir á loftföllum þriðju ríkja á flugvöllum innan bandalagsins) undir EASA 1. janúar 2007.

Önnur kynslóð reglugerðar um öryggi í almenningssflugi og stofnun EASA, reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008 frá 20. febrúar 2008 um sameiginlegar reglur um almenningssflug og um stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópu og niðurfellingu tilskipunar ráðsins 91/670/EEB, reglugerðar (EB) nr. 1592/2002 og tilskipunar 2004/36/EB, tók gildi innan Evrópusambandsins 8. apríl 2008 en var innleidd í landsrétt hér á landi 8. október 2012. Með gerðinni útvíkkaði valdsvið EASA enn frekar, einkum varðandi verkefni og eftirlit í þriðju ríkjum (utan EASA-ríkjanna), svo sem á sviði útgáfu skírteina flugliða, öryggis- og þjónustuliða, fluglækna, þjálfunarfyrirtækja og flugrekstrar auk þess sem SAFA-áætlunin (skoðanir loftfara á hlaði) var útvíkkuð til allra loftfara óháð þjóðerni. Stuttu síðar voru enn

frekari breytingar gerðar á þessari annarri kynslóð grunngerðar en árið 2009 útvíkkaði gildissvið hennar til flugvalla (hönnun, viðhald og starfræksla), öryggisbúnaðar flugvalla, hlaðstjórnarþjónustu, rekstrarstjórnunar flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu, hönnunar búnaðar, starfrækslu og viðhalds búnaðar sem notaður er til síðastnefndu þjónustunnar, auk starfsfólks á því sviði. Þessi breyting tók gildi á Íslandi samhliða innleiðingu annarrar kynslóðar reglugerðarinnar 8. október 2012. Til undirbúnings innleiðingu þessara breytinga var nýrri grein bætt við lög um loftferðir með lögum nr. 50/2012 þar sem sektarvald Eftirlitsstofnunar EFTA var lögfest með vísan til reglugerðarinnar. Að auki var nýrri málsgrein bætt við 146. gr. laganna, með lögum nr. 76/2015, þar sem ráðherra var heimilað að setja reglugerð til innleiðingar EES-gerða er varða verkefni stofnunarinnar.

Frekari breytingar á annarri kynslóð reglugerðarinnar voru gerðar á vettvangi Evrópusambandsins í áföngum á árunum 2011 og 2013. Þá tók gildi ný reglugerð um vottun loftfara í flutningaflugi frá þriðju ríkjum árið 2015 innan Evrópusambandsins en hún var innleidd hér á landi í júlí 2017. Með henni fluttist vottun á flugöryggi loftfara frá þriðju ríkjum í flutningaflugi til EASA frá aðildarríkjum Evrópusambandsins og EFTA-ríkjanna. Lítills háttar breytingar voru gerðar á annarri kynslóð reglugerðarinnar 2016 en með nýrri reglugerð á sviði rekstrarstjórnunar flugumferðar/flugleiðsögu, sem tók gildi innan Evrópusambandsins 2017 en hér á landi í ágúst 2019, fluttist vottun *netstjórnandans* (e. the network manager) formlega til EASA.

Þriðja kynslóð reglugerðarinnar, reglugerð (ESB) 2018/1139, tók gildi innan Evrópusambandsins 11. september 2018 og standa vonir til þess, nái frumvarp þetta fram að ganga, að hægt verði að innleiða gerðina hér á landi eins fljótt og verða má. Reglugerðin hefur að geyma margvísleg nýmæli og breytingar. Gildissvið hennar er lítillaga útvíkkað frá því sem áður var og tekur nú til að mynda til ómannaðra loftfara (eldri þyngdarviðmiðun loftfara breytt), upplýsingaöryggis (netöryggis) í flugsamgöngum, eftirlits með flugafgreiðslu (þ.m.t. hlaðstjórnunarþjónustu) og vottunar og eftirlits með starfrækslu víðfeðma leiðréttingarkerfisins (EGNOS). Þá hafa ýmsar leiðréttingar verið gerðar á efni reglugerðarinnar til samræmis við aðra löggiöf Evrópusambandsins. Heimildir til eftirlits byggðar á áhættu- og frammistöðumati eru frekar styrktar, frekari möguleikar eru kynntir á samstarfi og tilfærslu eftirlits milli lögbærra landsyfirvalda, EASA og hæfra aðila. Listi yfir þá flokka loftfara sem falla utan gildissviðs reglugerðarinnar hefur enn fremur verið endurskoðaður. Jafnframt tiltekur reglugerðin víðtækara hlutverk EASA með tilliti til verkefna er snerta flugöryggi beint, svo sem á sviði flugverndar, umhverfisverndar, rannsóknar og þróunar auk alþjóðlegrar samvinnu. Einnig er stofnuninni falið samræmingarhlutverk á sviði netöryggis í flugi. Þá býður reglugerðin upp á afmarkaða möguleika ríkja til að þrengja gildissvið reglugerðarinnar með tilliti til flokka loftfara að tilteknum skilyrðum uppfylltum (svonefnd „opt-out“ ákvæði). Samhliða býður reglugerðin einnig upp á möguleika til að útvíkka gildissviðið gagnvart starfsemi sem annars félli utan gildissviðs hennar (svonefnd „opt-in“ ákvæði). Séu þessar heimildir nýttar kunna þær að leiða til frekari breytinga á öðrum reglugerðum við innleiðingu í landsrétt. Frumvarpið tekur almennt ekki afstöðu til þess hvort nýta beri framangreindar heimildir en gerir ráð fyrir að hægt sé að nýta þær í framtíðinni. Miðað er við að samráð verði haft við hagaðila áður en endanleg afstaða er mótuð til þessara möguleika við innleiðingu reglugerðarinnar í landsrétt.

Staðan á upptöku reglugerðar (ESB) 2018/1139 í EES-samninginn í nóvember 2021 er sú að tillaga að ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar er til umfjöllunar meðal aðildarríkja Evrópusambandsins og framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins. Ljóst er að vegna innri ferla Evrópusambandsins mun það taka nokkurn tíma að afla samþykkis fyrir tillögu að endanlegri ákvörðun. Eins og áður var vikið að tók reglugerðin gildi innan Evrópusambandsins 11.

september 2018 og er þegar farið að gæta vandkvæða í rekstri flugrekenda og annarra hagaðila sem leiða má af þeim drætti sem orðið hefur á upptöku gerðarinnar og því ósamræmi sem ríkir milli þess regluverks sem er í gildi innan Evrópusambandsins og hér á landi. Sama á einnig við um aðrar afleiddar gerðir sem byggja lagastoð sína á reglugerð (ESB) 2018/1139. Á fyrri stigum gerði Ísland stjórnskipulegan fyrirvara við upptöku reglugerðar (ESB) 2018/1139 þar eð ljóst var að lagabreytinga væri þörf til að hægt væri að innleiða gerðina, sbr. 103. gr. EES-samningsins. Verði frumvarp þetta að lögum skapast forsendur til þess að aflétta þessum stjórnskipulega fyrirvara sem þýðir einnig að þegar endanleg ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar liggur fyrir verður hægt að innleiða gerðina í landsrétt án frekari tafa.

Þegar er fram komin ný breytingarreglugerð um reglugerð (ESB) 2018/1139, þ.e. framseld reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2021/1087 frá 7. apríl 2021, er varðar breytingu á tilvísun í 2. mgr. 9. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 til ákvæða Chicago-samningsins. Frekari breytingar á reglugerð (ESB) 2018/1139 eru þegar í bígerð innan ESB en hafa að svo stöddu ekki verið samþykktar.

Í ljósi örra breytinga á síðastliðnum árum má telja heildarendurskoðun laga um loftferðir tímabæra með það í huga að uppfæra efnisreglur laganna og færa þau ákvæði sem telja má barn síns tíma í þann búning sem endurspeglar núverandi verkefni, stöðu og skipan flugöryggismála og búa reglugerð (ESB) 2018/1139, með áorðnum breytingum, og afleiddri löggjöf á sviði flugöryggis fullnægjandi lagastoð.

Aðrar EES-gerðir.

Ýmsar breytingar hafa orðið á öðrum gerðum og nýjar litið dagsins ljós sem annaðhvort bíða innleiðingar eða eru þegar innleiddar. Þar sem talið er að vafi leiki á hvort fullnægjandi lagastoð sé fyrir hendi, eða ljóst er að svo er ekki, er lagt til í frumvarpinu að skýrri lagastoð sé skotið undir eftirfarandi gerðir auk annarra sem þegar bíða innleiðingar.

Með frumvarpinu er lagt til að lögfest verði ákvæði til að tryggja fullnægjandi lagastoð til innleiðingar á reglugerð (ESB) 2018/1139, auk afleiddra gerða, þar á meðal:

- framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2021/664 frá 22. apríl 2021 um regluramma fyrir u-rýmið,
- framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2021/665 frá 22. apríl 2021 um breytingu á reglugerð (ESB) 2017/373 hvað varðar kröfur til veitenda rekstrarstjórnunar flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu og annarra netþjónustu í u-rýmislofttrýminu sem ákvarðað er í stjórnun loftrými,
- framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2021/666 frá 22. apríl 2021 um breytingu á reglugerð (ESB) 923/2012 hvað varðar mannað flug sem starfrækt er í u-rýmislofttrýminu,
- framseld reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2020/2148 frá 8. október 2020 um breytingu á reglugerð (ESB) nr. 139/2014 um öryggi flugbrauta og flugmálagagna,
- framseld reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2020/1234 frá 9. júní 2020 um breytingu á reglugerð (ESB) nr. 139/2014 hvað varðar skilyrði og verklag vegna yfirlýsinga frá veitendum hlaðstjórnunarþjónustu,
- framseld reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2020/723 frá 4. mars 2020 um ítarlegar reglur um skilyrði fyrir viðurkenningu skírteina flugmanna sem gefin eru út í þriðja ríki og breytingu á reglugerð (ESB) nr. 1178/2011,
- framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2020/469 frá 14. febrúar 2020 um breytingu á reglugerð (ESB) nr. 923/2012, reglugerð (ESB) nr. 139/2014 og reglu-

gerð (ESB) 2017/373 hvað varðar kröfur til veitenda rekstrarstjórnunar flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu, hönnun loftrýmisskipunar og gagnagæða, flugbrautaröryggi og afnám reglugerðar (EB) nr. 73/2010,

- framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2019/103 frá 23. janúar 2019 um breytingu á reglugerð (ESB) 2015/1998 að því er varðar nánari útlistun, samræmingu og einföldun sem og styrkingu á tilteknum sértækum flugverndarráðstöfunum,
- framseld reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2019/945 frá 12. mars 2019 um ómönnuð loftför og flugrekendur ómannaðra loftfara frá þriðju ríkjum,
- framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2019/947 frá 24. maí 2019 um reglur og verklag við starfrækslu ómannaðra loftfara,
- framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2019/1583 frá 25. september 2019 um breytingu á framkvæmdarreglugerð (ESB) 2015/1998 um ítarlegar ráðstafanir til að framfylgja sameiginlegum grunnkröfum um flugvernd að því er varðar ráðstafanir vegna öryggis á netinu,
- framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2019/27 frá 19. desember 2018 um breytingu á reglugerð (ESB) nr. 1178/2011 um tæknilegar kröfur og stjórnsýslumeðferð er varðar áhöfn í almenningsslugi samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/1139,
- reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2018/1042 frá 23. júlí 2018 um breytingu á reglugerð (ESB) nr. 965/2012 að því er varðar tæknilegar kröfur og stjórnsýslumeðferðir er varðar stuðningsáætlanir, sálrænt mat á flugáhöfn, sem og kerfisbundna og handahófskennda skimun fyrir geðvirkum efnum til að tryggja heilbrigði flugliða og öryggis- og þjónustuliða og að því er varðar uppsetningu á landslagsgreiningarkerfi í nýlega framleiddar flugvélar, knúnar hverfihreyflum með 5.700 kg skráðan hámarksflugtaksmassa eða minna og sem samþykktar hafa verið til að bera sex til níu farþega.

Með frumvarpinu eru enn fremur lagðar til breytingar í því skyni að undirbyggja frekari lagastöð eða skýra nánar ákvæði þegar innleiddra gerða, þar á meðal:

- reglugerðar ráðsins (EB) nr. 2027/97 frá 9. október 1997 um bótaábyrgð flugfélaga vegna slysa, sbr. reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 889/2002 frá 13. maí 2002 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 2027/97 um bótaábyrgð flugfélaga vegna slysa,
- tilskipunar ráðsins 96/67/EB frá 15. október 1996 um aðgang að flugafgreiðslumarkaðnum á flugvöllum bandalagsins, sbr. reglugerð um aðgang að flugafgreiðslu á flugvöllum, nr. 370/2018,
- tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2009/12/EB frá 11. mars 2009 um flugvallargjöld,
- reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 996/2010 frá 20. október 2010 um rannsóknir og forvarnir gegn slysum og flugatvikum í almenningsslugi og um niðurfellingu á tilskipun 94/56/EB, sbr. reglugerð um störf rannsóknarnefndar samgönguslysa, nr. 763/2013,
- reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 598/2014 frá 16. apríl 2014 um að setja reglur og koma á málsmæðferð við innleiðingu rekstrartakmarkana vegna hávaða á flugvöllum í Sambandinu innan yfirvegaðs mats á úrræðum og um niðurfellingu tilskipunar 2002/30/EB, sbr. reglugerð um rekstrartakmarkanir vegna hljóðmengunar á flugvöllum sem staðsettir eru á Evrópska efnahagssvæðinu, nr. 666/2015,
- reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 452/2014 frá 29. apríl 2014 um tæknilegar kröfur og stjórnsýslumeðferð er varða flugrekstur flugrekenda frá þriðja landi samkvæmt reglugerð (EB) nr. 216/2008, sbr. reglugerð nr. 125/2016,

- reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 376/2014 frá 3. apríl 2014 um tilkynningu atvika í almenningsslugi sem og greiningu á og eftirfylgni með þeim, um breytingu á reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 996/2010 og um niðurfellingu tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2003/42/EB og reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1321/2007 og (EB) nr. 1330/2007, sbr. reglugerð um tilkynningu atvika í almenningsslugi sem og greiningu á og eftirfylgni með þeim, nr. 900/2017,
- reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 139/2014 frá 12. febrúar 2014 um kröfur og stjórnsýslumeðferð er varðar flugvelli samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008, sbr. reglugerð nr. 75/2016,
- framkvæmdarreglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2017/373 frá 1. mars 2017 um sameiginlegar kröfur fyrir veitendur þjónustu á sviði rekstrarstjórnunar flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu og á sviði starfsemi neta fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar og eftirlit með þeim, um niðurfellingu á reglugerð (EB) nr. 482/2008, framkvæmdarreglugerðum (ESB) nr. 1034/2011, (ESB) nr. 1035/2011 og (ESB) 2016/1377 og um breytingu á reglugerð (ESB) nr. 677/2011 sem innleidd hefur verið með reglugerð um sameiginlegar kröfur fyrir veitendur þjónustu á sviði rekstrarstjórnunar flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu og á sviði starfsemi neta fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar og eftirlit með þeim, nr. 720/2019.

Vegna innleiðingar framangreindra gerða reyndist jafnframt þörf á að leggja til breytingar á öðrum lögum, þar á meðal lögum um Samgöngustofu, stjórnsýslustofnun samgöngumála, nr. 119/2012, lögum um rannsókn samgönguslysa, nr. 18/2013, og lögum um fjárfestingu erlendra aðila í atvinnurekstri, nr. 34/1991.

2.1.3. „Varsjárkerfið“ og Montreal-samningurinn frá 1999.

Í umfjöllun um XVII. kafla frumvarpsins er fjallað um *Varsjársamninginn um samræmingu nokkurra reglna er varða loftflutninga milli landa* (fr. Convention pour l'Unification de certaines règles relatives au Transport aérien international) sem gerður var 12. október 1929 og þær bókanir og viðbótarbókanir við Varsjársamninginn sem hið svonefnda Varsjárkerfi samanstandur af. Með ákvæðum laga um gildistöku alþjóðasamnings um samræmingu nokkurra reglna varðandi loftflutninga milli landa, nr. 41/1949, var samningnum veitt laga-gildi og síðar þeim bókunum og viðbótarbókunum sem Ísland hefur fullgilt. Í frumvarpinu er lagt til að Montreal-samningurinn um samræmingu tiltekinna reglna varðandi loftflutninga milli landa frá 1999 verði lögfestur í heild sem fylgiskjal með lögnum nái frumvarpið fram að ganga. Með vísan til 55. gr. Montreal-samningsins ganga ákvæði hans framur þeim samningum og bókunum sem Varsjárkerfið samanstandur af og því er ákvæðum XVII. kafla ætlað að ganga framur ákvæðum laga nr. 41/1949, að svo miklu leyti sem aðstæður og atvik haga því svo til að Montreal-samningurinn gildi. Í því skyni er í XVI. kafla frumvarpsins lagt til að fáeinar greinar verði lögfestar til nánari afmörkunar á gildissviði og lagaskilum auk þess sem ráðherra er veitt heimild til að auglýsa sérstaklega breytingar og uppfærslu á bótafjárhæðum þeim sem samningurinn tiltekur. Samningurinn var á sínum tíma lögfestur með umritunaraðferð með lögum nr. 88/2004, um breytingu á lögum um loftferðir, og var komið fyrir í X. kafla laganna auk fáeinna ákvæða á sviði neytendaverndar til hagsbóta fyrir flugfarþega. Ástæður þess að lagt er til að Montreal-samningurinn verði lögfestur í heild sinni eru nánar raktar í umfjöllun um efni XVII. kafla.

2.1.4. Samningurinn um sameiginlega evrópska flugsvæðið.

Ísland er aðili að fjölhliða samningi milli Evrópusambandsins og aðildarríkja þess og Albaníu, Bosníu og Hersegóvínu, Makedóníu, fyrrverandi Lýðveldis Júgóslavíu (nú Norður-Makedóníu), Svartfjallalands, Serbíu og borgaralegrar stjórnsýslu Sameinuðu þjóðanna í Kósóvó (saman vísað til sem ríkja á Vestur-Balkanskaga), auk Noregs, Búlgaríu, Króatíu og Rúmeníu, um stofnun sameiginlegs Evrópsks flugsvæðis, undirrituðum 9. júní 2006. Bent skal á að þrjú síðastnefndu ríkin hafa síðan samningurinn var gerður gengið inn í Evrópusambandið og eru því talin með aðildarríkjum Evrópusambandsins en ekki ríkjum á Vestur-Balkanskaga. Miðar samningurinn að því að stofna *sameiginlegt evrópskt flugsvæði* (e. European Common Aviation Area) sem byggist á frjálsum markaðsaðgangi, staðfesturétti, jöfnum skilyrðum til samkeppni og sameiginlegu regluverki, þar á meðal á sviði flugöryggis, verndar, flugleiðsögu, umhverfismála og félagslegra þátta. Ísland fullgilti samninginn 1. febrúar 2007 en hann tók gildi frá og með 1. desember 2017 og er óbirtur.

Rétt er að benda á að stofnanaumhverfi samningsins um sameiginlega evrópska flugsvæðið er ólíkt EES-samningnum þar sem ekki er byggt á svonefndu tveggja stoða kerfi heldur einni stoð, stoð stofnana Evrópusambandsins. Sameiginlega nefndin, sem stofnuð er skv. 18. gr. samningsins, ber ábyrgð á stjórn samningsins og er ætlað að tryggja rétta framkvæmd hans með tilmælum og ákvörðunum í samræmi við ákvæði hans. Ákvarðanir nefndarinnar skv. 19. gr. samningsins eru bindandi að þjóðarétti.

Samningurinn tilgreinir tvö aðlögunartímabil þar sem ríkin á Vestur-Balkanskaga vinna að því að samþætta löggjöf sína löggjöf Evrópusambandsins á sviði loftferða. Samningurinn hefur að geyma fimm viðauka og bókanir er varða aðlögunartímabil ríkjanna á Vestur-Balkanskaga sem uppfærðar eru eftir þörfum. Í viðauka I við samninginn eru teknar upp tilvísanir til þeirra gerða sem binda eiga aðildarríkin og var hann síðast uppfærður árið 2019. Fyrri aðlögunartímabili er nú lokið. Í lok annars aðlögunartímabils er gert ráð fyrir að staða einstakra ríkja verði metin og skilyrði fyrir þátttöku í Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins, EASA, ákvörðuð.

Við gerð frumvarpsins er einkum tekið tillit til ákvæða samningsins hvað varðar markaðsaðgang (flugréttindi) og staðfesturétt með tilliti til fjárfestingar erlendra aðila í flugrekstri, sjá nánar III. og VIII. kafla frumvarpsins.

2.1.5. Alþjóðlegir samningar á sviði flugverndar.

Á sviði flugverndar og í baráttu gegn hryðjuverkum hefur Ísland fullgilt fjölmarga alþjóðasamninga. Meðal þeirra samninga er sérstaklega varða flugstarfsemi eru:

- *Alþjóðasamningur varðandi lögbrot og aðra verknaði í loftförum* (e. Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft) sem undirritaður var í Tókýó 14. september 1963, sbr. auglýsingu nr. 11/1970 (Tókýósamningurinn). Samningurinn tók gildi 4. desember 1969 og hvað Ísland varðar 14. júní 1970. Hinn 1. nóvember 2021 voru 187 ríki aðilar að samningnum.
- *Alþjóðasamningur um að koma í veg fyrir ólöglega töku loftfara* (e. Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft) sem gerður var í Haag 16. desember 1970, sbr. auglýsingu nr. 12/1973 (Haag-samningurinn). Samningurinn tók gildi 14. október 1971 og hvað Ísland varðar 29. júlí 1973. Hinn 1. nóvember 2021 voru 185 ríki aðilar að samningnum.
- *Alþjóðasamningur um að koma í veg fyrir ólögsmætar aðgerðir gegn öryggi flugsamgangna* (e. Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation) sem undirritaður var í Montreal 23. september 1971, sbr. auglýsingu nr.

13/1973 (Montreal-samningurinn frá 1971). Samningurinn tók gildi 26. janúar 1973 og hvað Ísland varðar 29. júlí 1973. Hinn 1. nóvember 2021 voru 188 ríki aðilar að samningnum.

- *Bókun til að koma í veg fyrir ofbeldisverk í flughöfnum fyrir almenna alþjóðlega flugumferð, til viðbótar við samning um að koma í veg fyrir ólögsmætar aðgerðir gegn öryggi flugsamgangna* (e. Protocol for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against Safety of Civil Aviation) sem gerður var í Montreal 23. september 1971, gerð 28. febrúar 1988, sbr. auglýsingu 9/1990 (Montreal-bókunin frá 1988). Bókunin tók gildi 6. ágúst 1989 og hvað Ísland varðar 8. júní 1990. Hinn 1. nóvember 2021 voru 176 ríki aðilar að bókuninni.
- *Alþjóðasamningur um merkingar á plastsprengiefni til auðkenningar á því* (e. Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection), sem undirritaður var í Montreal 1. mars 1991, sbr. auglýsingu nr. 29/2002 (MEX-samningurinn). Samningurinn tók gildi 21. júní 1998 og hvað Ísland varðar 23. júlí 2002. Hinn 1. nóvember 2021 voru aðildarríki hans 156.

Tókýósamningurinn fjallar um lögsögu ríkja vegna brota sem framin eru um borð í loftförum, ábyrgð flugstjóra og heimildir til valdbeitingar. Vegna aukinnar flugumferðar og þeirrar þróunar að alvarleiki og tíðni óstýrilátrar hegðunar farþega hefur aukist og stigmagnast hefur verið talin þörf á að sporna við þessari þróun. Í því skyni var gerð *bókun til að breyta samningnum varðandi lögbrot og aðra verknaði í loftförum* (e. Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft) í Montreal 4. apríl 2014 (Montreal-bókunin frá 2014). Montreal-bókunin frá 2014 tók gildi 1. janúar 2020 og 1. nóvember 2021 voru aðildarríki að bókuninni 32 talsins. Með frumvarpi þessu er meðal annars lagt til að valdheimildir flugstjóra verði styrktar til samræmis við ákvæði Tókýósamningsins og Montreal-bókunarinnar frá 2014. Ísland hefur þó hvorki undirritað né fullgilt bókunina.

Haag-samningurinn frá 1970 skilgreinir það sem brot ef maður með ólögsmætum hætti tekur á sitt vald eða nær tökum á stjórn loftfars með valdbeitingu eða hótun um valdbeitingu. Sama á við um hlutdeild og/eða tilraun til slíkra brota. Samningurinn hefur einnig að geyma ákvæði um saksókn, framsal og aðstoð aðildarríkja vegna saksóknar. *Bókun til viðbótar við alþjóðasamninginn um að koma í veg fyrir ólöglega töku loftfara* var gerð í Peking 10. september 2010 (e. Protocol Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft) (Pekingbókunin). Pekingbókunin breytir fáeinum ákvæðum Haag-samningsins frá 1970 og skilgreinir jafnframt frekari brot/brotalýsingar á flugránum, meðal annars með aðstoð nútímataækni, og bætir við ákvæðum er varða ógn eða samsæri um að fremja brot. Tók bókunin gildi 1. júlí 2018 og voru aðildarríki hennar 37 talsins 1. nóvember 2021. Unnið er að fullgildingu bókunarinnar.

Montreal-samningurinn frá 1971 skilgreinir það sem lögbrot ef einstaklingur með ásetningu vinnur ofbeldisverk gegn einstaklingi um borð í loftfari í flugi ef sú athöfn er líkleg til að stofna öryggi flugvélarinnar í hættu og ef sett er sprengiefni um borð í loftfar. Sama á við um hlutdeild og/eða tilraun til slíkra brota. Montreal-bókunin frá 1988 útvíkkar refsinaemi þeirra brota sem Montreal-samningurinn frá 1971 skilgreinir þannig að ákvæðin taki jafnframt til flugvalla.

Frekari brot eru skilgreind í nýlegum alþjóðlegum samningum. *Alþjóðlegum samningi um að koma í veg fyrir ólöglegar aðgerðir í tengslum við almenningsflug* (e. Convention on the Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation), gerðum í Peking 10.

september 2010 (Pekingsamningurinn), er ætlað að leysa af hólmi Montreal-samninginn frá 1971 og Montreal-bókunina frá 1988. Tók Pekingsamningurinn gildi 1. júlí 2018 og voru aðildarríki hans 37 talsins 1. nóvember 2021. Pekingsamningurinn frá árinu 2010 útvíkkar frekar þau brot sem Montreal-samningurinn frá 1971 og Montreal-bókunin frá 1988 skilgreina. Meðal annars tekur Pekingsamningurinn til nýrra brota og verknaðarlýsinga sem meðal annars eiga rætur að rekja til atburðanna 11. september 2001 í Bandaríkjunum. Unnið er að fullgildingu samningsins.

Meginmarkmið MEX-samningsins er að þau ríki sem fullgilda samninginn banni framleiðslu, geymslu, flutning og komu ómerkts plastsprengiefnis á yfirráðasvæði þess. Plastsprengiefni sem slíkt er ekki bannað samkvæmt samningnum heldur eru lagðar skyldur á viðkomandi ríki til að tryggja auðkenningu þess með efnamerki svo að hægt sé að auðkenna það t.d. við skimun eða innflutning og þannig hindra að slík efni komist í hendur þeirra sem hyggja á ólöglegar ráðstafanir gegn öryggi flugsamganga. Með samningnum er komið á alþjóðlegri tækninefnd sprengiefna sem annast uppfærslu tæknilegs viðauka við samninginn. MEX-samningurinn er að því leyti ólíkur t.d. Tókýósamningnum og öðrum samningum sem hér hefur verið fjallað um að meginmarkmið hans er ekki að skilgreina brot heldur að ráðast gegn þeim vanda sem auðkenning ómerktra plastsprengiefna er.

Samhliða því að stefnt er að fullgildingu Pekingsamningsins frá 2010 og Pekingbókunnarinnar frá 2010 er til athugunar að fullgilda Montreal-bókunina frá 2014 og leggja mat á það hvort gera þurfi frekari breytingar til að tryggja framkvæmd við MEX-samninginn í löggjöf. Fyrirhugað er að leggja síðar fram sérstakt frumvarp til breytinga á almennum hegningarlögum og eftir atvikum öðrum lögum í samráði við dómsmálaráðuneytið til þess að leggja til nauðsynlegar lagabreytingar.

2.1.6 Ýmsir aðrir samningar.

Viða í frumvarpinu er vikið að öðrum þjóðréttarsamningum sem ákvæði frumvarpsins ýmist byggjast á eða vísa til. Gætir þar nokkuð fjölbreyttar flóru samninga.

Ísland er aðili að *almenna samningnum um þjónustuviðskipti* (e. General Agreement on Trade in Services, GATS) sem varð til í kjölfar Úrúgvæsamningalotunnar á vettvangi Alþjóðaviðskiptastofnunarinnar. Samningurinn tók gildi 1. janúar 1995, sbr. auglýsingu nr. 62/1995, og eru öll aðildarríki Alþjóðaviðskiptastofnunarinnar aðilar hans. Samkvæmt gildissviði GATS-samningsins gildir hann ekki um flugréttindi og aðgang að markaði eða þjónustu sem tengist beint nýtingu flugréttinda. Samningurinn gildir aðeins um ráðstafanir sem hafa áhrif á viðgerðir og viðhaldsþjónustu loftfara, sölu og markaðssetningu flugþjónustu og þjónustu í gegnum tölvufarskráningarkerfi.

Lítillega er minnst á *Hoyvikursamninginn*, fríverslunarsamning Íslands við Færeyjar, í athugasemdum við III. og V. kafla frumvarpsins. Samningurinn tók gildi 1. nóvember 2006, sjá auglýsingu nr. 1/2006. Með honum var komið á sameiginlegu efnahagssvæði á yfirráðasvæðum Íslands og Færeyja, auk staðfesturéttar og flugréttinda.

Loftferðasamningar eru iðulega tví- eða marghliða samningar um réttindi til flugs (markaðsaðgang) og er nánar fjallað um efni þeirra í athugasemdum við III. og XV. kafla frumvarpsins.

Flugöryggissamningar eru samningar um gagnkvæma viðurkenningu á afmörkuðum sviðum en vikið er að þessari tegund samninga í skýringum við 29. gr.

Á sviði flugleiðsögu er rétt að minnast á fjölþjóðlegan samning sem tuttugu og fjögur ríki að Íslandi meðtöldu eru aðilar að um *sameiginlega fjármögnun og uppbyggingu innviða á*

sviði flugleiðsöguþjónustu á Íslandi fyrir Norður-Atlantshafssvæðið með áorðnum breytingum (e. Agreement on the Joint Financing of certain Air Navigation Services in Iceland (1956) as amended 1982 and 2008), sbr. auglýsingar nr. 3/1958, 2/1992 og 14/1987. Samningurinn og systursamningur við Danmörku (vegna Grænlands og Færeyja) eiga sér merkilega sögu allt frá árinu 1946. Vísað er til samningsins í XV. kafla.

Hvað varðar skráningu réttinda í loftförum og skráningu alþjóðlegra tryggingarréttinda vísast til sérлага þar að lútandi. Annars vegar er um að ræða lögfestingu Genfarsamningsins svonefnda frá 19. júní 1948 um alþjóðaviðurkenningu réttinda í loftförum, sjá lög um skráningu réttinda í loftförum, nr. 21/1966, og hins vegar lög um Höfðaborgarsamninginn um alþjóðleg tryggingarréttindi í hreyfanlegum búnaði og bókun um búnað loftfara, nr. 74/2019. Rétt er að benda á að þar sem ákvæði síðarnefndu laganna stangast á við þau fyrrnefndu ganga ákvæði Höfðaborgarsamningslaganna frammar en gildissvið þeirra laga er hins vegar takmarkaðra en samkvæmt lögunum um lögfestingu Genfarsamningsins. Víkið er að þessum samningum og sérlögum í athugasemdum við 274. og 275. gr.

Í ljósi þess að lagt er til að gildissvið frumvarpsins nái til tækja og hluta sem farið geta um loftið sem eru ekki loftför er ekki hjá því komist að taka nokkurt tillit til þeirra alþjóðlegra samninga á sviði geimréttar sem fyrir hendi eru og einkum þeirra sem Ísland hefur þegar fullgilt. Er hér einkum átt við eftirfarandi samninga: Í fyrsta lagi er átt við *samninginn um rannsóknir og not ríkja af himingeimnum, tungli og stjörnum* frá 27. janúar 1967 (e. Treaty on the Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and other Celestial Bodies, Outer Space Treaty), sbr. auglýsingu nr. 1/1968. Samningurinn öðlaðist gildi hvað Ísland varðar 5. febrúar 1968. Í öðru lagi er átt við *samninginn um björgun geimfara, framsal geimfara og skil á hlutum sem skotið hefur verið út í himingeiminn* sem gerður var 22. apríl 1968 (e. Agreement on the Rescue of Astronauts, the Return of Astronauts and the Return of Objects Launched into Outer Space, Rescue Agreement), sbr. auglýsingu nr. 21/1969. Samningurinn öðlaðist gildi hvað Ísland varðar 4. desember 1969. Að síðustu er átt við *samning um skaðabótaábyrgð vegna tjóns af völdum geimhluta* frá 29. mars 1972 (e. Convention on the International Liability for Damage Caused by Space Objects) sem Ísland hefur undirritað en ekki fullgilt. Hefur hér einkum verið horft til þess að tryggja þarf almannaoöryggi og öryggi flugumferðar og að fyrir hendi séu afmörkuð efnisákvæði, auk heimildar til setningar reglugerða, meðan ekki nýtur við heildstæðrar löggjafar um málefni geimsins og geimtengdrar starfsemi. Einkum er víkið að geimtengdum atriðum í umfjöllun um I., III., V. og XIX. kafla frumvarpsins.

2.2. Áherslur í nálgun.

Í ljósi alþjóðlegs umhverfis og örra breytinga á þjóðréttarlegum skuldbindingum, einkum breytingum á viðaukum Chicago-samningsins og EES-gerðum, var megináhersla við vinnslu frumvarpsins lögð á að styrkja lagalegan grundvöll fyrir alla flugstarfsemi, þ.e. skýr efnisákvæði og lagastoð til setningar reglugerða sem taka til þess víðfeðma og mjög svo tæknilega umhverfis sem flugsamgöngum er búið auk nauðsynlegra valdheimilda og úrræða stjórnvalda. Einkum var leitast við að taka tillit til efnisákvæða reglugerðar (ESB) 2018/1139, afleiddra gerða og annarra EES-gerða við samningu frumvarpsins. Þá var einnig leitast við að styrkja eða styðja við þau ákvæði sem áfram er þörf á þar sem gildissviði reglugerðar (ESB) 2018/1139 sleppir og samhliða yfirfara heimildir ráðherra til að setja reglugerðir lagaákvæðum til frekari fyllingar. Þá var köflum frumvarpsins fjölgað frá gildandi lögum í því skyni að sameina í kafla efnisskyld ákvæði og auka skýrleika og aðgengi.

Með vísan til lögmætisreglu stjórnsýslu- og stjórnskipunarréttar, sér í lagi lagaáskilnaðarreglunnar, var einkum hugað að ákvæðum er lúta að kvöðum sem lagðar eru á einstaklinga og lögaðila og takmörkunum á atvinnufrelsi og eignarrétti, svo sem að virtum þeim kröfum sem gera verður til skýrleika lagaheimilda fyrir íþyngjandi reglugerðarákvæðum. Vegna grunnreglu um lögbundnar refsheimildir og ákvæðis um stjórnvaldssektir er einnig talin vera þörf fyrir skýrari verknaðarlýsingu brota. Hafa ber í huga að ef gerð er innleidd sem stjórnvaldsfyrirmæli er jafnframt nauðsynlegt að gæta þess að fyrir henni sé nægjanleg stoð í lögum. Því þurfa lög um loftferðir að hafa efnisákvæði sem, eftir atvikum, kunna að vera nánar útfærð í reglugerð, auk heimilda til setningar reglugerða. Skv. 7. gr. EES-samningsins, sbr. fylgiskjal I með lögum nr. 2/1993, er íslenska ríkið skuldbundið til þess að innleiða reglugerðir Evrópusambandsins sem vísað er til í samningnum sem reglugerðir að landsrétti. Er frumvarpinu því ætlað að tryggja að fullnægjandi ákvæði séu fyrir hendi í lögum sem og heimildir til setningar reglugerða til að fullnægja framangreindum skuldbindingum. Heimildir til setningar reglugerða eru nokkuð fyrirferðarmiklar í frumvarpinu en í ljósi umfangs afleiddrar löggjafar er vart hjá því komist að hafa þær nokkuð ítarlegar.

Í ljósi þess að þær þjóðréttarlegu skuldbindingar sem efni frumvarpsins byggist á eru í sífellðri þróun afmarkast efni frumvarpsins við þær breytingar sem fram voru komnar í endanlegri mynd 1. september 2021, þ.e. frágengnar gerðir af hendi Evrópusambandsins sem tilbúnar eru til upptöku í EES-samninginn. Ekki er því tekið tillit til nýlegra álita EASA og draga að nýjum EES-gerðum sem ekki eru fullkláruð fyrir það tímamark þar sem þær tillögur eru enn til umfjöllunar á vettvangi Evrópusambandsins.

Við vinnslu frumvarpsins kom meðal annars til skoðunar hvort æskilegt væri að feta þá braut sem farin hefur verið á öðrum sviðum og lögfesta tiltekna alþjóðasamninga og EES-gerðir. Var t.d. talið heppilegra að lögfesta Montreal-samninginn frá 1999 í heild í stað umritunar eins og nánar er rakið í athugasemdum við XVII. kafla í greinargerð. Einnig var sérstaklega til athugunar hvort æskilegt væri að lögfesta reglugerð (ESB) 2018/1139 í heild. Var einkum þrennt talið standa í vegi fyrir því. Í fyrsta lagi var það óhagræði að ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar um upptöku gerðarinnar, sem inniheldur meðal annars mikilvægan aðlögunartexta við einstök efnisákvæði gerðarinnar, liggur ekki fyrir í endanlegri mynd og að ófyrirséð er hvort það náist fyrir framlagningu frumvarpsins og þinglega meðferð. Í öðru lagi gerir lengd reglugerðarinnar og efnistök það að verkum að lögfesting yrði síst til þess að auka gagnsæi, skýrleika og aðgengi að efni nýrra laga. Þá má einnig nefna að ekki hefur verið tekin endanleg afstaða til allra valkvæðra ákvæða gerðarinnar sem mundu mögulega kalla á lagabreytingu ef ákveðið yrði að nýta þau ákvæði eða breyta síðar meir. Í þriðja lagi hafa þegar verið kynntar á vettvangi Evrópusambandsins hugmyndir um breytingar á gerðinni sem mundu kalla á frekari lagabreytingar þegar kæmi að innleiðingu slíkra breytinga. Þá var einnig ljóst að þrátt fyrir að reglugerðin væri lögfest þyrfti engu síður að halda til haga efnisákvæðum þar sem gildissviði reglugerðarinnar sleppir.

3. Meginefni frumvarpsins.

Frumvarpið skiptist efnislega í tuttugu og tvo kafla, þar af eru breytingar á ýmsum öðrum lögum í síðasta kaflanum. Í frumvarpinu eru lagðar til veigamiklar breytingar frá gildandi lögum sem í meginráttum varða stjórn flugmála og eftirlit, uppfærslu efnisákvæða til samræmis við EES-gerðir og aðrar þjóðréttarlegar skuldbindingar og lögfestingu Montreal-samningsins frá 1999 í heild sinni. Rétt er þó að hafa í huga að fjölmörg nýmæli frumvarpsins eiga rætur að rekja til efnisákvæða í EES-gerðum sem þegar hafa verið innleiddar í landsrétt.

3.1. *Helstu nýmæli.*

I. kafli. Markmið, gildissvið og orðskýringar. Lagt er til að gildissviðið verði útvíkkað frá gildandi lögum. Er það einkum gert í ljósi víðtæks eftirlitshlutverks EASA með loftförum, aðilum og starfsemi í þriðju ríkjum og vegna vottunar og eftirlits með veitendum samevrópskrar þjónustu á sviði rekstrarstjórnunar flugumferðar/flugleiðsögu, vegna neytendaverndar (sjá kafla XVI og XVII), en einnig til tryggja að hlutir og tæki sem farið geta um loftið en eru ekki loftför falli undir gildissvið frumvarpsins.

Í II. kafla eru lagðar til verulegar breytingar á skipan stjórnunar og eftirlits á sviði flugmála frá gildandi lögum. Í kaflanum er leitast við að skýra nánar tilhögun og afmörkun verkefna og ábyrgðar milli lögbærra stjórnvalda, Samgöngustofu og Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins með vísan til ákvæða reglugerðar (ESB) 2018/1139. Jafnframt eru lagðar til frekari heimildir en gildandi lög geyma til tilfærslu eftirlits til hæfra aðila, annarra lögbærra landsyfirvalda og til Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins. Samhliða eru einnig lagðar til breytingar á lögum um Samgöngustofu, stjórnsýslustofnun samgöngumála. Þær breytingar sem lagðar eru til teljast þó vart nýmæli þar eð sú verkaskipting sem rutt hefur sér til rúms hefur verið við lýði um nokkurt skeið.

Í III. kafla um aðgang að íslensku yfirráðasvæði er lagt til að það fyrirkomulag sem þegar hefur verið innleitt sé endurspeglad í ákvæðum nýrra laga. Þá verði einnig skýrt greint á milli heimilda til flugs og eftirlits á sviði flugöryggis og verndar.

Ýmis almenn ákvæði eru viðfangsefni IV. kafla. Nokkuð er um nýmæli þótt mörg ákvæðin eigi rætur að rekja til fyrirliggjandi skuldbindinga.

Í V. kafla um skráningu loftfara er mælt fyrir um tvær nýjar skrár sem Samgöngustofu er ætlað að halda. Annars vegar er skrá um flugrekendur/umráðendur ómannaðra loftfara sem skylt verður að skrá sig og hins vegar skrá um hluti og tæki sem farið geta um loftið en eru ekki loftför, þ.m.t. geimhluti. Þá verður einnig skylt að skrá ómönnuð loftför sem háð eru vottun í loftfaraskrá en gildandi lög hafa til þessa aðeins kveðið á um heimild til skráningar loftfara, ekki skyldu.

Í VI. kafla um lofthæfi er í fyrsta skipti fjallað um vottun á hönnun framleiðsluvöru, hluta og úppsetts búnaðar, útgáfu tegundarvottorða, starfsemi sem háð er vottun á sviði hönnunar og framleiðslu framleiðsluvara sem og vottun ómannaðra loftfara að tilteknum skilyrðum uppfylltum.

Í VII. kafla um vottun einstaklinga og aðila er annast þjálfun eru lagðar til breytingar á lágmarks- og hámarksaldri flugmanna vissra tegunda loftfara, kveðið á um vottun flughermis-þjálfara, sem er nýmæli, og vottun aðila sem annast þjálfun sem hafa staðfestu í þriðju ríkjum.

Í VIII. kafla um flugrekstrarleyfi er lagt til að þær ákvæði um kröfur til eignarhalds í flugrekstri sem nú eru í lögum um fjárfestingu erlendra aðila í atvinnurekstri á sviði flugrekstrar verði hluti kaflans. Ekki er um eiginlega efnisbreytingu að ræða heldur aðeins tilfærslu ákvæða.

Í IX. kafla um starfrækslu loftfara er lagt til að lögfest verði ýmis efnisákvæði sem áður voru að mestu leyti aðeins í afleiddu regluverki.

Í X. kafla um vinnuvernd flugverja er gildissvið kaflans lítillega útvíkkað og ákvæði uppfærð með vísan til fyrirliggjandi EES-gerða.

Í XII. kafla um flugvelli eru lagðar til margvíslegar breytingar í því skyni að aðlaga ákvæði kaflans að fyrirliggjandi EES-gerðum. Mælt er fyrir um eftirlit með flugafgreiðslu og hlaðstjórnunarþjónustu og lagt til að komið verði á sérstakri samráðsskyldu milli sveitarfélaga og rekstraraðila flugvalla vegna skipulagsmála. Einnig hafa ákvæði um skipulagsreglur flugvalla og hindranir við flugvelli verið endurskoðuð.

Í XIII. kafla um flugvernd hafa ákvæði er varða flugvernd verið uppfærð, einkum með tilliti til breytinga á EES-gerðum er meðal annars lúta að athugunum á bakgrunni.

Í XIV. kafla um loftrýmið og þá þjónustu sem veitt er loftförum er lagt til að lögfest verði nýmæli um skipulag og stjórnun loftrýmisins og hönnun flugferla. Þá er lagt til að komið verði á auknu samráði við ákvarðanatöku um ótímabundnar takmarkanir á nýtingu loftrýmisins, svo sem vegna setningar bann-, hafta- og hættusvæða. Þetta er ekki síst mikilvægt vegna ómann- aðra loftfara og fjölda bæði opinberra aðila og einkaaðila sem vilja takmarka og banna flug þeirra yfir afmörkuðum svæðum. Enn fremur er mælt fyrir um tilkynningarskyldu vegna mannvirkja og hluta (hindrana) sem eru 50 m og hærri.

Í XV. kafla um aðgang að markaði, þjónustugjöld o.fl. eru lagðar til breytingar á meðferð ágreinings vegna gjaldtöku flugvalla og skerpt á öðrum ákvæðum er varða efnahagslegt eftirlit, svo sem hvað varðar aðgang að flugafgreiðslu, úthlutun afgreiðslutíma flugvalla o.fl. Einnig er lagt til að sérstök heimild ráðherra til að bregðast við markaðsbresti á váttryggingamarkaði verði lögfest.

Í XVI. kafla um neytendavernd eru lagðar til nokkrar breytingar á fyrirkomulagi við afgreiðslu kvartana neytenda, kæruheimild til ráðherra felld niður, úrskurðir verði bindandi með aðfararheimild en flugrekandi/rekstraraðili flugvallar hafi 30 daga til að tilkynna að hann hyggist ekki vera bundinn við úrskurð. Þá verði heimilt að birta opinberlega nafn flugrek- anda/rekstraraðila flugvallar sem gerir slíka tilkynningu.

Í XVII. kafla um bótaábyrgð í loftflutningum er lagt til að Montreal-samningurinn frá 1999 um bótaábyrgð flugrekenda verði lögfestur í heild í stað umritunar í gildandi lögum. Er samn- ingnum ætlað að vera fylgiskjal með lögnum.

XX. kafli um valdheimildir, þvingunarúrræði og refsingar byggist að miklu leyti á sam- svarandi ákvæðum í gildandi lögum sem finna má á víð og dreif í lögnum. Í kaflanum er meðal annars kveðið á um valdheimildir, þvingunarúrræði, stjórnsýsluviðurlög, þ.m.t. heimild Samgöngustofu til að leggja á stjórnvaldssekt, tilkynningarskyldu vegna tiltekinna aðgerða og ráðstafana, auk ákvæða er varða kærur, málsmeðferð og málshöfðun.

Í XXI. kafla um lokaákvæði er að finna ákvæði um innleiðingu EES-gerða, gildistöku og brottfall laga.

Ekki er unnt í þessari samantekt að gera þeim breytingum sem lagðar eru til tæmandi skil og vísast því til nánari umfjöllunar um einstök ákvæði hér á eftir.

3.2. Breyting á öðrum lögum.

Í frumvarpinu eru lagðar til breytingar á öðrum lögum, afleiðingarbreytingar. Breytingar á lögum um Samgöngustofu, stjórnsýslustofnun samgöngumála, og lögum um rannsókn sam- gönguslysa leiðir að mestu af ákvæðum reglugerðar (ESB) 2018/1139. Veigamestu breyting- arnar á lögum um rannsókn samgönguslysa varða skyldur nefndarinnar til að rannsaka flugslys og alvarleg flugatvik.

Lögð er til sú breyting á lögum um fjárfestingu erlendra aðila í atvinnurekstri að 3. tölul. 1. mgr. 4. gr. laganna falli brott þar eð samsvarandi ákvæði er tekið upp í IX. kafla um flug- rekstur. Stóð valið á milli þess að gera breytingar á framangreindu ákvæði á lögum um fjár- festingu erlendra aðila í atvinnurekstri, meðal annars til að taka tillit til stofnsamnings EFTA og samningsins um sameiginlega Evrópska flugsvæðið, eða fella það niður og samhliða taka slíkt ákvæði upp í lög um loftferðir. Var síðarnefnda leiðin fyrir valinu þar eð eðlilegt má telja að lög um loftferðir taki til starfrækslu loftfara og flugreksturs heildstætt.

Þá eru afmarkaðar breytingar lagðar til á tekjuskattslögum og lögum um friðhelgi og for- réttindi alþjóðastofnana í því skyni að bregðast við athugasemdum Eftirlitsstofnunar EFTA og

til að tryggja að hluta til efnislega innleiðingu bókunar 7 um friðhelgi og forréttindi Evrópu-sambandsins sem getið er í aðlögunartexta flestra EES-gerða er varða undirstofnanir Evrópu-sambandsins sem Ísland er aðili að. Þá eru einnig lagðar til breytingar á ýmsum öðrum lögum sem aðallega eru leiðréttingar á notkun hugtaka eða tilvísunum.

Breytingar á lögum um Landhelgisgæslu Íslands má rekja til XIX. kafla frumvarpsins um leit, aðstoð og björgun.

Að síðustu eru lagðar til fáeinar breytingar á lögum um aðför og lögum um nauðungarsölu vegna lögfestingar Höfðaborgarsamningsins og bókunar um búnað loftfara, sbr. lög um Höfðaborgarsamninginn um alþjóðleg tryggingarréttindi í hreyfanlegum búnaði og bókun um búnað loftfara sem tóku gildi 1. október 2020.

3.3. Breytingar á frumvarpi frá því að það var lagt fram á 151. löggjafarþingi 2020–2021.

Eins og vikið er að í upphafi þessarar greinargerðar hafa fáeinar breytingar verið gerðar á texta frumvarpsins frá því að það var lagt fram á 151. löggjafarþingi (sjá 586. mál, þskj. 994). Fyrirferðarmestar eru breytingar í XIV. kafla um loftrýmið og þjónustu við flugumferð vegna fyrirhugaðrar upptöku nýrra gerða í EES-samninginn er fjalla um svonefnt „u-rýmisloftrými“, „veitendur u-rýmisþjónustu“ og „samræmda upplýsingaþjónustu“, sjá framkvæmdarreglugerðir framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2021/664, 2021/665 og 2021/666 frá 22. apríl 2021. Fela breytingarnar í sér bæði efnis- og orðalagsbreytingar einstakra greina innan kaflans, auk breytinga í öðrum köflum til samræmis við þær breytingar sem gerðar eru í XIV. kafla.

Felldar hafa verið niður fjórar greinar frá fyrra frumvarpi, í fyrsta lagi grein um samninga-gerð við erlend ríki (áður 188. gr.), í öðru lagi grein sem fjallaði um bókun 35 við EES-samninginn (áður 256. gr.), í þriðja lagi ákvæði til bráðabirgða í lögum nr. 41/2021, um breytingu á lögum um loftferðir, nr. 60/1998 og í fjórða lagi um breytingu á lögum um virðisaukaskatt (áður 264. gr.).

Þá hefur orðalag fáeinna greina verið endurbætt, sbr.:

- reglugerðarheimild í 19. gr. (viðbragðsáætlun vegna flugslysa), 29. gr. (gagnkvæm viðurkenning), 2. mgr. 46. gr. (loftfar tekið af skrá) og 51. gr. (reglugerðarheimild),
- 198. gr. (stöðvun loftfars vegna ógreiddra gjalda) til frekari einföldunar, auk þess sem bætt er við sérstakri reglugerðarheimild við greinina,
- 210. gr. (lögfesting Montreal-samningsins frá 1999) þar sem tilvísun til 1. gr. samningsins er bætt við 3. mgr. greinarinnar,
- 211. gr. (gildissvið) þar sem lagfæringar eru gerðar á orðalagi,
- 254. gr. (geðvirk efni) þar sem bætt er við viðmiðun um magn vínanda í lofti,
- 257. gr. (gildistaka og brottfall laga) þar sem nauðsynlegar breytingar voru gerðar í ljósi þess tíma sem liðið hefur frá framlagningu fyrra frumvarps og annarra breytinga á frumvarpinu.

Að auki hafa verið gerðar ýmsar smávægilegar leiðréttingar, auk uppfærslu dagsetninga og millivísana. Í greinargerð hafa verið uppfærðar ýmsar upplýsingar um stöðu alþjóðasamninga (fjölda aðildarríkja og dagsetningar) og skýringum við nokkrar greinar hefur verið bætt við.

4. Samræmi við stjórnarskrá og þjóðréttarlegar skuldbindingar.

Stjórnskipuleg álitaefni varða aðallega fyrirhugaða innleiðingu reglugerðar (ESB) 2018/1139 og eru þau sömu og áður hafa komið fram vegna upptöku og innleiðingar forvera reglugerðar (ESB) 2018/1139 og reglugerðar (EB) nr. 216/2008, sbr. þingsályktun um heimild til staðfestingar ákvörðunar sameiginlegru EES-nefndarinnar um breytingu á XIII. viðauka

(Flutningsstarfsemi) við EES-samninginn, 621. mál á 139. löggjafarþingi 2010–2011, samþykkt sem þingsályktun nr. 39/139 á Alþingi 10. júní 2011. Snúa álitaefnin fyrst og fremst að framsali framkvæmdarvalds og dómssvalds.

Framkvæmdarvald á tilteknum sviðum flugöryggis er alfarið falið EASA á grundvelli reglugerðarinnar (og eldri reglugerða). Þannig er EASA falið fyrir hönd allra EES-ríkja að rækja ákveðnar skyldur gagnvart einstaklingum og lögaðilum í EES-ríkjunum og þriðju ríkjum og fara með sjálfstætt ákvörðunar- og eftirlitsvald. Með reglugerð (ESB) 2018/1139 hefur þetta hlutverk verið útvíkkað lítillega til nýrra atriða, svo sem óuppsetts búnaðar og búnaðar til að fjarstýra ómönnuðum loftförum. Sem dæmi má nefna að EASA annast vottun og eftirlit á sviði hönnunar framleiðsluvara (loftfara, hreyfla eða loftskrúfna) innan EASA-ríkjanna og með aðilum sem hafa staðfestu í þriðju ríkjum sem hanna, framleiða eða starfrækja loftför, annast flugkennslu, veita viðhaldsþjónustu o.fl. Upptalningin er ekki tæmandi. Sem stjórnvald fer EASA með sambærilegar valdheimildir og lögbær landsyfirvöld, svo sem til að taka á móti umsóknum, gefa út vottorð, framkvæma eftirlit og grípa til öryggisráðstafana, svo sem banna, takmarka eða setja þeirri starfsemi sem undir eftirlit hennar heyrir skilyrði o.fl.

Þá hefur EASA verið falið að koma fram fyrir hönd EASA-ríkjanna á afmörkuðum sviðum flugöryggis og sinna ákveðnum skyldum. EASA annast störf og verkefni hönnunar-, framleiðslu- og skráningarríkis samkvæmt Chicago-samningnum, hvað varðar vottun hönnunar og skyldubundnar upplýsingar um áframhaldandi lofthæfi hvað varðar þær framleiðsluvörur sem falla undir gildissvið reglugerðarinnar, sbr. 77. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139.

Af framangreindu framsali framkvæmdarvalds leiðir að ákvarðanir EASA á afmörkuðum sviðum lúta málsmæðferðarreglum samkvæmt reglugerðinni. EASA tekur sjálfstæðar ákvarðanir þar sem stofnuninni hafa alfarið verið falin tiltekin verkefni og eftirlit. Heimilt er að kæra ákvarðanir stofnunarinnar til sérstakrar kærunefndar sem telst vera hluti af stjórnsýslufyrirkomulagi EASA, en er sjálfstæð í störfum sínum. Úrskurðir kærunefndarinnar sæta eingöngu kæru til dómstóls Evrópusambandsins. Almennt gildir að einungis er heimilt að höfða mál fyrir dómstóli Evrópusambandsins til ógildingar á ákvörðun EASA eftir að kæruleið máls hefur verið tæmd. Sama á við um mál sem varða athafnir eða athafnaleysi EASA sem ætlað er að hafa réttaráhrif gagnvart þriðja aðila og vegna skaðabótaábyrgðar innan og utan samninga og á grundvelli gerðardómsákvæða.

Eftirlitsstofnun EFTA fer með eftirlit með því að EFTA-ríkin sinni skuldbindingum sínum samkvæmt EES-samningnum. Á grundvelli reglugerðarinnar annast EASA vöktun á framfylgni ríkjanna fyrir hönd framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins og Eftirlitsstofnunar EFTA með skuldbindingum á sviði flugöryggis auk þess að sinna eigin verkefnum og eftirliti með eftirlitsskyldum aðilum sem falla undir valdssvið hennar. Telji EASA að eftirlitsskyldir aðilar hafi vanrækt skyldur sínar eða gerst brotlegir við þær getur stofnunin beint beiðni til Eftirlitsstofnunar EFTA um að leggja sektir eða fívíti á aðila sem hefur brotið, af ásetningi eða af gáleysi, gegn ákvæðum reglugerðarinnar eða afleiddu regluverki. Eins getur stofnunin lagt til að þvingunarúrræði verði beitt, þ.e. fívíti, í því skyni að knýja aðila til framfylgni. Álagning sektar og fívítis á þá aðila sem hafa höfuðstöðvar eða aðalaðsetur hér á landi og falla undir eftirlit EASA samkvæmt framansögðu fer fram hjá Eftirlitsstofnun EFTA en framkvæmdastjórn Evrópusambandsins fer með sömu valdheimildir gagnvart aðilum með staðfestu innan Evrópusambandsins og í þriðju ríkjum. Þá hefur EFTA-dómstóllinn í sömu tilvikum með höndum endurskoðun ákvarðana Eftirlitsstofnunar EFTA um sektir og fívíti. Ákvarðanir Eftirlitsstofnunar EFTA eru einvörðungu bornar undir EFTA-dómstólinn og dómar hans koma til fullnustu hér á landi.

Á sviðum sem EASA-reglugerðin tekur til setur hún einnig EES-ríkjunum skorður hvað varðar þau verkefni og eftirlit sem falla undir gildissvið reglugerðarinnar. Má þar nefna veitingu undanþágna og ráðstafanir sem kann að vera gripið til í öryggisskyni eða til verndar.

Eins og vikið er að hér að framan eru álitæfni tengd EASA-reglugerðinni ekki ný af nálinni. Allmargar álitsgerðir liggja þegar fyrir um mat á atriðum er tengjast framsali framkvæmdar- og dómsvalds vegna EES-samningsins og tengdra samninga og eru þær ekki einhlítar enda tilvikin mismunandi að efni og umfangi. Niðurstöður þeirra hafa fyrst og fremst miðast við einstök ákvæði en til viðbótar hafa jafnan verið gerðir fyrirvarar um sameiginleg áhrif af þróun samningsins í heild.

Með fyrrnefndri þingsályktunartillögu um heimild til staðfestingar ákvörðunar sameiginlegu EES-nefndarinnar vegna reglugerðar (EB) nr. 216/2008, forvera EASA-reglugerðarinnar, fylgdi álitsgerð sem Stefán Már Stefánsson, þáverandi lagaprófessor, vann að beiðni forsætisráðuneytisins og er dagsett 10. janúar 2011. Er álit hans prentað sem fylgiskjal II með þingsályktunartillögunni. Kemur þar meðal annars fram sú niðurstaða hans, með vísan til framsals framkvæmdarvalds, að „erfitt geti verið að fullyrða að slík löggjöf brjóti í bága við stjórnarskrá“. Meðal annars er skírskotað til þess í álitinu að „ekki megi þrengja um of að möguleikum Íslands til þess að tryggja hagsmuni sína í þjóðréttarsamningum og svo einnig að Alþingi hafi ákveðið svigrúm til að skýra stjórnarskrána með bindandi hætti“.

Hvað framsal dómsvalds varðar tiltók Stefán Már að „það teldist ekki andstætt ákvæðum íslenskrar stjórnarskrár þótt Ísland viðurkenndi í þjóðréttarsamningi að alþjóðlegur dómstóll kveði upp dóma sem túlka nánar þær þjóðréttarlegu skyldur sem leiða af viðkomandi þjóðréttarsamningi. Þetta gildi jafnt þótt slíkar niðurstöður gætu haft mikla þýðingu fyrir túlkun íslensks réttar af hálfu íslenskra dómstóla og stjórnvalda.“

5. Samráð.

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið birti í samráðsgátt stjórnvalda á vefnum Ísland.is dagana 30. nóvember 2018 – 16. janúar 2019 áform sín um upptöku reglugerðar (ESB) 2018/1139 í EES-samninginn og fyrirhugaða innleiðingu í landsrétt (mál nr. S-243/2018). Engar athugasemdir bárust ráðuneytinu vegna þessara áforma.

18. júní – 16. júlí 2019 kynnti ráðuneytið áform um lagasetningu vegna fyrirhugaðrar innleiðingar reglugerðar (ESB) 2018/1139 í samráðsgátt stjórnvalda á vefnum Ísland.is (mál nr. S-142/2019). Þrjár umsagnir bárust vegna áformanna.

Á tímabilinu 20. janúar – 10. febrúar 2020 birti ráðuneytið í samráðsgátt stjórnvalda á vefnum Ísland.is drög að frumvarpi til breytinga á lögum um loftferðir (mál nr. S-8/2020). Tvær umsagnir bárust um frumvarpið, frá Isavia ohf. og Samtökum atvinnulífsins, og var í báðum umsögnum einkum sett fram gagnrýni á að ekki skyldi ráðist í heildarendurskoðun laganna, sér í lagi að teknu tilliti til þess hversu umfangsmiklar breytingar voru lagðar til á gildandi lögum. Frumvarpið var ekki lagt fram. Þess í stað kynnti ráðuneytið í samráðsgátt stjórnvalda á vefnum Ísland.is dagana 22. maí – 19. júní 2020 áform um heildarendurskoðun laganna (mál nr. S-102/2020). Fjórar umsagnir bárust, frá Samtökum atvinnulífsins, Félagi íslenskra atvinnuflugmanna, Umhverfisstofnun og Isavia ohf. Einnig voru áform um heildarendurskoðun laganna kynnt á fundi fagráðs um flugmál.

Við vinnslu frumvarpsins var haft samráð við Samgöngustofu og rannsóknarnefnd samgönguslysa og hvað afmarkaða þætti varðar við forsætisráðuneytið, dómsmálaráðuneytið, félagsmálaráðuneytið, fjármála- og efnahagsráðuneytið, atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytið, utanríkisráðuneytið, umhverfis- og auðlindaráðuneytið, ríkislögreglustjóra, lögreglu-

stjórnann á Suðurnesjum, sýslumanninn á höfuðborgarsvæðinu, Vinnueftirlit ríkisins, Skipulagsstofnun, Umhverfisstofnun, Skattinn, Samtök atvinnulífsins, Isavia ohf., Neytendasamtökin, Landhelgisgæslu Íslands og Samband íslenskra sveitarfélaga. Drög að frumvarpi þessu voru birt til umsagnar í samráðsgátt stjórnvalda á vefnum Ísland.is á haustmánuðum 2020, þ.e. 19. október – 16. nóvember 2020 (mál nr. S-220/2020). Samtals bárust 13 umsagnir frá haghöfum og hefur við lokafrágang frumvarpsins meðal annars verið tekið mið af þeim.

Meðan frumvarpið var í samráðsgátt stjórnvalda var frumvarpið kynnt á fundi fagráðs um flugmál og fyrir einstökum hagsmunaaðilum að beiðni þeirra. Við lokavinnslu frumvarpsins var enn fremur haft samráð við einstaka hagaðila vegna athugasemda þeirra. Ítarlegt yfirlit yfir þær athugasemdir og ábendingar sem bárust og viðbrögð við þeim hefur verið birt í samráðsgátt stjórnvalda undir máli nr. S-220/2020 og er því hér aðeins stiklað á allra veigamestu breytingunum sem gerðar voru.

Í ljósi ábendinga um ósamræmi milli 2. gr. um gildissvið og gildissviðsákvæða einstakra kafla voru gerðar breytingar á gildissviðsákvæði, bæði er varðar nánari afmörkun á íslensku yfirráðasvæði og hvað varðar samræmi við aðra kafla (XVI. og XVII. kafla). Þá voru gerðar breytingar á fáeinum orðskýringum í 3. gr. Í II. kafla var bætt við ákvæði um heimild Samgöngustofu til vinnslu persónuupplýsinga og miðlun slíkra upplýsinga.

Ítarlegar umsagnir tveggja stéttarfélaga gáfu tilefni til endurskoðunar á ákvæðum X. kafla um vinnuumhverfi flugverja, einkum hvað varðar styrkingu ákvæða er varða fartíma- og vinnutímamörk, rannsókn vinnuslysa um borð í loftförum og almenna umgjörð eftirlits með vinnuumhverfi um borð og styrkingu reglugerðarheimildar.

Fram komu athugasemdir um fjölmörg efnisatriði XII. kafla um flugvelli, sér í lagi hvað varðar samráð rekstraraðila flugvallar og sveitarfélaga um vöktun og verndun flugvallar- umhverfis og setningu skipulagsreglna flugvallar og framfylgni við slíkar reglur. Gerðar voru breytingar á nokkrum ákvæðum kaflans til að koma til móts við þessar athugasemdir.

Fáeinir breytingar voru gerðar á ákvæðum XIII. kafla um flugvernd, aðallega vegna gagna og upplýsinga á sviði flugverndar sem ekki teljast trúnaðarflokkaðar til að tryggja engu síður vernd þeirra, miðlun og varðveislu.

Nokkur einföldun varð á 186. gr. (nú 187. gr.) um frammistöðuáætlun á sviði flugleiðsögu auk þess sem reglugerðarheimild í 187. gr. (nú 188. gr.) var yfirfarin.

Gerð var athugasemd við 198. gr. um heimild til stöðvunar loftfars er varðar framkvæmd slíkrar stöðvunar á grundvelli laga um kyrrsetningu, lögbann o.fl. Var ákvæðið endurskoðað og endurbætt í því skyni að auðvelda framkvæmd þess og skýra málsmeðferð.

Við XVII. kafla um bótaábyrgð í loftflutningum var bætt nýju ákvæði varðandi málshöfðun með vísan til Montreal-samningsins. Ekki er um efnislega breytingu frá gildandi lögum að ræða.

Vegna athugasemda um heimild erlendra stjórnvalda og annarra hagaðila til leitar og björgunar innan íslensks yfirráðasvæðis var gerð breyting á 222. gr. frumvarpsins og ráðherra falið að útfæra slíka heimild í reglugerð.

Gerð var athugasemd við birtingu nafns þess aðila sem hyggst ekki fara að úrskurði Samgöngustofu í neytendamálum, sbr. 249. gr. frumvarpsins, sér í lagi ef úrskurði stofnunarinnar yrði hnekkð fyrir dómstólum. Var orðalagi greinarinnar breytt þannig að Samgöngustofu yrði skylt að afmá nafn eða nöfn þeirra er dómur varðaði af vef sínum kvæði dómstóll upp dóm um sýknu.

Auk þess sem að framan greinir var fimm nýjum greinum bætt við frumvarpið. Í 88. gr. var bætt við ákvæði um tómaleigu- og þjónustuleigu á sviði flugrekstrar. Í 264. gr. (sem ekki lengur er hluti frumvarpsins) er lagt til að nýju bráðabirgðaákvæði verði bætt við lög um

virðisaukaskatt sem heimili tímabundna endurgreiðslu virðisaukaskatts af loftförum, hreyflum og loftskrúfum sem nota rafmagn sem aflagjafa og er almennt til ívilnunar. Til leiðréttingar er lögð til breyting á tilvísun í lögum um útsenda starfsmenn og skyldur erlendra þjónustuveitenda í 273. gr. (nú 271. gr.). Lagðar eru til breytingar á lögum um aðför og lögum um nauðungarsölu til áréttingar og skýringar vegna gildistöku laga um Höfðaborgarsamninginn um alþjóðleg tryggingarréttindi í hreyfanlegum búnaði og bókun um búnað loftfara auk breytinga á gildistökuákvæði (nú 257. gr.) varðandi gildistöku einstakra greina. Þá voru gerðar ýmsar almennar leiðréttingar í ljósi athugasemda frá hagaðilum auk þess sem skýringar í greinargerð með fjölda ákvæða voru endurbættar.

6. Mat á áhrifum.

Frumvarpið varðar hagsmuni neytenda og almennings, atvinnulífs og hins opinbera. Afleiðingar af samþykkt frumvarpsins fyrir almannahagsmuni og helstu hagsmunaaðila eru almennt taldar jákvæðar og til þess fallnar að stuðla að einsleitni löggjafar á sviði flugsamgangna innan Evrópska efnahagssvæðisins og EASA-ríkjanna. Nokkuð misjafnt er á hvaða tímapunkti ný verkefni og eftirlit sem lagður er grunnur að í frumvarpinu kemur til framkvæmda. Veltur það í flestum tilvikum á innleiðingu þeirra afleidda gerða sem byggjast á reglugerð (ESB) 2018/1139, svo sem hvað varðar ómönnuð loftför, u-rýmisloftþrýmið, netöryggi, flugferlahönnun, vottun öryggistengds flugvallarbúnaðar og eftirlit með flugafgreiðslu- og hlaðstjórnunaraðilum á flugvöllum. Brottfall lögveðs vegna ógreiddra flugtengdra gjalda og setning frekari skilyrða um beitingu og málsmeðferð vegna stöðvunar loftfars vegna slíkra gjalda kunna að hafa áhrif á flugrekendur og rekstraraðila flugvalla. Á það bæði við um getu fjárveikari flugrekenda til að viðhalda rekstri og nýliða til að hefja rekstur, svo sem vegna hugsanlega aukinna krafna um tryggingar fyrir greiðslufresti gjalda. Þá er talið að þessi sömu atriði kunni að hafa áhrif á Isavia ohf. samstæðuna hvað innheimtu flugtengdra gjalda varðar. Ekki hefur reynst unnt að kostnaðarmeta áhrif þeirra breytinga sem hér er getið.

Ekki er búist við að frumvarpið hafi sérstök áhrif á stjórnsýslu ríkisins, að Samgöngustofu undanskilinni. Ekki er gert ráð fyrir að frumvarpið hafi áhrif á stöðu kynjanna en engin greining á því liggur hins vegar fyrir.

Að mati Samgöngustofu koma áætluð útgjöld til með að aukast varanlega verði frumvarpið að lögum. Sá viðbótarkostnaður er áætlaður um 70 millj. kr. á ári vegna nýrra verkefna og fjölgunar stöðugilda. Þar af er gert ráð fyrir um 10 millj. kr. á ári vegna verkefna sem tengjast aðgerðaáætlun á sviði flugöryggis og útfærslu flugstefnu. Þá liggur fyrir að einskiptiskostnaður vegna kerfisþróunar, kynningarátaks og fræðslu í tengslum við ný verkefni er áætlaður um 36 millj. kr. Gert er ráð fyrir að aukin umsvif verkefna og eftirlits verði fjármögnuð að hluta til eða að öllu leyti með gjaldheimtu í samræmi við gjaldskrá stofnunarinnar hverju sinni. Gert er ráð fyrir að tekjuáætlun Samgöngustofu fyrir fjármálaáætlun fyrir árin 2023–2027 taki mið af breytingum samkvæmt frumvarpinu.

Rannsóknarnefnd samgönguslysa hefur metið fjárhagsáhrif vegna frumvarpsins. Niðurstaða þess mats er að bein fjárhagsáhrif frumvarpsins séu engin. Þrátt fyrir að frumvarpið kveði á um takmarkaðri skyldur nefndarinnar til að hlutast til um rannsókn nánar tiltekinna loftfara er jafnframt kveðið á um rétt nefndarinnar til að ákvarða að eigin frumkvæði að rannsaka flugslys eða alvarleg flugatvik sem tengjast slíkum loftförum, ef talið er að draga megi af slíkum rannsóknnum lærdóm í þágu aukins öryggis.

Dómsmálaráðuneytið hefur jafnframt metið fjárhagsáhrif frumvarpsins með tilliti til kaflans um leit og björgun og breytinga á ákvæðum á sviði fullnusturéttarfars og er varðar stöðvun

loftfars vegna ógreiddra gjalda. Niðurstaða mats er að bein fjárhagsáhrif frumvarpsins séu engin.

Vegna breytinga á tekjuskattslögum og lögum um friðhelgi og forréttindi alþjóðastofnana hefur fjármála- og efnahagsráðuneytið metið fjárhagsáhrif þeirra á ríki og sveitarfélög. Áhrifin eru talin mjög takmörkuð vegna þess hve breytingin snertir fáa einstaklinga.

Verði frumvarpið óbreytt að lögum er af þessum sökum ekki gert ráð fyrir að það hafi teljandi áhrif á afkomu ríkissjóð.

Um einstakar greinar og kafla frumvarpsins.

Um 1. gr.

Eins og rakið er í inngangi að greinargerð þessari byggjast markmið frumvarpsins á nýlega samþykktri flugstefnu. Tilfni þess að mótuð var stefna í flugi var margþætt. Meðal þess sem lá til grundvallar var að skapa umhverfi sem viðheldur grundvelli fyrir flugrekstur og flugtengda starfsemi á Íslandi, hvort sem um er að ræða núverandi eða nýja starfsemi, styður við vöxt hennar að því marki sem það er þjóðhagslega hagkvæmt, eykur atvinnusköpun og stuðlar að jákvæðri byggðaðróun. Þessi lykilviðfangsefni flugstefnu hafa í meginráttum legið til grundvallar þeirri vinnu sem liggur að baki frumvarpinu.

Frumvarpinu, ef það nær fram að ganga, er ætlað að verða ný heildarlög á sviði loftferða og jafnframt heildstæð löggjöf á þeim sviðum sem þau taka til í samræmi við skuldbindingar Íslands að þjóðarétti. Áhersla er lögð á flugöryggi og að byggt sé á þeim árangri sem náðst hefur á sviði flugöryggismála, fylgja honum eftir ásamt því að leita leiða til að stuðla áfram að auknu flugöryggi. Í því skyni er meðal annars lagt til að komið verði á og fylgt eftir landsáætlun og aðgerðaáætlun á sviði flugöryggis.

Greiðar samgöngur tengjast ekki síst markaðsaðgangi og tækifærum til samkeppni en einnig byggðastefnu og að samgöngum sé viðhaldið í samræmi við þörf þrátt fyrir að markaðsforsendur bresti. Skilvirkni skilar sér í góðum árangri og meiri hagkvæmni. Ein forsenda lífsgæða í nútímasamfélagi er talin vera virk samkeppni í flugi og afleiddri þjónustustarfsemi sem tengist flugi sem og efnahagsleg velsæld og samkeppnishæfni landsins. Í þessu samhengi er vert að hafa í huga að góðar flugsamgöngur eru forsenda ýmissa annarra atvinnugreina, svo sem ferðaþjónustu og annarra þjónustugreina innan lands. Þá er virk samkeppni ekki síst mikilvæg þar sem hún veitir fyrirtækjum aðhald og hvetur til nýsköpunar, betri þjónustu og lægra verðs.

Forsenda greiðra samgangna er að fyrir hendi séu innviðir sem stuðlað geti að frekari uppbyggingu og viðhaldið þeim ávinningi sem unnist hefur. Því er ekki síst mikilvægt að tryggja uppbyggingu og viðhald innviða sem mæti þörfum notenda sem og að tryggja aðgengi að þeim. Þá er aukin áhersla á að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum flugs og flugtengds reksturs.

Um 2. gr.

Lagt er til að lögfest verði nokkuð ítarlegra og víðtækara gildissviðsákvæði en samkvæmt gildandi lögum. Byggist greinin í meginatriðum á grunnviðmiðum 1. gr. gildandi laga um loftferðir hvað varðar landfræðilega afmörkun, þ.e. að lögin gildi á íslensku yfirráðasvæði, sbr. lög um landhelgi, aðlægt belti, efnahagslögsögu og landgrunn, nr. 41/1979. Forráðasvæði íslenska ríkisins, íslenskt yfirráðasvæði, skiptist í aðalatriðum í land, hafsvæði og lofthelgi. Lofthelgin tekur til loftrýmisins yfir landinu, yfir innsævi og landhelginni. Landhelgin afmarkast af línu sem alls staðar er 12 sjómíllur frá grunnlínu sem dregin er milli tiltekinna staða, sbr. 1. gr. laga nr. 41/1979.

Almennt er viðurkennt að hvert ríki hafi óskoruð yfirráð í lofti yfir landi sínu, þ.e. *loftrýmiinu* (e. airspace) og landhelgi. Endurspeglast þessi viðurkenning í 1. gr. *Chicago-samningsins um alþjóðaflugmál* (e. Convention on international aviation) sem gerður var 7. desember 1944 og Ísland er aðili að, sbr. auglýsingu nr. 45/1947, og forvera hans, Parísar-samningsins svenefnda, sem gerður var árið 1919 (e. Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation). Þessi *fullveldisréttur* (e. sovereignty) byggist á almennt viðurkenndri þjóðréttarvenju, sbr. dóm Alþjóðadómstólsins í máli *Níkaragva gegn Bandaríkjunum* 27. júní 1986. Sú laga-lega og diplómátíska umgjörð sem alþjóðlegum flugsamgöngum er búin hvílir á þremur meginatriðum: Í fyrsta lagi fullveldi og lögsögu hvers ríkis yfir því loftrými sem er yfir yfirráðasvæði þess, þ.m.t. innsævi og landhelgi. Í öðru lagi því að loftrými yfir *alþjóðlegum hafsvæðum* (e. high seas) og öðrum hlutum jarðar sem ekki lúta lögsögu neins ríkis (terra nullis) er aðgengilegt loftförum allra ríkja. Sú regla Parísarsamningsins sem byggist á þjóðréttarvenju um rétt til *friðsamlegrar ferðar* (e. innocent passage) loftfars um lofthelgi annarra samningsríkja náði ekki fótfestu í Chicago-samningnum, aðallega að því er talið er vegna yfirstandandi heimstyrjaldar þegar samningurinn var gerður. Ber því mjög á milli meginreglna Chicago-samningsins í flugrétti og *hafréttarsamnings Sameinuðu þjóðanna* (e. The United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS) frá 1982, sbr. auglýsingar nr. 7/1985, 40/1993 og 43/1995 um rétt til friðsamlegrar ferðar. Í þessu samhengi er þó rétt að hafa í huga að lofthelgin nær aðeins til marka landhelgi hvers ríkis en tekur ekki til loftrýmisins yfir efnahagslögsögunni eða landgrunni þar sem öllum loftförum er frjáls för. Þá er rétt að hafa í huga að skv. 38. gr. UNCLOS er fyrir hendi réttur til flugs yfir sund (milli tveggja ríkja) fyrir bæði herloftför og loftför í flutningaflugi. Í þriðja lagi hefur hvert ríki algjört vald til að ákvarða um aðgengi eða synjun um aðgengi að lofthelgi sinni. Um aðgengi að íslensku yfirráðasvæði er nánar fjallað í III. kafla frumvarpsins.

Loftrýmið nær lóðrétt upp frá yfirborði jarðar í ótiltekna hæð. Við starfrækslu loftfara er almennt miðað við að efri mörk borgaralegrar flugumferðar séu 18 km, efri mörk uppdrif andrúmslofts (loftbelgir) séu 50 km, þröskuldur endurkomu fyrir geimför sé 120 km og lægsta raunhæfa hæð fyrir starfrækslu gervitungla sé 160 km. Ekki liggur fyrir þjóðréttarleg skilgreining um afmörkun *himingeimsins* (e. outer space) eða einfaldlega geimsins, þ.e. hvar hann byrjar og hvar loftrýmið endar og þar með lofthelgi ríkja. Ýmsar kenningar og sjónarmið hafa verið settar fram þar að lútandi á alþjóðavettvangi án þess að hljóta yfirgnæfandi stuðning eða samhljóða samþykki ríkja. *Skrifstofa Sameinuðu þjóðanna um málefni geimsins* (e. United Nations Office for Outer Space Affairs, UNOOSA) hefur haldið utan um þessar tillögur og þær verið ræddar á fundum *nefndar Sameinuðu þjóðanna um friðsamlega notkun himingeimsins* (e. Committee on the Peaceful Uses of Outer Space, COPUOS).

Í hnotskurn hafa tvær meginfylkingar mótast. Annars vegar er nálgun sem styður skýra afmörkun milli loftrýmis og geimsins og byggist á vísindalegum eða almennt viðurkenndum viðmiðum (staðbundin nálgun). Sem dæmi: von Kármánlínan (100 km frá sjávarmáli), lagskipting andrúmsloftsins og raunveruleg stjórnun loftrýmis, mörk andrúmsloftsins og geimsins, hámarksflughæð loftfara, loftaflfræðilegir eiginleikar og lægsti punktur brautar gervitungls/fars við jörðu. Hins vegar er nálgun sem byggist á því að slík afmörkun sé óþörf eða jafnvel ekki möguleg því að þær athafnir sem fram fara í þessu rými ætti að meta með tillit til markmiða (hagnýt nálgun). Dæmi: miðað er við tilgang, hönnun og vottun og áhrif á umferðarstjórn í loftrýminu/geimnum.

Hinn 10. október 1967 tók gildi samningur um rannsóknir og not ríkja af himingeimnum, tungli og stjörnum, oftast nefndur geimréttarsamningurinn (e. Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, Including the Moon and

Other Celestial Bodies). Fullgilti Ísland samninginn 5. febrúar 1968, sbr. auglýsingu nr. 1/1968. Aðildarríki hans voru 111 1. nóvember 2021. Með samningnum er slegið föstum nokkrum grundvallarreglum um geiminn, meðal annars að allar þjóðir hafi frelsi og jafnan rétt til rannsóknna og notkunar geimsins og að ekkert ríki geti stofnað til yfirráða í himingeimnum.

Með vísan til þess sem að framan greinir er ljóst að hér greinir mjög á milli flug- og geimréttar. Á grundvelli Chicago-samningsins hafa ríki óskoruð yfirráð yfir lofthelginni en samkvæmt geimréttarsamningnum getur ekkert ríki stofnað til yfirráða í himingeimnum, hvorki í rúminu né á tunglinu eða öðrum hnöttum. Því hefur afmörkun lofthelginnar einnig praktíska þýðingu hvað varðar yfirflug, svo sem *eldflauga* (e. rockets), hvort sem slíkar flaugar ná ekki fullri sporbraut, þ.e. skotið nær ekki æskilegum hraða til að viðhalda hringferð um sporbraut (svonefnt *kastbrautarskot*, e. sub-orbital), *grenndargeim* (e. near space) eða himingeiminn. Við skot á loft og endurkomu kann fyrirhuguð flug- eða fallferill eða braut hlutar að fara um lofthelgi fleiri en eins ríkis. Þetta á einkum við um „trans-atmospheric“-eldflaugar og *eldflaugar sem fara á sporbaug* (e. orbital rockets). Einnig má í þessu samhengi hugleiða stöðu og yfirflug *gervitungla* (e. satellites) á sporbaug um jörðu eða sistöðutungl við miðbaug jarðar. Þá er rétt að benda á að skaðabótareglur flug- og geimréttar eru ólíkar.

Stefna íslenskra stjórnvalda í málefnum geimsins hefur ekki verið mótuð og ekki er tekin afstaða til þeirra mála í nýlegri flugstefnu. Þá er íslensk löggjöf fáorð um málefni geimsins. Er því ekki tilefni í þessu frumvarpi til þess að varpa fram skilgreiningu á ytri mörkum loft-rýmisins og geimsins. Á það hefur verið bent að þessi skortur á skilgreiningu hefur takmarkaða praktíska þýðingu þó að um það megi deila. Til að mynda tilgreinir geimréttar-samningurinn að tunglið sé í geimnum og veitir þannig nokkrar vísbendingar um afmörkun.

A-liður 1. mgr. 2. gr. er efnislega samhljóða 1. mgr. 1. gr. gildandi laga. Af þjóðerni loftfars (skráningu þess) hefur verið talið leiða að lögsaga skráningarríkis nái til loftfarsins hvar sem það er statt nema samningar við önnur ríki eða lög þess ríkis sem loftfarið fer um leiði til annars. Byggist þessi nálgun á þriðjættum meginreglum Chicago-samningsins um lögsögu ríkja, þ.e. í fyrsta lagi á *forráðasvæðislögsögu* (e. territorial jurisdiction) sem tekur til yfirráðasvæðis ríkisins með öllu sem á eða í því er (að meðtöldum öllum loftförum innan yfirráðasvæðis þess, óháð skráningu); í öðru lagi á svonefndri *ígildisforráðasvæðislögsögu* (e. quasi-territorial jurisdiction) sem tiltekur lögsögu skráningarríkis yfir loftfari hvar sem það er statt, m.a. yfir úthöfunum og í loftrými þar sem engu ríki hefur verið ákvarðaður fullveldisréttur, og alls sem í því er; og að lokum á *lögsögu yfir loftfari* (e. personal jurisdiction) á grundvelli skráningar þess en tekur ekki til þeirra eða þess sem í loftfari er. Þannig hefur forráðislögsagan verið talin ganga framar ígildisforráðasvæðislögsögu og lögsögu yfir loftfari, en ígildisforráðasvæðislögsaga verið talin ganga framar lögsögu yfir loftfari. Hvað framangreinda nálgun varðar er þó rétt að hafa í huga þá afmörkun með tilliti til refsilögsögu sem fjölmargir þjóðréttarsamningar hafa að geyma, auk undantekninga frá slíkri afmörkun. Sem dæmi tiltekur 4. gr. Tókýósamningsins frá 1963 um lögbrot og aðra verknaði í loftförum, að aðildarríki samningsins sem ekki er skráningarríki loftfars geti í tilteknum tilvikum haft afskipti af flugi og beitt refsilögsögu sinni vegna brots sem framið er um borð í loftfari, t.d. ef meint brot hefur áhrif á yfirráðasvæði ríkisins eða er beint gegn öryggi þess. Þá er einnig gerður fyrirvari við gildissvið samningsins með vísan til ákvæða í landslöggjöf viðkomandi ríkis sem tiltekið getur viðtækari refsilögsögu.

Hvað úthöfin varðar tiltekur 12. gr. Chicago-samningsins að þær reglur sem teknar eru upp á grundvelli samningsins skuli gilda yfir úthöfunum. Á þetta meðal annars við um flugreglurnar sem fram koma í viðauka 2 (flugreglur) við Chicago-samninginn sem ætlað er að gilda þar án undantekninga, sbr. 3. mgr. 169. gr. frumvarpsins.

Aðrir staflíðir (b-, c- og e-g-liður) í 1. mgr. eru nýmæli sem eiga rætur að rekja til víðfeðms gildissviðs reglugerðar (ESB) 2018/1139 og afleidds regluverks sem tekur ekki aðeins til loftfara, einstaklinga og lögaðila sem staðfestu hafa í EASA-ríkjum heldur einnig utan þeirra auk þjónustu sem aðilar með staðfestu innan EASA-ríkjanna veita óháð því hvar þjónustan er veitt (landfræðilega). Þar með er talin þjónusta sem veitt er í loftrými yfir úthöfunum, utan yfirráðasvæðis EASA-ríkjanna. Þá er einnig leitast við að taka tillit til þeirra aðstæðna þegar lögbært landsyfirvald erlends ríkis eða EASA hefur fært eftirlit til Samgöngustofu, sbr. f-lið.

Í d-lið, sem einnig er nýmæli, er tiltekið að gildissviðið taki til hluta og tækja sem farið geta um loftið en teljast ekki loftför, þ.e. haldast ekki á lofti vegna verkana loftsins eins og loftför. Sem dæmi um slíka hluti og tæki má nefna *geimför* (e. space craft) og *skotvagna* (e. launch vehicles). *Eldflaugar* (e. rockets) og *skotflaugar* (e. missiles) teljast alla jafna ekki til loftfara þótt það sé ekki algilt. Til að mynda geta *stýriflaugar* (e. cruise missiles) og *stýrð flugskeyti* (e. guided missiles) talist loftför. Er þetta nokkur útvíkkun á gildissviði gildandi laga en í 2. mgr. 2. gr. þeirra laga er heimild ráðherra til að setja reglur um tæki sem ætluð eru til að hreyfast um loftið en eru ekki loftför. Samsvarandi heimildum er viðhaldið í 4. mgr. 21. gr. Markmið þessarar breytingar er fyrst og fremst að tryggja öryggi flugumferðar og almannaöryggi.

Í 3. mgr. er lagt til að víðtækara gildissvið tveggja kafla gildi óháð 1. mgr. Kaflarnir eru XVI. kafli um neytendavernd og XVII. kafli um bótaábyrgð í loftflutningum (lögfesting Montreal-samningsins frá 1999). Báðir kaflar hafa sérstakt gildissviðsákvæði, sjá annars vegar 201. gr. vegna XVI. kafla og hins vegar 210. gr. og 211. gr. vegna XVII. kafla, sem mæla fyrir um víðtækara gildissvið en það sem 1. mgr. mælir fyrir um. Helgast víðtækara gildissvið kaflanna fyrst og fremst af þeim þjóðréttarlegu skuldbindingum sem efni kaflanna byggist á eða vísar til.

Í 4. mgr. greinarinnar er mælt fyrir um heimildir ráðherra til að ákveða að hve miklu leyti lögin og reglugerðir sem settar eru samkvæmt þeim gildi utan íslensks yfirráðasvæðis og um erlend skráð loftför sem starfrækt eru af aðila sem er með höfuðstöðvar sínar eða aðalaðsetur á Íslandi. Málsgreinin byggist á samsvarandi heimildum í gildandi lögum, sbr. annars vegar 2. mgr. 1. gr. og hins vegar 39. gr. og 85. gr. Bent er á að ef heimildin er nýtt er litið svo á að þrátt fyrir erlenda skráningu loftfars sé það talið íslenskt í skilningi 2. tölul. 4. gr. almennra hegningarlaga, nr. 19/1940. Miðað er við að heimildinni sé beitt með tvennum hætti. Annars vegar með stjórnvaldsákvörðun eða stjórnvaldsfyrirmælum, þ.e. í reglugerð eða auglýsingu, eða hins vegar með vísan til samnings við erlent ríki.

Með vísan til gr. 83 bis í Chicago-samningnum er gert ráð fyrir að aðildarríki geti með samningi fært vissar skyldur og eftirlit með loftfari frá *skráningarríki loftfars* (e. state of registry) til þess ríkis þar sem flugrekandi hefur höfuðstöðvar sínar eða aðalaðsetur í, þ.e. *þess ríkis sem fer með eftirlit með starfrækslu loftfars* (e. state of the operator). Í slíkum samningi felst yfirfærsla afmarkaðra skyldna og eftirlits að því marki sem viðkomandi samningur greinir, sbr. þær skyldur sem felast í 12. gr., 30. gr., 31. gr. og a-lið 32. gr. í Chicago-samningnum. Nánar er fjallað um heimildir Samgöngustofu í þessu samhengi í 14. gr. frumvarpsins um tilfærslu eftirlits. Samkvæmt bókuninni um gr. 83 bis skal samningur um flutning skyldna og eftirlits aðeins hafa áhrif gagnvart öðrum aðildarríkjum Chicago-samningsins frá því tíma-marki sem samningur um flutning er skráður hjá ráði Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og efni hans birt skv. 83. gr. Chicago-samningsins eða að tilvist hans og gildissviði sé miðlað beint til stjórnvalda í aðildarríkjum Chicago-samningsins af ríki sem aðild á að samningi. Heldur

Alþjóðaflugmálastofnunin sérstaka skrá um slíka samninga sem eru aðgengilegir á vef stofnunarinnar. Bókun um breytingu á Chicago-samningnum (gr. 83 bis) var fullgilt af Íslands hálfu 9. maí 1990 en greinin sjálf tók gildi 20. júní 1997, sbr. auglýsingar nr. 10/1990 og 17/1997.

Af framangreindu leiðir að með sama hætti og erlent loftfar getur fallið undir íslenskan rétt getur íslenskt loftfar, skráð í loftfaraskrá hér á landi en starfrækt af erlendum flugrekanda, lotið erlendum lögum og reglum. Hafa ber í huga að staða aðildarríkja Chicago-samningsins getur hér verið mismunandi eftir því hvort viðkomandi ríki hefur fullgilt bókunina um breytingu á Chicago-samningnum um gr. 83 bis eða ekki. Réttaráhrif framsals þrátt fyrir skráningu samnings um framsal kunna því að vera takmörkuð gagnvart þeim ríkjum sem ekki hafa fullgilt eða staðfest bókunina. Eins og áður hefur verið rakið voru aðildarríki að Chicago-samningnum 193 talsins 1. nóvember 2021, en aðildarríki að bókuninni um gr. 83 bis voru á sama tímamarki mun færri, eða 176 talsins. Á vef Alþjóðaflugmálastofnunarinnar er yfirlit yfir þau ríki sem fullgilt eða staðfest hafa bókunina um gr. 83 bis, sem og þau ríki sem ekki hafa gert það.

Um 3. gr.

Í ákvæðinu er mælt fyrir um orðskýringar sem ætlað er að gilda fyrir alla kafla frumvarpsins, að undanskildum XVII. kafla og Montreal-samningnum sem er fylgiskjal með lögnum. Ástæða þessa er að XVII. kafli er lögfesting á ákvæðum Montreal-samningsins frá 1999. Ekki er ætlunin að raska eða breyta þeim orðum og hugtökum sem þar eru notuð.

Alþjóðlegt tungumál flugsins er enska og orðasambönd í orðskýringum greinarinnar eru þýðingar úr ensku. Í skýringum við einstakar greinar er þess gætt að birta orð og hugtök á ensku. Er þetta gert af ráðnum hug þar sem ætlunin er að reyna að festa frekar í sessi íslenska þýðingu þessara orða og samhliða stuðla að útbreiddari notkun þeirra.

Að öðru leyti byggjast orðskýringarnar á sömu orðskýringum og koma fram í reglugerð (ESB) 2018/1139 og öðrum EES-gerðum á sviði flugmála auk orðskýringa sem eiga rætur að rekja til Chicago-samningsins og viðauka hans. Leitast var við að velja orð og hugtök sem koma hvað oftast fyrir í ákvæðum frumvarpsins.

Orðið *loftfar* (e. aircraft) sem er skilgreint sérstaklega í orðskýringum tekur bæði til loftfara í *almenningsflugi* (e. civil aviation), einnig stundum nefnt borgaralegt flug, og *ríkisloftfara* (e. state aircraft). Í b-lið 3. gr. Chicago-samningsins er tiltekið að loftför sem notuð eru af hernaðaryfirvöldum, lögreglu og tollgæslu teljist til ríkisloftfara. Bent er á að með þessu orðalagi eru ríkisloftför ekki tæmandi talin. Loftför sem starfrækt eru af opinberum aðilum til að sinna opinberri þjónustu eða skyldum á ábyrgð ríkisins, sbr. 60. gr. og 92. gr., teljast ekki endilega ríkisloftför því að opinberir aðilar geta einnig starfrækt borgaraleg loftför, þ.e. eignarhald þeirra eitt og sér ákvarðar ekki að um ríkisloftfar sé að ræða. Sama á við um ákvörðun á því hvort flug telst starfrækt sem borgaralegt flug eða ríkisflug, þ.e. notkun þess ákvarðar flokkun. Þannig getur borgaralega skráð loftfar í flutningum á hermönnum verið talið í herflugi (þ.e. ríkisflugi) og loftfar skráð sem herloftfar en er notað við hjálparstarf, t.d. flutning neyðarbirgða, verið talið í borgaralegu flugi.

Hugtakið *loftfar* er afmarkað við tæki sem haldist getur á flugi vegna verkana loftsins annarra en loftpúðaáhrifa við yfirborð jarðar. Hugtakið er ekki skilgreint í Chicago-samningnum heldur í viðauka 7 (þjóðerni loftfara og skráningarmerki) við samninginn og var meðal annars sérstaklega breytt árið 1967 til að útiloka svifnökkva frá eldri skilgreiningu hugtaksins. Þá er rétt að hafa í huga að hlutir og tæki sem farið geta um loftið (en teljast ekki loftför), sbr. d-lið 1. mgr. 2. gr., sem ætlað er að ferðast út í geim, kunna að falla undir skilgreininguna loftfar ef þau nota lyftikrafta andrúmsloftsins til flugs meðan þau fljúga innan *loftrýmis* (e. air

space). Á þetta bæði við um svonefndar *kastbrautarflugvélar* (e. sub-orbital aerospace planes) og *flugvélar sem fljúga að sporbaug* (e. orbital aerospace planes).

Bent skal á að orðin *vottun* (e. certification) og *vottorð* (e. certificate) koma mjög víða fyrir og hafa víðtæka merkingu. Orðið *yfirlýsing* (e. declaration) kemur einnig víða fyrir og byggist á þeim möguleika sem EASA-reglugerðin tiltekur að í stað útgáfu vottorðs sé aðila heimilt að gefa þess í stað út yfirlýsingu til EASA eða lögbærra landsyfirvalda, eftir atvikum, um uppfyllingu krafna.

Fáeinar orðskýringar leiða af reglugerð (ESB) 2018/1139 þó svo að þær sé ekki að finna í reglugerðinni sjálfri. Sem dæmi má nefna skýringu á EASA-reglugerð, EASA-ríki og EASA-loftfari. Þessi hugtök má rekja beinlínis til 2. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 þar sem kveðið er á um gildissvið reglugerðarinnar.

Hugtakið *EASA-ríki* tekur til þeirra ríkja sem taka þátt í starfsemi Flugöryggisstofnunar Evrópu á grundvelli 129. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139. Nú eru það aðildarríki Evrópusambandsins, EFTA-ríkin, Ísland, Noregur og Liechtenstein á grundvelli EES-samningsins, auk Sviss á grundvelli samnings Sviss við Evrópusambandið á sviði flugmála og stofnsamnings EFTA. Bent skal á að upptalning ríkjanna tekur til yfirráðasvæða þessara ríkja eins og framangreindir samningar skilgreina þau. Hvað aðildarríki Evrópusambandsins varðar er kveðið á um yfirráðasvæði þeirra í 52. gr. sáttmálans um Evrópusambandið (TEU) og 355. gr. sáttmálans um starfshætti Evrópusambandsins (TFEU). Getur þessi afmörkun haft þýðingu í tilteknum tilvikum, svo sem til nánari afmörkunar á því valdi sem EASA er falið í þriðju ríkjum, þ.e. afmörkun á því hvaða ríki teljast þriðju ríki í skilningi reglugerðarinnar og hvaða flugrekendur/umráðendur í þriðju ríkjum teljast falla undir vottunarkröfur með tilliti til flutningaflugs til, frá og innan EASA-ríkjanna. Þá er einnig gagnlegt að hafa í huga að landfræðileg afmörkun samkvæmt framangreindum sáttmálum er ekki alltaf sú sama og sú sem tilgreind er í Schengen-gerðum.

Aðildarríki samningsins um sameiginlega evrópska flugsvæðið, Albanía, Bosnía og Hersegóvína, Norður-Makedónía, Svartfjallaland, Serbía og Kósovó, auk Íslands, Noregs og aðildarríkja Evrópusambandsins, eru samstarfsríki EASA, en teljast ekki full þátttökuríki. Samningurinn um sameiginlega evrópska flugsvæðið tilgreinir tvö aðlögunartímabil þar sem ríkin á Vestur-Balkanskaga vinna að því að samþætta löggjöf sína löggjöf Evrópusambandsins á málefna sviðinu. Í lok annars aðlögunartímabils er gert ráð fyrir að staða einstakra ríkja verði metin og staða þeirra og skilyrði fyrir þátttöku í EASA ákvörðuð. Í þessu samhengi er rétt að vekja athygli á hugtökum sem gjarnan vilja ruglast saman en þýða ólíka hluti. Annars vegar *sameiginlega evrópska flugsvæðið* (e. European Common Aviation Area) sem lýst er hér fyrir framan og tilgreinir það svæði sem framangreindur samningur tekur til og hins vegar *samevrópska loftskýmið* (e. single European sky). Það síðarnefnda er ýmist notað yfir tiltekið loftskými í Evrópu eða áætlanir Evrópusambandsins og löggjafar til umbóta á sviði rekstrarstjórnunar flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu sem fram hafa komið á síðastliðnum árum.

Sérstaklega skal bent á að hugtakið *EASA-loftfar* kemur til með að ráðast endanlega af innleiðingu reglugerðar (ESB) 2018/1139 í landsrétt og að teknu tilliti til beitingar svonefndra sveigjanleikaákvæða reglugerðarinnar, þ.e. svonefndra „opt-in“- og „opt-out“-möguleika. Jafnframt hefur hugtakið *EASA-loftfar* einnig sérstaka þýðingu með tilliti til þeirra breytinga sem frumvarpið leggur til á lögum um rannsókn samgönguslysa, sbr. 259. gr. frumvarpsins.

Hugtakið *flugrekandi/umráðandi* leiðir beint af þýðingu enska orðsins „operator“. Rétt er að benda á að hugtakið tekur ekki afstöðu til þess hvernig starfrækslu loftfarsins er háttað, þ.e. hvort um er að ræða starfrækslu í ábataskyni eða ekki.

Rétt er að benda sérstaklega á að skýringunni á ómönnuðu loftfari er ætlað að taka til bæði hugtakanna *ómannaðs loftfars* (e. unmanned aircraft) eins og það er skilgreint í reglugerð (ESB) 2018/1139, þ.e. loftfars sem starfrækt er eða hannað til flugs með sjálfstýringu eða fjarstýribúnaði án flugmanns um borð, og *ómannaðs loftfarskerfis* (e. unmanned aircraft systems), sbr. reglugerð (ESB) 2019/947. Ómannað loftfarskerfi er skilgreint sem ómannað loftfar ásamt búnaðinum til að fjarstýra því. *Búnaður til að fjarstýra ómönnuðu loftfari* (e. equipment to control unmanned aircraft remotely) er einnig skilgreindur í greininni. Bent skal á að búnaður til að fjarstýra ómönnuðu loftfari telst hvorki *hlutur* (e. part) né *óuppsettur búnaður* (e. non-installed equipment). Nánar er fjallað um „hlut“ í skýringum við 52. gr. frumvarpsins. Sú hugtakanotkun sem rutt hefur sér til rúms innan Evrópusambandsins og stuðst er við er ekki að öllu leyti í takt við þá hugtakanotkun sem Alþjóðaflugmálastofnunin hefur notað. Í viðaukum Chicago-samningsins og leiðbeiningarefni stofnunarinnar er greint á milli *fjarstýrðra loftfara* (e. remotely piloted aircraft, RPA), *fjarstýrðra loftfarskerfa* (e. remotely piloted aircraft systems, RPAS), *ómannaðra loftbelgja* (e. unmanned free balloon) og *sjálfstýrðra loftfara* (e. autonomous aircraft) og því orðalagi sem notað er í 8. gr. Chicago-samningsins, *loftfar án stjórnanda* (e. pilotless aircraft), er ekki viðhaldið.

Lögbær stjórnvöld (e. competent authorities) eru annars vegar *lögbær landsyfirvöld* (e. national competent authorities) og *Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins*.

Um II. kafla.

Með kaflanum er einkum leitast við að skýra nánar tilhögun og afmörkun verkefna og ábyrgðar milli þeirra stjórnvalda sem að flugmálum koma, einkum með vísan til ákvæða reglugerðar (ESB) 2018/1139 og annarra þjóðréttarskuldbindinga. Jafnframt eru lögð til ýmis nýmæli, svo sem hvað varðar tilfærslu eftirlits, sem byggjast á ákvæðum reglugerðar (ESB) 2018/1139 og er ætlað að leysa mun takmarkaðri ákvæði sama efnis af hólmi.

Kaflanum er ætlað að endurspeгла þá grunnhugmynd sem reglugerð (ESB) 2018/1139 byggist á, að teknu tilliti til annarra þjóðréttarskuldbindinga sem Ísland hefur undirgengist, þ.e. að lögbær landsyfirvöld, framkvæmdastjórn Evrópusambandsins (og Eftirlitsstofnun EFTA hvað EFTA-rikin varðar) og Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins, EASA, vinni saman sem *eitt evrópskt flugöryggiskerfi* (e. European aviation safety system). Er almennt miðað við að *lögbær landsyfirvöld* (e. national competent authorities) fari fyrst og fremst með verkefni og *eftirlit* (e. oversight) með aðilum með höfuðstöðvar eða *aðalaðsetur* (e. principal place of business) í EASA-ríkjum. Þá fer EASA með eftirlit með aðilum með höfuðstöðvar eða aðalaðsetur í þriðju ríkjum utan EASA-ríkjanna og aðilum sem veita samevrópska þjónustu á vissum sviðum. Á framangreindri verkaskiptingu eru þó mikilvægar undantekningar þar sem í vissum tilvikum hefur verið talið gagnlegt að tiltekin afmörkuð verkefni séu einvörðungu á verksviði EASA. Á þetta einkum við þar sem talið er nauðsynlegt að tryggja einsleitni og samræmi við framkvæmd svo og til að tryggja virkni sameiginlega markaðarins. Þá hefur einnig verið talin þörf á viðtækum ákvæðum þar sem lögbærum stjórnvöldum er heimilt að fela Flugöryggisstofnuninni frekari verkefni og eftirlit eða að færa til slíkt eftirlit til annarra lögbærra landsyfirvalda. Framkvæmd og eftirlit lögbærra landsyfirvalda með eftirlitsskyldum aðilum lýtur eftirliti framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins og Eftirlitsstofnunar EFTA, þar sem EASA er þeim til aðstoðar við vöktun og eftirlit. Í fyrstu EASA-reglugerðinni, reglugerð (EB) 1592/2002, kom þessi verkaskipting þegar skýrt fram hvað varðar grunnkröfur til lofthæfi og hönnunar, framleiðslu og viðhalds framleiðsluvara. Var þar meðal annars skýrt kveðið á um hlutverk EASA við ákvörðun vottunargrunns og útgáfu tegundarvottorða, vottunar hönnunarfyrirtækja og enn fremur vottunar viðhaldsfyrirtækja í þriðju ríkjum. Í annarri

EASA-reglugerðinni, reglugerð (EB) nr. 216/2008, og síðari breytingum á þeirri reglugerð, þróaðist þessi verkaskipting frekar eftir því sem nýjum sviðum fjölgaði sem felld voru undir gildissvið reglugerðarinnar. Við innleiðingu fyrstu EASA-reglugerðarinnar í landsrétt voru mjög takmarkaðar breytingar gerðar á lögum um loftferðir þar eð aðallega var horft til þess að undirbyggja almenna lagastoð til innleiðingar á reglugerðinni án þess að kveða nánar á um hlutverk EASA eða framsal á framkvæmdarvaldi til hennar. Við innleiðingu á annarri EASA-reglugerð voru aðallega lögfestar breytingar á lögum um loftferðir vegna sektarheimilda sem fengnar voru Eftirlitsstofnun EFTA. Gildandi lög um loftferðir endurspegla því ekki starfssvið og verkaskiptingu lögbærra landsyfirvalda og Flugöryggisstofnunarinnar heldur kemur slík skipting einvörðungu fram í afleiddu regluverki sem innleitt hefur verið. Er kaflanum meðal annars ætlað að ráða bót á því.

Bent skal á að þar sem gildissviði EASA-reglugerðarinnar sleppir er stjórnskipan flugmála með hefðbundnu sniði. Ráðherra flugmála fer með yfirstjórn flugmála, stefnumörkun, samningu lagafrumvarpa, setningu reglugerða og annarra stjórnvaldsfyrirmæla. Samgöngustofa, sem lögbært landsyfirvald, fer með þau verkefni og stjórnsýslu sem henni eru falin og, auk Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins, eftirlit á sviði loftferða.

Um 4. gr.

Í greininni er almennt kveðið á um fyrirkomulag verkefna og eftirlits á sviði flugmála. Með vísan til fyrirhugaðrar upptöku og innleiðingar reglugerðar (ESB) 2018/1139 í landsrétt er hér lagt til að stjórnskipan flugmála og framkvæmdarvald verði samræmt þeirri skipan sem reglugerðin og EES-samningurinn kveða á um. Eins og rakið er í inngangi greinargerðar og skýringum við þennan kafla er hér ekki um nýmæli að ræða heldur er leitast við að skýra það fyrirkomulag sem rutt hefur sér til rúms á undanförunum árum. Verkefnum og eftirliti á sviði flugmála er að mestu leyti skipt á milli tveggja stofnana, annars vegar innlands landsyfirvalds, Samgöngustofu, og hins vegar Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins, en á þeim sviðum sem EASA-reglugerðin tekur ekki til fer Samgöngustofa einvörðungu með verkefni og eftirlit, ýmist sjálfstætt eða í samráði við ráðherra. Yfirstjórn ráðherra tekur til hefðbundins hlutverks samkvæmt íslenskri stjórnskipan að svo miklu leyti sem þjóðréttarlegar skuldbindingar leiða ekki til takmarkana þar á, svo sem hvað varðar forystu um stefnumörkun innan þeirra mála-flokka sem hann fer með, setningu stjórnvaldsfyrirmæla, meðferð úrskurðarvalds o.s.frv.

Um 5. gr.

Í greininni er ekki að finna tæmandi talningu á öllum verkefnum og eftirliti Samgöngustofu sem *lögbærs landsyfirvalds* (e. national competent authority). Kveðið er á um frekari verkefni og eftirlit víðar í frumvarpinu og í lögum um Samgöngustofu, stjórnsýslustofnun samgöngumála, nr. 119/2012. Bent skal á að þau verkefni og eftirlit sem falla utan gildissviðs reglugerðar (ESB) 2018/1139 lúta þjóðareglum og eftirliti Samgöngustofu, svo sem þeir flokkar loftfara sem falla undir viðauka I við reglugerðina, flugvellir sem ekki teljast EASA-flugvellir og ríkisflug.

Um afmörkun og valdssvið lögbærra landsyfirvalda og EASA er fjallað í 62. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139. Hafa ber í huga að almennt er gert ráð fyrir að einstaklingar sækji um vottorð, skírteini, fullgildingar eða önnur réttindi í því ríki þar sem þeir hafa aðalaðsetur eða búsetu. Með sama hætti er á því byggt að aðili sækji um vottun vegna starfsemi sinnar til þess lögbæra landsyfirvalds í því ríki þar sem höfuðstöðvar hans eru eða aðalaðsetur. Frá þessu er þó vikið, svo sem hvað varðar landfræðilega staðsetningu flugvalla, veitingu flugafgreiðslu á

flugvelli og hlaðstjórnarþjónustu, sbr. f-lið, þar sem landfræðileg staðsetning ræður því hvaða lögbæra landsyfirvald fer með eftirlit óháð því hvar höfuðstöðvar eða aðalaðsetur aðila eru.

Hvað varðar f-lið 1. mgr. er rétt að vekja athygli á 7. gr. um Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins sem tekur til aðila er veita *samevrópska rekstrarstjórnun flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu* (e. pan-European ATM/ANS) sem lúta eftirliti EASA þó svo að hluti þjónustunnar fari fram í loftrými yfir íslensku yfirráðasvæði. Nánar er fjallað um samevrópska rekstrarstjórnun flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu í XIV. kafla.

Í i-lið 1. mgr. er kveðið á um hlutverk Samgöngustofu hvað varðar eftirlit með öryggi og opinbera markaðsgæslu vara, sem er nýmæli. Um er að ræða opinbera markaðsgæslu þar sem leitast er við að tryggja að vörur á markaði uppfylli settar reglur um öryggi og heilsu- og umhverfisvernd, sbr. 2. mgr. 2. gr. og 5. gr. laga um öryggi vöru og opinbera markaðsgæslu, nr. 134/1995. Byggist málsgreinin meðal annars á fyrirhugaðri upptöku í EES-samninginn og innleiðingu tveggja reglugerða um ómönnuð loftför í landsrétt, þ.e. framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnar (ESB) 2019/947 frá 24. maí 2019 um reglur og verklag við starfrækslu ómann-aðra loftfara og framseldrar reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2019/945 frá 12. mars 2019 um ómönnuð loftför og flugrekendur ómannaðra loftfara frá þriðju ríkjum. Er miðað við að Samgöngustofa fari með eftirlit með ómönnuðum loftförum sem ekki teljast leikföng í skilningi tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2009/48/EB um öryggi leikfanga sem innleidd hefur verið í landsrétt með reglugerð nr. 944/2014 um öryggi leikfanga og markaðssetningu þeirra á Evrópska efnahagssvæðinu. Nánar er kveðið á um eftirlit með öryggi vara og markaðsgæslu í 229. gr. Bent skal á að nánari afmörkun á hlutverki Samgöngustofu og Húsnæðis- og mannvirkjastofnunar á einvörðungu við opinbert markaðseftirlit. Greininni er ekki ætlað að takmarka rétt og skyldu Samgöngustofu til íhlutunar gagnvart starfrækslu og flugi ómannaðra loftfara á íslensku yfirráðasvæði hvort sem um er að ræða leikföng eða ómönnuð loftför sem falla undir gildissvið laganna. Hvað aðrar vörur áhrærir er einkum horft til löggjafar sem er í undirbúningi á vettvangi Evrópusambandsins um vörur, búnað, kerfi og kerfishluta sem starfrækt eru á flugvöllum og við veitingu rekstrarstjórnunar flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu.

Með vísan til gildissviðs laga um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum, nr. 46/1980, er lagt til í j-lið 1. mgr. að Samgöngustofa fari með eftirlit með vinnuvernd flugverja í áhöfn loftfars um borð og á jörðu niðri. Bent er á að lög um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum taka hvorki til loftferða né þeirra alþjóðasamninga sem Ísland er aðili að og varða verksvið Samgöngustofu. Þó fellur undir gildissvið laga nr. 46/1980 vinna við loftför á jörðu niðri nema um störf áhafnar sé að ræða.

Í lok 1. mgr. er almennt vísað til annarra verkefna Samgöngustofu. Er víða í frumvarpinu kveðið nánar á um hlutverk stofnunarinnar á einstökum sviðum, svo sem á sviði flugverndar (XIII. kafla), neytendaverndar (XVI. kafla) og hvað varðar aðgang að markaði, þjónustugjöld o.fl. (XV. kafla).

Í 2. mgr. felst áréttning þess efnis að tilnefndir stjórnendur, þar sem við á, og starfsfólk og verktakar í þjónustu aðila sem lúta eftirliti Samgöngustofu geta einnig talist eftirlitsskyldir aðilar samkvæmt greininni.

Um 6. gr.

Ítarlegar kröfur um stjórnarhætti lögbærra landsyfirvalda er að finna í sérstökum köflum í flestöllu afleiddu regluverki Evrópusambandsins á sviði flugöryggis og á sviði flugverndar, *kröfur til lögbærra landsyfirvalda* (e. requirements for competent authorities). Slíkum kröfum hefur þó aðeins að takmörkuðu leyti verið til að dreifa í lögum um loftferðir og í lögum um

Samgöngustofu, stjórnsýslustofnun samgöngumála. Er hér því leitast við að tryggja slíkum ákvæðum nægilega lagastoð til innleiðingar.

Í 2. mgr. er lagt til að Samgöngustofa beri sambærilegar skyldur og þeir aðilar sem falla undir gildissvið laga um öryggi net- og upplýsingakerfa mikilvægra innviða, þ.e. að stofnunin geri nauðsynlegar ráðstafanir til að tryggja öryggi net- og upplýsingakerfa til varðveislu þeirra gagna og upplýsinga sem stofnunin aflar í þágu eftirlits og sem eftirlitsskyldir aðilar veita stofnuninni í trúnaði. Framangreint er þó með fyrirvara um strangari reglur sem kunna að gilda um varðveislu gagna og upplýsinga sem háð eru trúnaðarflokkun.

Í 3. mgr. er lagt til að Samgöngustofa leitist við að tryggja að stofnunin hafi á hverjum tíma yfir að ráða starfsfólki sem býr yfir nauðsynlegri kunnáttu, reynslu og, ef við á, réttindum og hafi hlotið viðeigandi þjálfun til að vinna þau verkefni sem því eru falin. Í ljósi þess að flugstarfsemi er í eðli sínu tæknileg og sérhæfð er þessi krafa viðvarandi áskorun. Í ljósi þessa er í 5. mgr. lagt til að Samgöngustofu verði veitt heimild til að leggja til eftirlitsfólk í svonefnt samlag eftirlitsfólks sem EASA heldur utan um og jafnframt óska eftir liðsauka úr samlaginu til starfa fyrir stofnunina. *Samlag eftirlitsfólks* (e. pool of European aviation inspectors) er hópur hæfs eftirlitsfólks sem einstök lögbær landsyfirvöld meðal EASA-ríkjanna og EASA geta falast eftir til starfa í lengri og skemmri tíma. Er málsgreininni, sem byggist lauslega á 63. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139, ætlað að greiða fyrir samnýtingu eftirlitsfólks milli lögbærra stjórnvalda þegar þörf krefur. Er ekki síst horft til framangreindrar áskorunar sem mörg lögbær landsyfirvöld standa frammi fyrir, þ.e. að hafa ávallt þá sérfræðipækkingu eða aðgang að slíkri þekkingu, sem þörf er á til að sinna vottun, verkefnum og eftirliti. Þá kann slík samnýting eftirlitsfólks einnig að vera úrræði fyrir lögbær landsyfirvöld sem standa höllum fæti og þarfnast tækniðstoðar til að styrkja hæfni og getu til eftirlits. Er gert ráð fyrir að það stjórnvald sem óskar eftir liðsauka úr samlaginu standi að öllu leyti undir þeim kostnaði sem til kann að falla því samfara. Er EASA fyrst og fremst ætlað samræmingarhlutverk, að skilgreina nauðsynlega hæfni og reynslu eftirlitsfólks, þróa málsmeðferðarreglur og þess háttar í samráði við lögbær landsyfirvöld.

Um 7. gr.

Í greininni er kveðið á um þau verkefni og eftirlit sem EASA sem *lögbæru stjórnvaldi* (e. competent authority) eru falin samkvæmt ákvæðum 62., 64. og 65. gr. og 78.–82. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139. Skipta má verkefnum og eftirliti EASA í þrennt. Í fyrsta lagi, eftirlit með þeim aðilum sem hafa staðfestu í þriðja ríki, í öðru lagi gagnvart aðilum óháð staðfestu og í þriðja lagi þau verkefni sem EASA annast fyrir hönd íslenska ríkisins, sjá umfjöllun um 2. mgr.

Þessi verkefni og eftirlit eru öll nokkuð umfangsmikil. Til að mynda taka verkefni skv. a-lið 1. mgr. til vottunar allra flugrekenda í *flutningaflugi* (e. commercial air transport operation) sem fljúga til og frá og innan EASA-ríkjanna með tilliti til öryggis. Vottun skv. b- og c-lið 1. mgr. tekur til upphaflegrar vottunar, svo sem tegundarvottunar, gagna um örugga starfrækslu og margs konar tengdra vottunarverkefna. Auk þess á ábyrgðin að tryggja áframhaldandi lofthæfi vottaðra framleiðsluvara (loftfara, hreyfla eða loftskrúfna), hluta og úppsetts búnaðar allan líftíma þeirra. Vottun EASA á framleiðsluvöru er þannig forsenda þess að heimilt sé að starfrækja hana innan EASA-ríkjanna.

Eftirlit með aðilum skv. c-lið 1. mgr. tekur meðal annars til þeirra aðila í þriðju ríkjum sem:

1. viðhalda og stjórna áframhaldandi lofthæfi framleiðsluvara, hluta og úppsetts búnaðar og búnaðar til að fjarstýra loftförum,

2. reka fluglæknasetur,
3. veita bóklega og verklega þjálfun flugmanna, flugumferðarstjóra og flugvéltækna,
4. annast mat á færni flugmanna, flugumferðarstjóra, flugvéltækna og fluglækna,
5. starfrækja flughermisþjálfara, þegar fyrirtæki hefur höfuðstöðvar utan EASA-ríkja eða flughermisþjálfinn er staðsettur utan EASA-ríkja,
6. taka þátt í hönnun, framleiðslu eða viðhaldi kerfa eða kerfishluta fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu.

Á þeim sviðum þar sem EASA fer með óskorað vald til vottunar eða viðtöku yfirlýsingar starfar stofnunin í raun eins og lögbært landsyfirvald, þ.e. stofnunin lýtur sömu skyldum til að takmarka, afturkalla eða fella úr gildi vottun ef handhafi þess fer ekki eftir þeim kröfum sem tilgreindar eru varðandi handhöfn þeirra. EASA ber sömu skyldur og lögbær landsyfirvöld sem eftirlitsaðili og hvað varðar eftirlit, veitingu undanþágna og þess háttar. Með öðrum orðum fer EASA með heimildir til að taka lagalega bindandi ákvarðanir á ákveðnum sviðum.

Í 2. mgr. greinarinnar er fjallað um þau verkefni og eftirlit sem EASA fer með fyrir hönd allra EASA-ríkjana, þ.m.t. Íslands, sbr. 77. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139. Bent skal á að þessi flutningur verkefna, eftirlits og skyldna hönnunarrikis samkvæmt Chicago-samningnum, sbr. viðauka 8 (lofthæfi) og viðauka 13 (rannsókn flugslysa), hvað varðar vottun hönnunar og upplýsingar um áframhaldandi lofthæfi sem EASA annast fyrir hönd íslenska ríkisins, tekur ekki til rannsókna flugslysa í samræmi við viðauka 13 við Chicago-samninginn. Nánar er fjallað í VI. kafla frumvarpsins um það hvernig EASA framfylgir skyldum þessum, en einnig er gert ráð fyrir að þessum verkefnum verði nánar lýst í reglugerð.

Vottun hönnunar tekur til margvíslegra umfangsmikilla verkefna, til að mynda að ákvarða og gera aðgengilega vottunargrunna eða tegundarvottunargrunna fyrir framleiðsluvöru, hluti, úppsettan búnað eða búnað til að fjarstýra ómönnuðum loftförum. Vottunargrunnur eða tegundarvottunargrunnur fyrir tiltekna vöru er ákvarðaður af EASA og er vísað til viðeigandi *vottunarforskrifta* (e. certification specification) vara í afleiddum reglugerðum Evrópusambandsins sem hér eru innleiddar. Þessu tengt gefur stofnunin einnig út tegundarskírteini, viðbótartegundarskírteini o.fl. er tengjast vottun þessara vara auk þess að samþykkja gögn um örugga starfrækslu. Þá ákvarðar stofnunin einnig forskriftir um lofthæfi- og umhverfissamhæfi einstakra vara og gerir aðgengilegar. Framangreind verkefni sem EASA annast fyrir hönd Íslands eru ekki ný af nálinni og var sambærilegt ákvæði þegar í fyrstu EASA-reglugerðinni, reglugerð (EB) 1592/2002.

Í 4. mgr. felst áréttning þess efnis að tilnefndir stjórnendur, þar sem við á, og starfsfólk og verktakar í þjónustu aðila sem lúta eftirliti Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins geta einnig talist eftirlitsskyldir aðilar samkvæmt greininni.

Um 8. gr.

Hér er lagt til að lögfest verði sú skylda lögbærra stjórnvalda að vakta og meta öryggisframmistöðu þeirra aðila sem þau hafa eftirlit með á grundvelli áhættumiðaðrar nálgunar við eftirlit sem byggist á 6. mgr. 62. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 og viðauka 19 (öryggisstjórnunarkerfi) við Chicago-samninginn. Áhættumiðuð nálgun miðar að því að forgangsraða eftirliti í samræmi við þá áhættu eða þörf sem talin er vera fyrir hendi hverju sinni en meta með reglubundnum hætti öryggisframmistöðu einstakra þjónustuveitenda engu síður.

Með orðalaginu „Annað eftirlit“ er átt við annað eftirlit en öryggiseftirlit, svo sem hvað varðar efnahagslegt eftirlit (gjaldtöku, kostnaðarhagkvæmni), markaðsaðgang, umhverfisframmistöðu og á sviði flugverndar o.fl.

Um 9. gr.

Í greininni er lagt til að ráðherra skipi tvö ráð, annars vegar flugverndarráð og hins vegar ráð um ráðstafanir til að greiða fyrir flugstarfsemi, samhæfingu opinberra aðila og annarra á því sviði. Samkvæmt gildandi lögum er flugverndarráð skipað af Samgöngustofu, en rétt þykir að ráð sem ætlað er að vera ráðherra til ráðgjafar séu skipuð af honum. Nánar er fjallað um *ráðstafanir til að greiða fyrir flugstarfsemi* (e. facilitation), nefnt „flugvirkt“ í gildandi lögum, í skýringum við 38. gr. Er lagt til að vikið sé frá orðalagi gildandi laga þar eð það orðalag sem lagt er til er talið gegnsærra og betur til þess fallið að lýsa tilgangi ráðstafana.

Þá er lagt til að Samgöngustofa setji reglur um skipan og starfsemi vinnuverndarráðs, vettvangs samráðs og upplýsingaskipta um vinnuumhverfi flugverja, og flugverndarnefnda á flugvöllum, vettvangs samráðs og upplýsingaskipta um flugverndarmálefni á flugvöllum, og tryggi að samræmingarnefnd flugvalla verði skipuð, sbr. 5. mgr. 193. gr., þar sem við á. Er þetta óbreytt skipan frá núverandi fyrirkomulagi.

Um 10. gr.

Í greininni er mælt fyrir samstarfi lögbærra stjórnvalda hvað varðar söfnun, greiningu og skipti á upplýsingum og gögnum er varða flugöryggi, framkvæmd laga og reglugerða. Byggist ákvæðið meðal annars á 72.–74. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 og viðauka 19 (öryggisstjórnunarkerfi) við Chicago-samninginn. Um er að ræða margvísleg gögn og upplýsingar. Sem dæmi má nefna:

- Tilkynningar einstakra ríkja er varða beitingu eða framkvæmd reglugerðar (ESB) 2018/1139, svo sem hvað varðar gildissvið, tilkynntar undanþágur, beitingu verndarráðstafana, tilfærslu eftirlits o.fl.
- Upplýsingar um útgefin vottorð og yfirlýsingar sem veitt hefur verið viðtaka af EASA og lögbærum landsyfirvöldum, upplýsingar um vottun hæfra aðila og fullgildingar erlendra vottorða.
- Tilkynnt flugatvik og flugslys.
- Ýmsar upplýsingar er lúta að flugöryggi.

Í 2. mgr. er vísað til þess forvarnarhlutverks sem lögbærum stjórnvöldum er ætlað að sinna. Tekur málsgreinin mið af orðalagi 12. tölul. 62. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139.

Í 3. mgr. er lagt til að lögfest verði sérákvæði um undanþágu tilkynntra upplýsinga, þ.m.t. tilkynningar, kvartanir og nafn þess sem kvartar eða kvörtun beinist gegn, frá upplýsingarétti samkvæmt stjórnsýslulögum og upplýsingalögum. Má leiða að því líkur að væri aðgangur að þessum gögnum opinn væri fljótt grafið undan því trausti og trúnaði sem er undirstaða þess að tilkynningar vegna atvika eru gerðar.

Um 11. gr.

Lagt er til að lögfest verði í 1. mgr. heimild Samgöngustofu til vinnslu persónuupplýsinga. Tekur greinin að nokkru leyti mið af 5. mgr. 1. gr. laga um Samgöngustofu, stjórnsýslustofnun samgöngumála, nr. 119/2012, sem bundin er við lögbundið hlutverk stofnunarinnar eins og það er skilgreint í þeim lögum. Þar sem þau lög eru ekki tæmandi hvað varðar hlutverk stofnunarinnar á sviði loftferða er talið rétt að tiltaka slíka heimild í frumvarpinu.

Í 2. mgr. er vísað til miðlægra samevrópskra gagnasafna, þ.e. gagnasafna upplýsinga og gagnagrunna sem framkvæmdastjórn Evrópusambandsins, EASA og lögbær landsyfirvöld hafa komið á fót. Er þar meðal annars átt við:

- gagnasafn skv. 74. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 sem tekur til margvíslegra upplýsinga sem nauðsynlegar eru taldar til að tryggja skilvirka samvinnu milli framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins, EASA og lögbærra landsyfirvalda varðandi framkvæmd verkefna þeirra sem tengjast vottun, eftirliti og framfylgd,
- gagnasafn um flugheilbrigðisupplýsingar (e. European Aero-Medical Repository) á grundvelli framkvæmdarreglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2019/27 frá 19. desember 2018 um breytingu á reglugerð (ESB) nr. 1178/2011 um tæknilegar kröfur og stjórn-sýslumeðferð er varðar áhöfn í almenningssflugi samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/1139, sem fyrir liggur að verður tekin upp í EES-samninginn og innleidd í landsrétt, og
- gagnasafn um flugatvik (e. European Central Repository for accident and incident reports) sem stofnað er á grundvelli 8. gr. reglugerðar (ESB) nr. 376/2014, sbr. XI. kafla frumvarpsins, og reglugerðar (ESB) nr. 996/2010 um rannsóknir og forvarnir gegn slysum og flugatvikum í almenningssflugi og um niðurfellingu á tilskipun 94/56/EB, sjá lög um rannsókn samgönguslysa og umfjöllun í skýringum við 259. gr.

Hvað varðar flugheilbrigðisupplýsingar er ráðgert að lögbær landsyfirvöld, fluglæknar og fluglæknasetur muni nota samevrópska gagnasafnið til að skiptast á upplýsingum um heilbrigði flugmanna. Er við það miðað að skráning slíkra persónuupplýsinga takmarkist við það sem er nauðsynlegt til að tryggja skilvirka vottun flugmanna og eftirlit með þeim í samræmi við ákvæði VII. kafla um vottun einstaklinga og aðila sem annast þjálfun.

Um 12. gr.

Viðtækar kröfur eru gerðar til upplýsingaskipta á grundvelli reglugerðar (ESB) 2018/1139, forvera hennar og annarra EES-gerða á sviði flugmála. Er hér leitast við að undirbyggja skýra lagastoð til miðlunar upplýsinga til EASA, Eftirlitsstofnunar EFTA og eftir atvikum annarra stofnana innan EASA-ríkjanna í þágu skilvirks eftirlits. Hvað varðar gögn er lúta þagnarskyldu þá er meðal annars átt við persónuupplýsingar, upplýsingar er varða framkvæmd eftirlits og eftirlitsskylda aðila, þ.m.t. fjárhagsleg málefni og viðskiptaáætlanir, og upplýsingar er varða lögbært landsyfirvald, starfsfólk þess og verktaka.

Um 13. gr.

Hér er lagt til að Samgöngustofu sé fengin almenn heimild til að hafa samstarf við þau lögbæru landsyfirvöld, eitt eða fleiri, sem fara með eftirlit með eftirlitsskyldum aðila og/eða EASA. Er hér einkum horft til ástands þar sem eftirlit skarast beinlínis eða er samtvinnuð eftirliti annars lögbærs landsyfirvalds eða EASA, svo sem hvað varðar hlaðskoðanir loftfara eða á sviði flugrekstrar. Byggist ákvæðið á almennum ákvæðum reglugerðar (ESB) 2018/1139, sbr. einkum 1. og 7. mgr. 62. gr. Í 90. gr. frumvarpsins er einnig kveðið á um samstarf lögbærra stjórnvalda í þeim tilvikum þar sem lögbært landsyfirvald sem gefur út flugrekandaskírteini er annað en það sem gefur út flugrekstrarleyfi sama aðila.

Um 14. gr.

Þau verkefni og eftirlit sem greinin tekur til getur lotið að allri starfsemi á tilteknu sviði, einstökum eftirlitsskyldum aðilum eða þjónustu, loftförum eða flokki loftfara svo dæmi séu tekin. Ástæða þess að sérstaklega er tiltekið að stofnuninni beri að hafa samráð við ráðherra er tengd stofnuninni sjálfri sem er opinber stofnun. Breytingar á starfsemi hennar kunna að hafa áhrif á aðra þætti, getu og fjárhag.

Heimildir til tilfærslu eftirlits byggjast annars vegar á 64. gr. og 69. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 og hins vegar gr. 83 bis við Chicago-samninginn varðandi loftför og starfrækslu þeirra. Í gildandi lögum um loftferðir eru fyrir ákvæði um heimild Samgöngustofu til framsals eftirlits á afmörkuðum sviðum, sbr. á grundvelli 2. mgr. 21. gr. varðandi framsal eftirlits með starfrækslu og viðhaldi loftfars sem skráð er hér á landi en starfrækt utan EES til lengri eða skemmri tíma, í a-lið 5. mgr. 28. gr. b varðandi framsal til óháðra viðurkenndra eða vottaðra aðila og í 30. gr. um framsal eftirlits með áhöfnum. Þá er einnig viðtæka heimild að finna í 1. mgr. 16. gr. laga um Samgöngustofu, stjórnsýslustofnun samgöngumála, nr. 119/2012, þar sem stofnuninni er heimilt, að undangengnu samþykki ráðherra, að fela stjórnvöldum, viðurkenndu flokkunarfélagi, skoðunarstofum eða öðrum aðilum einstaka þætti eftirlits samkvæmt lögnum. Ekki er ætlunin hér að hreyfa við heimildum Samgöngustofu samkvæmt lögum um Samgöngustofu, stjórnsýslustofnun samgöngumála, þar eð þau lög taka til fleiri samgöngumáta en flugsamgangna. Er þó við það miðað að tilfærsla eftirlits á sviði flugsamgangna fari samkvæmt lögum um loftferðir.

Orðalagið *tilfærsla eftirlits* (e. *reallocation of responsibilities*) byggist almennt á því að ekki er um að ræða algert framsal við tilfærslu eftirlits eða endurúthlutun þess, þ.e. sú ábyrgð sem fyrir hendi er á því ríki sem tilfærir eftirlit samkvæmt Chicago-samningnum (eða á EASA ef 12. eða 13. gr. á við) helst þrátt fyrir tilfærslu. Með öðrum orðum á möguleiki til tilfærslu ábyrgðar á þeim verkefnum sem tengjast vottun, eftirliti og framfylgd ekki að hafa áhrif á réttindi og skyldur aðildarríkja Chicago-samningsins. T.d. mundi tilfærsla eftirlits með flugrekanda ekki hafa áhrif á þær skyldur íslenska ríkisins varðandi þau loftför sem hann starfrækir og skráð eru hér á landi nema eftirlit með þeim yrði einnig framselt með vísan til gr. 83 bis Chicago-samningsins. Þá er einnig við það miðað að tilfærsla eftirlits sé afturkræf, þ.e. að hægt sé að afturkalla slíka ráðstöfun. Er því orðið „tilfærsla“ notað í stað framsals.

Í hnotskurn eru áhrif tilfærslu með tvennum hætti. Annars vegar tilfærsla skv. a- og b-lið 1. mgr. og hins vegar skv. c-lið 1. mgr. til hæfs aðila. Sé um að ræða tilfærslu skv. a- eða b-lið tekur nýtt lögbundið landsyfirvald eða EASA við vottun, eftirliti og framfylgd með þeim aðila/aðilum sem um ræðir. Á grundvelli þeirra samninga sem gerðir eru um tilfærslu breytist lagalegt umhverfi þeirra aðila sem sæta eftirliti sem því nemur, ekki aðeins hvað varðar vottun, eftirlit og framfylgd heldur einnig varðandi rétt til kæru, áfrýjunar og möguleika á að bera ágreining undir þar til bært stjórnvald eða dómstóla, þ.e. löggjöf viðkomandi ríkis sem tekur við vottun, eftirliti og framfylgd tekur yfir. Í þessu samhengi er einnig rétt að benda á skýringar við 4. mgr. 2. gr. frumvarpsins þar sem fjallað um heimild ráðherra til að ákveða að hve miklu leyti lög þessi og reglugerðir sem settar eru samkvæmt þeim gilda utan íslensks yfirráðasvæðis og um loftfar skráð í ríki sem starfrækt er af aðila sem er með höfuðstöðvar eða aðalaðsetur á Íslandi og lýtur eftirliti Samgöngustofu og öfugt. Sé um að ræða tilfærslu til EASA á sama við. Eftirlitsskyldur aðili kemur til með að heyra undir almennar valdheimildir stofnunarinnar eins og þær eru settar fram í reglugerð (ESB) 2018/1139. Sé einnig um að ræða tilfærslu skyldna og eftirlits á grundvelli ákvæða Chicago-samningsins er rétt að benda á að samkvæmt svonefndum *gr. 83 bis-samningum*, sem vísað er til í samnefndri grein Chicago-samningsins (sbr. bókun við samninginn) vegna leigu loftfars eða *loftfaraskipta* (e. *aircraft interchange*), er ráðgert að vissar skyldur og eftirlit samkvæmt Chicago-samningnum geti verið framseldar milli stjórnvalda aðildarríkja að Chicago-samningnum. Eru þau atriði sem lotið geta slíku framsali tæmandi talin í gr. 83 bis (12. gr. (flugreglur), 30. gr. (fjaraskiptabúnaður loftfars), 31. gr. (loftþæfivottorð) og a-liður 32. gr. (vottorð flugverja) Chicago-samningsins. Er þá um að ræða algert framsal þeirra skyldna og eftirlits sem tiltekna eru meðan samningur gildir. Rétt er að árétta að aðeins er hægt að gera samninga um framsal eftirlits við annað aðildarríki

Chicago-samningsins sem einnig hefur fullgilt bókunina um gr. 83 bis við Chicago-samninginn. Þá er einnig rétt að vekja athygli á heimild ráðherra skv. 4. mgr. 29. gr. til að kveða nánar á um gagnkvæma viðurkenningu vottorða, þ.m.t. erlendra vottorða sem skulu sjálfkrafa viðurkennd á grundvelli gr. 83 bis um leið og samningur um framsal eftirlits tekur gildi, þ.e. að því gefnu að samningurinn taki til slíkra vottorða.

Tilfærsla til hæfs aðila, sem hlotið hefur vottun og telst hæfur til þeirra verkefna og eftirlits sem um ræðir, byggist á 69. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139. Nánar er fjallað um hæfa aðila í 15. gr. frumvarpsins. Sé um að ræða hæfan aðila skv. c-lið 1. mgr. færast til þau verkefni, eftirlit og framfylgd að því marki sem samningur viðkomandi lögbærs landsyfirvalds við hinn hæfa aðila segir til um. Tilfærslan kemur almennt ekki til með að hafa áhrif á lagalega umgjörð hins eftirlitsskylda aðila hvað varðar framfylgd, rétt til kæru, áfrýjun og möguleika á að bera ágreining undir þar til bært stjórnvald eða dómstóla.

Um 15. gr.

Með *hæfum aðila* (e. qualified entity) er átt við *vottaðan* (e. accredited) lögaðila eða einstakling sem EASA eða lögbært landsyfirvald kann að fela tiltekin vottunar- eða eftirlitsverkefni samkvæmt lögum þessum eða reglugerðum sem settar eru á grundvelli þeirra undir eftirliti Flugöryggisstofnunarinnar eða lögbærs landsyfirvalds. Valið er að nota ekki orðið faggiltur sem þýðing á enska orðinu „accredited“ svo ekki skapist sú hættu að því verði ruglað saman við faggiltar skoðunarstofur á grundvelli annarrar löggjafar sem og til að viðhalda einsleitni í frumvarpstextanum.

Ákvæði um hæfa aðila byggjast á 69. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 og viðauka VI við sömu reglugerð. Ákvæðin eru ekki ný af nálinni en sambærileg ákvæði voru einnig í 13. gr. reglugerðar (EB) nr. 216/2008, sbr. viðauka V við sömu reglugerð. Skv. 13. gr. reglugerðar (EB) nr. 216/2008 var hæfum aðilum bannað að gefa út vottorð. Sams konar bannákvæði var ekki tekið upp í 69. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 heldur beinlínis gert ráð fyrir að hægt væri að fela vottuðum hæfum aðila útgáfu vottorða fyrir hönd EASA eða lögbærs landsyfirvalds eða veita viðtöku yfirlýsingar fyrir sína hönd. Sama á við um endurnýjun, breytingar, takmarkanir og jafnvel að fella vottorð tímabundið úr gildi eða afturkalla sem og að afskrá eða ógilda yfirlýsingu. Þá sé það hverju lögbæru stjórnvaldi í sjálfsvald sett að velja hvort og að hve miklu leyti það kjósi að færa sér í nyt vottun hæfs aðila. Á grundvelli 6. gr. VI. viðauka við reglugerð (ESB) 2018/1139 er gert ráð fyrir í lokamálsl. 3. mgr. að hæfur aðili taki og viðhaldi ábyrgðartryggingu vegna þeirra verkefna sem hann tekst á hendur nema lögbært landsyfirvald sem felur honum verkefni undirgangist ábyrgðina.

Um 16. gr.

Hér er lagt til að lögfest verði ný grein sem ætlað er að leysa 9. gr. a gildandi laga af hólmi en verður þó nánar afmörkuð við verkefni og eftirlit á sviði *almannaflugs* (e. general aviation operation). Að meginstefnu er miðað við tilfærslu verkefna og eftirlits er varðar loftför, útgáfu vottorða og eftirlit sem að jafnaði falla utan gildissviðs EASA-reglugerðarinnar. EASA-reglugerðarinni er þó ekki ætlað að hafa algilda afmörkun gildissviðs. Horft er til þess að ekki er alltaf hægt að gera skýran greinarmun á tiltekinum flokkum loftfara, hvort loftfar teljist EASA-loftfar eða ekki. Þá gera fáeinar afleiddar gerðir sem byggjast á EASA-reglugerðinni ráð fyrir möguleikanum á tilfærslu verkefna og eftirlits á sviði almannaflugs til félaga eða félagasamtaka, svo sem hvað varðar skráningu flugrekenda/umráðenda ómannaðra loftfara og starfrækslu þeirra.

Tilfærsla verkefna og eftirlits samkvæmt greininni getur tekið til allra verkefna Samgöngustofu, þ.m.t. skráningar loftfara í loftfaraskrá, skráningar flugrekenda/umráðenda í skráningar-kerfi flugrekenda/umráðenda ómannaðra loftfara, útgáfu vottorða flugmanna (skirteina) eða ígildi þess, eftirlits með áframhaldandi lofthæfi, viðhaldi og starfrækslu. Með greininni er sérstaklega leitast við að undirbyggja einfaldari og umfangsminni umgjörð en með vottun hæfra aðila, sbr. 15. gr. Horft er til þess að heimildin geti nýst þeim íþrótta- og tómstunda-félögum sem áhuga hafa á að taka að sér afmörkuð verkefni og eftirlit sem annars væri í höndum Samgöngustofu, svo sem vegna loftfara sem ekki teljast EASA-loftför, þ.m.t. fis, heimasmiðuð loftför, léttari loftför o.fl., auk ómannaðra loftfara.

Um 17. gr.

Greinin byggist á 65. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139, sem er nýmæli. Orðið *fyrirtækja-hópur* er þýðing úr ensku á orðunum „single business grouping“. Í 40. mgr. aðfaraorða reglugerðar (ESB) 2018/1139 er leitast við að skýra þær forsendur sem leitt gætu til synjunar á beiðni um tilfærslu samkvæmt greininni. Þar segir: „Þar sem samvinna milli Flugöryggisstofnunarinnar og lögbærra landsyfirvalda er nauðsynleg til að tryggja samræmt flugöryggi á háu stigi í Sambandinu ætti tilfærsla verkefna á sviði vottunar, eftirlits og framfylgdar frá lögbærum landsyfirvöldum til Flugöryggisstofnunarinnar að því er varðar fyrirtæki, sem eru með *verulegan hluta* aðstöðu (e. substantial proportion) og starfsfólk sem er staðsett í fleiri en einu aðildarríki ekki að stofna í hættu sjálfbærni lögbærra landsyfirvalda, með tilliti til þekkingar þeirra, færni, tilfanga og fjárhagslegrar getu, ætti ekki að leiða til neins konar samkeppni milli Flugöryggisstofnunarinnar og lögbærra landsyfirvalda og ætti ekki að hafa áhrif á sjálfstæði Flugöryggisstofnunarinnar þegar hún annast eftirlit með stöðlun í þeim tilgangi að staðfesta samræmda framkvæmd þessarar reglugerðar.“

Um 18. gr.

Hér er lagt til að lögfest verði nýtt ákvæði um landsáætlun og aðgerðaáætlun á sviði flugöryggis sem taki mið af *Flugöryggisáætlun Evrópu* (e. European Aviation Safety Programme) og svæðisbundnum áherslum innan *Norður-Atlantshafssvæðisins* (e. North Atlantic Region, NAT) hvað Ísland varðar. Hér er rétt að benda á að Ísland er í nokkurri sérstöðu á sviði flugleiðsögu þar eð það er eina ríkið innan Evrópska efnahagssvæðisins og meðal EASA-ríkjanna sem einvörðungu er innan NAT-svæðisins. Fáein önnur ríki innan EES annast flugleiðsögu sem að hluta er innan NAT-svæðisins þótt annað loftrými þar sem þau veita þjónustu tilheyrir *Evrópusvæðinu* (European Region, EUR) eða eftir atvikum öðrum svæðum.

Byggist ákvæðið á 5.–8. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 um *Flugöryggisáætlun Evrópu*, (e. European Plan for Aviation Safety), *aðgerðaáætlun um flugöryggi í Evrópu* (e. European Aviation Safety Programme), *flugöryggisáætlun ríkis* (e. State Safety Programme) og *aðgerðaáætlun ríkis um flugöryggi* (e. State Plan for Aviation Safety) með vísan til innleiðingar á viðauka 19 (öryggisstjórnunarkerfi) við Chicago-samninginn.

Um 19. gr.

Hér er lagt til að lögfest verði nýtt ákvæði um viðbragðsáætlun vegna flugslysa. Alþjóða-flugmálastofnunin hefur um árabil mælt til þess að ríki heims beiti sér fyrir samræmdum viðbrögðum og aðstoð við þá sem slasast eða farast í flugslysum og aðstandendum þeirra. Hefur stofnunin meðal annars í því skyni gefið út sérstakar leiðbeiningar, *Guidance on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families* (Doc 9973). Á íslenska ríkinu hvíla nú þegar afmarkaðar skyldur hvað slíka áætlun varðar, sbr. 21. gr. reglugerðar Evrópuþingsins

og ráðsins (ESB) nr. 996/2010 frá 20. október 2010 um rannsóknir og forvarnir gegn slysum og flugatvikum í almenningssflugi og um niðurfellingu á tilskipun 94/56/EB sem meðal annars var innleidd með reglugerð nr. 1178/2015 um breytingu á reglugerð nr. 1248/2014 um rannsóknir og forvarnir gegn slysum og flugatvikum í almenningssflugi. Er þar meðal annars kveðið á um nauðsyn þess að tryggja viðtækari og samræmdari viðbrögð við slysum, einkum með tilliti til fórnarlamba flugslysa og aðstandenda, en í aðfaraorðum reglugerðarinnar segir svo: „Það hefur mikla þýðingu til hvaða ráðstafana aðildarríki grípa í því skyni að bregðast við slysum og afleiðingum þeirra. Í þessu sambandi skulu aðildarríki hafa neyðaráætlun sem felur meðal annars í sér neyðarþjónustu á flugvöllum og aðstoð við fórnarlömb slysa í almenningssflugi og við skyldmenn þeirra. Flugrekendur skulu einnig hafa áætlun um aðstoð við fórnarlömb slysa í almenningssflugi og við skyldmenn þeirra. Sérstök áhersla skal lögð á stuðning og samskipti við fórnarlömb og skyldmenn þeirra, sem og við samtök þeirra.“ Skv. 3. mgr. 21. gr. framangreindrar reglugerðar er miðað við að það ríki sem fer með fyrirsvar rannsóknar flugslyssins, ríkið þar sem flugrekandi sem tengist slysinu hefur staðfestu eða ríkið þaðan sem margir ríkisborgarar um borð í loftfarinu sem tengist slysinu koma, tilnefni *tengilið* (e. reference person as a point of contact) sem ber ábyrgð á samskiptum og upplýsingagjöf. Þá sé þeim ríkjum sem kunna að hafa sérstakra hagsmuna að gæta í tengslum við slys gert kleift að tilnefna sérfræðing sem meðal annars hafi heimild til að heimsækja slyssað, aðstoða við að bera kennsl á fórnarlömb eða sækja fundi með þeim sem lifa af og/eða aðstandendum, fá aðgang að upplýsingum um staðreyndir slyss og framvindu rannsókna o.fl. Nánar er fjallað um gerð viðbúnaðaráætlunar, innleiðingu og framkvæmd, þörf fyrir samhæfingu opinberra aðila, rekstraraðila o.fl., aðstoð við fórnarlömb flugslysa, þá sem lifa af og aðstandendur o.fl. í framangreindum leiðbeiningum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar.

Í 2. mgr. er lagt til að ráðherra verði heimilt að kveða nánar á um skyldur stjórnvalda, flugrekenda og annarra aðila til að aðstoða farþega og aðstandendur þeirra í kjölfar slyss eða alvarlegs atviks í reglugerð. Er hér meðal annars horft til þeirra skyldna sem leiða af 15. og 20. gr. reglugerðar (ESB) nr. 996/2010 um miðlun upplýsinga til fórnarlamba og aðstandenda þeirra á staðreyndum slyss og framgangi rannsókna á tildrögum þess og skyldu flugrekenda til að miðla lista yfir farþega og hættulegan varning um borð.

Um 20. gr.

Í 1. mgr. er lagt til að lögfest verði heimild til innleiðingar á reglugerð (ESB) 2018/1139 í landsrétt með þeim aðlögunum sem leiðir af ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar og bókun 1 við EES-samninginn. Viða í texta frumvarpsins er að auki vísað til afleiddra EES-gerða, þ.e. þeirra gerða Evrópusambandsins sem byggja lagastoð sína á reglugerð (ESB) 2018/1139 og sem koma til með að verða teknar upp í EES-samninginn í framtíðinni. Þótt aðeins séu liðin þrjú ár frá því að reglugerð (ESB) 2018/1139 tók gildi innan Evrópusambandsins er þegar búið að gefa út töluverðan fjölda reglugerða sem bíða upptöku í EES-samninginn og fyrirhugað er að innleiða í landsrétt verði frumvarp þetta að lögum.

Í 2. mgr. er lagt til að lögfest verði heimild ráðherra til að setja reglugerð um tiltekin atriði sem gera má ráð fyrir að frekar verði útfærð nánar í afleiddum gerðum sem teknar verða upp í EES-samninginn og innleiddar í landsrétt.

Um III. kafla.

Ákvæði kaflans byggjast í grunninn á gildandi ákvæðum laga, sbr. 3. gr., 134. gr. a og 134. gr. b, auk þeirra þjóðréttarskuldbindinga sem Ísland hefur undirgengist hvað varðar aðgang erlendra loftfara að íslensku yfirráðasvæði og flugöryggi, meðal annars reglugerð

framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 452/2014 frá 29. apríl 2014 um tæknilegar kröfur og stjórnsýslumeðferð er varða flugrekstur flugrekenda frá þriðja landi samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008 sem innleidd hefur verið með reglugerð nr. 125/2016 og reglugerð (EB) nr. 1008/2008 um sameiginlegar reglur um rekstur flugþjónustu í Bandalaginu, sbr. reglugerð nr. 48/2012.

Umhverfi flugsamgangna á heimsvísu hvað varðar rétt til viðskipta, þ.e. flutning farþega, farms og pósts milli landa, er að mörgu leyti sérstakt og bundið margvíslegum kvöðum og takmörkunum. Ástæðu þessa má meðal annars rekja til ríkjaráðstefnunnar 1944 í Chicago þegar Chicago-samningurinn, alþjóðlegur samningur um viðkomuréttindi loftfara (e. International Air Service Transit Agreement) og alþjóðlegur samningur um loftflutninga (e. International Air Transport Agreement) voru samþykktir. Á ráðstefnunni náðist ekki samkomulag meðal þeirra ríkja sem sóttu ráðstefnuna um það hversu víðtæk réttindi samningsaðilar skyldu hafa til að flytja farþega, farm og póst milli ríkja. Ísland er aðili að tveimur fyrrgreindu samningunum, Chicago-samningnum og alþjóðlega samningnum um viðkomuréttindi loftfara, sbr. auglýsingu nr. 45/1947. Aðildarríki samningsins um viðkomuréttindi voru 133 1. nóvember 2021, mun færri en að Chicago-samningnum (193 aðildarríki 1. nóvember 2021). Rétt er að vekja athygli á því að hvorki Kanada né Rússland er aðili að samningnum um viðkomuréttindi.

Flugréttindi, svokallað flugfrelsi, má greina í tvo flokka. Annars vegar *flugréttindi tæknilegs eðlis* (e. technical privileges), þ.e. rétt til yfirflugs og viðkomu án viðskipta, og hins vegar *réttindi viðskiptalegs eðlis* (e. commercial traffic rights). Fyrstu tvenn flugréttindin eru skilgreind samkvæmt alþjóðasamningi um viðkomuréttindi loftfara. Þriðju til fimmtu réttindin eru skilgreind í alþjóðlegum samningi um loftflutninga. Hinn 1. nóvember 2021 voru aðeins 11 ríki aðilar að samningnum um loftflutninga, þar af aðeins tvö aðildarríki Evrópusambandsins (Holland og Grikkland). Ísland er ekki aðili að samningnum. Flugréttindin samkvæmt framangreindu eiga almennt við um veitingu *alþjóðlegrar flugþjónustu* (e. international air service). Þau eru, auk þeirra viðbótarflugréttinda sem fræðimenn hafa skilgreint:

1. Heimild til flugs um lofthelgi ríkis án landingar.
2. Heimild til landingar án viðskipta, þ.e. svonefnd tæknileg viðkoma, yfirleitt nýtt til að taka eldsneyti.
3. Heimild til að veita flugþjónustu frá heimaríki flugrekanda til annars ríkis.
4. Heimild til að veita flugþjónustu frá öðru ríki til heimaríkis flugrekanda.
5. Heimild til að veita flugþjónustu milli annars og þriðja ríkis sem hluti af alþjóðlegri flugþjónustu frá heimaríki flugrekanda.
6. Heimild til að veita flugþjónustu milli tveggja ríkja með viðkomu í heimaríki flugrekanda.
7. Heimild til að veita flugþjónustu frá þriðja ríki til annars ríkis án viðkomu í heimaríki flugrekanda.
8. Heimild til innanlandsflugs í öðru ríki en heimaríki flugrekanda sem hluti af alþjóðlegri flugþjónustu (e. cabotage). Einnig er stundum talað um stækkuð áttundu réttindi (e. grand cabotage) í þeim tilvikum þar sem flutningur fer fram milli áfangastaða sem tilheyra sama ríki en landfræðileg staðsetning er ólík.
9. Heimild flugrekanda til tveggja punkta innan sama ríkis utan heimaríkis flugrekanda (e. stand alone cabotage).

Allir þrír samningarnir greina í þessu skyni á milli *áætlunarflugs* (e. scheduled flights) og *óreglubundins flugs* (e. non-scheduled flights). Í 5. gr. Chicago-samningsins er viðurkenndur réttur ríkis til flugs yfir og til viðkomu án viðskipta í óreglubundnu flugi. Samkvæmt viðkomusamningnum ná þessi sömu réttindi til áætlunarflugs í millilandaflugi. Þessi réttindi eru þó

ekki algild og taka aðeins til borgaralegra loftfara og eru háð rétti þess ríkis sem flogið er yfir að krefjast þess að loftför, sem ætlunin er að fljúga yfir svæði sem ekki er mögulegt að lenda á eða þar sem búnaður til flugleiðsögu er ekki fyrir hendi, fari eftir ákveðnum flugleiðum eða verði sér úti um sérstakt leyfi til slíks flugs. Þá sé því ríki þar sem farþegar, farmur eða póstur er skilinn eftir heimilt að setja þær reglur og skilmála eða reisa þær skorður við slíkum flutningi sem því ríki þykir æskilegt. Skv. 6. gr. Chicago-samningsins er óheimilt að starfrækja *áætlunarflug í millilandaflugi* (e. scheduled international air service) um samningsríki eða yfir því nema sérstakt leyfi eða önnur heimild þess ríkis komi til og skal flugi því þá hagað samkvæmt ákvæðum leyfisins eða heimildarinnar. Skv. 7. gr. Chicago-samningsins hefur hvert samningsríki rétt til að neita loftförum annars samningsríkis um leyfi til innanlandsflugs með farþega, farm og póst.

Í ljósi mjög takmarkaðrar aðildar að alþjóðasamningnum um loftflutninga hafa flugréttindi viðskiptalegs eðlis afmarkast fyrst og fremst af tví- og marghliða samningum milli ríkja. Í dag er víðfeðmt net loftferðasamninga fyrir hendi á heimsvísu og skipta samningarnir þúsundum. Þessi frumskógur samninga gerir það að verkum að yfirleitt þarf að skoða samverkan tveggja eða fleiri samninga til að átta sig á réttindum til markaðsaðgangs á tiltekinni flugleið og þeim takmörkunum sem slíkum réttindum kunna að vera sett.

Þeir samningar hvað Ísland varðar sem veita hvað víðtækust réttindi eru EES-samningurinn, stofnsamningur EFTA og samningurinn um sameiginlega evrópska flugsvæðið. Þessir samningar taka almennt til flugs innan þess svæðis sem viðkomandi samningur tekur til en varða ekki réttindi til flugs til og frá þriðju ríkjum til og frá þessum ríkjum. Þá er misjafnt að hvaða marki réttindi milli samninga skarast. Til að mynda skarast réttindi milli EES-samningsins og stofnsamnings EFTA sem og milli EES-samningsins, stofnsamnings EFTA og samningsins um sameiginlega evrópska flugsvæðið gagnvart þeim ríkjum sem aðilar eru að viðkomandi samningum. Bent skal á að þótt þessi skörun sé fyrir hendi er hún oft mjög afmörkuð og heimilar til að mynda ekki flug til og frá einstökum ríkjum beggja samninga með viðkomu í þriðju ríkjum eða frá samningsríkjum til þriðju ríkja auk þess sem skörun er milli þeirra loftferðasamninga sem Ísland hefur gert við einstök aðildarríki framangreindra samninga. Fríverslunarsamningur við Færeyjar hefur að geyma ákvæði um staðfesturétt auk þess að veita flugrekendum gagnkvæm réttindi til flugs milli Íslands og Færeyja auk heimilda til innanlandsflugs. Loftferðasamningar Íslands við þriðju ríki eða hóp ríkja eru almennt nokkuð misjafnir bæði hvað varðar efni og flugréttindi. Eru ekki forsendur til að rekja efni þeirra frekar hér.

Um 21. gr.

Eins og vikið er að í inngangi er hér lagt til að lögfest verði ítarlegt ákvæði um aðgang loftfara að íslensku yfirráðasvæði. Byggist ákvæðið á því að um sé að ræða yfirflug og viðkomu (tæknilegt stopp) loftfars sem ekki er í viðskiptaerindum, sbr. ákvæði Chicago-samningsins og alþjóðasamnings um viðkomuréttindi loftfara, sbr. auglýsingu nr. 45/1947, þ.e. fyrstu tvenn flugréttindin. Fjallað er nánar um komu og brottför í viðskiptalegum tilgangi í 23. gr. frumvarpsins.

Í þessu samhengi er rétt að hafa í huga að ríkisloftför njóta ekki sama réttar og loftför í almenningsflugi hvað varðar yfirflug og viðkomu skv. 3. gr. Chicago-samningsins. Almenna reglan hvað ríkisloftför áhrærir er sú að sækja ber um leyfi til flugs um yfirráðasvæði hvers ríkis sem fljúga skal yfir. Sama á við um ómannað loftfar, hvort sem það telst ríkisloftfar eða ekki, sbr. 8. gr. Chicago-samningsins. Bent skal á að samkvæmt framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnar (ESB) 2019/947 frá 24. maí 2019 um reglur og verklag við starfrækslu

ómannaðra loftfara og framseldrar reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2019/945 frá 12. mars 2019 um ómönnuð loftför og flugrekendur ómannaðra loftfara frá þriðju ríkjum, sem til stendur að innleiða í landsrétt samhliða reglugerð (ESB) 2018/1139, munu ómönnuð loftför sem starfrækt eru af skráðum flugrekanda/umráðanda með staðfestu innan EASA-ríkjanna njóta takmarkaðra réttinda innan þeirra. Þá er einnig miðað við að staða ómannaðra loftfara með tilliti til flugréttinda í viðskiptatilgangi, meðal annars í vottaða flokknum, skýrist frekar á allra næstu árum.

A-liður 1. mgr. samsvarar í meginatriðum a-lið 1. mgr. 3. gr. gildandi laga auk þess sem kveðið er sérstaklega á um vottorð um lofthæfi. Í b- og c-lið 1. mgr. er byggt á b-lið 1. mgr. 3. gr. gildandi laga. Í d-lið 1. mgr. er fjallað um ferns konar tilvik. Í fyrsta lagi um ríkisloftfar erlends ríkis, í öðru lagi svonefnt ríkisflug, þ.e. flug loftfars sem getur verið skráð sem borgaralegt loftfar eða ríkisloftfar, þegar yfirlýstur tilgangur flugsins er í þágu erlends ríkis, svo sem flutningur þjóðhöfðingja, flutningur herafla og þess háttar þar sem um eiginlegt ríkisflug er að ræða. Í þriðja lagi um ómannað ríkisloftfar erlends ríkis og eiga þá sömu sjónarmið við og varðandi fyrstu tvö tilvikin. Í fjórða lagi hluti og tæki sem farið geta um loftið en eru ekki loftför sem teljast vera í eigu eða undir yfirráðum erlends ríkis.

Í e-lið 1. mgr. er vikið að loftförum sem ekki er skylt að skrá en eru af tiltekinni tegund eða flokki sem ráðherra heimilar sérstaklega för um íslenskt yfirráðasvæði með reglugerð, svo sem flugmódel, fallhlífar, mjög léttir loftbelgir og eftir atvikum ómönnuð loftför sem ekki eru háð skráningarskyldu en flugrekandi/umráðandi loftfars er skráður hér á landi eða í EASA-ríki.

Í f-lið er er kveðið á um almenna heimild ráðherra eða Samgöngustofu í tilvikum þar sem staflíðir a–e eiga ekki við, t.d. ef um er að ræða loftfar skráð í þriðja ríki með takmarkað lofthæfivottorð eða óskráð ómannað loftfar yfir þeim þyngdarviðmiðum sem ráðherra hefur afmarkað í reglugerð, sbr. e-lið 1. mgr. Bent skal á að ómannað loftfar telst óskráð þó svo að flugrekandi/umráðandi þess sé skráður samkvæmt skráningarkerfi flugrekenda/umráðenda ómannaðra loftfara. Gert er ráð fyrir að erlend ómönnuð loftför sækja um heimild til ferðar um íslenskt yfirráðasvæði skv. 1. mgr. f-liðar nema 24. gr. eigi við.

Lagt er til í 2. mgr. að aðeins sé heimilt að hefja á loft eða skjóta á loft hlut eða tæki, þ.m.t. geimhlut, sem ætlað er að fara um loftið en telst ekki vera loftfar, frá íslensku yfirráðasvæði og heimila endurkomu til þess, að því tilskildu að fyrir liggi leyfi ráðherra eða þess sem hann felur leyfisveitingu. Um er að ræða nýmæli. Í málsgreininni eru orðin *að hefja á loft eða skjóta upp* notað yfir enska orðið „launch“ og orðið *geimhlutur* notað yfir ensku orðin „space object“.

Í 3. mgr. er lagt til að Samgöngustofu og veitanda rekstrarstjórnunar flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu sé fyrir fram tilkynnt um feril tækis eða hlutar sem ætlað er að fara um loftið en telst ekki vera loftfar, þ.m.t. geimhluta, um íslenska lofthelgi og/eða loftrými þar sem veitt er flugleiðsöguþjónusta í nafni íslenska ríkisins. Um er að ræða fyrirframtilkynningu en ekki leyfisskylda starfsemi, þ.e. byggt er á þjóðréttarvenju um friðsama för slíkra hluta og tækja og því að óæskilegt væri að einstök ríki kæmu í veg fyrir skot frá yfirráðasvæði annars ríkis með því að heimila því ekki friðsama för um lofthelgi sína. Í málsgreininni eru orðin *fyrirhuguð flug- eða fallferill eða braut* notað yfir ensku orðin „intended flight path“ og „trajectory“.

Heimild ráðherra í 5. mgr. til að setja reglugerð er nokkuð ítarlegri en sú heimild sem kveðið er á um í gildandi lögum og tekur meðal annars til starfrækslu loftfara sem og tækja og hluta sem ætlað er að hreyfast um loftið en teljast ekki loftför. Er hér meðal annars horft til flutnings hergagna og myndatöku með vísan til 35. og 36. gr. Chicago-samningsins auk ómannaðra loftfara og tækja og hluta svo og geimhluta sem hætta getur stafað af.

Um 22. gr.

Hér er lagt til að lögfest verði sérstakt ákvæði um vottun vegna flugöryggis, þ.m.t. um hverfisverndar, og verndar borgaralegra loftfara frá þriðju ríkjum. Byggist ákvæðið á 59. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139. Er almennt miðað við að loftför frá þriðju ríkjum, önnur en ómönnuð loftför, uppfylli viðeigandi kröfur og ráðlagðar starfsvenjur sem fram koma í viðaukum við Chicago-samninginn og hafi gilt lofthæfivottorð. Á þetta almennt við um loftför sem skráð eru í aðildarríkjum að Chicago-samningnum. Ef um er að ræða loftfar skráð í ríki sem ekki er aðili að Chicago-samningnum þarf að fara fram viðameira mat á því hvort umrætt ríki þar sem loftfar er skráð ásamt flugrekanda/umráðanda loftfarsins uppfyllir kröfur og ráðlagðar starfsvenjur samkvæmt Chicago-samningnum áður en leyfi er veitt, sbr. f-lið 1. mgr. 21. gr. Þá er miðað við að borgaraleg ómönnuð loftför uppfylli þær grunnkröfur sem reglugerð (ESB) 2018/1139 og afleiddar gerðir áskilja.

Hvað varðar loftför starfrækt í *flutningaflugi* (e. commercial air transport operation) er byggt á reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 452/2014 frá 29. apríl 2014 um tæknilegar kröfur og stjórnsýslumeðferð hvað varðar flugrekstur flugrekenda frá þriðja landi samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008, sbr. reglugerð nr. 125/2016. Að öðru leyti byggist greinin á viðaukum Chicago-samningsins.

Hlutverk lögbærra stjórnvalda skarast hvað þessi atriði varðar. EASA annast vottun loftfara frá þriðju ríkjum, þ.e. útgáfu heimilda til flugrekenda sem vilja starfrækja flutningaflug og annast vöktun þeirra heimilda sem hún gefur út. Er áætlað að stofnunin vakti um 600–800 flugrekendur frá þriðju ríkjum sem stunda flutningaflug til og frá EASA-ríkjum. Samgöngustofa annast vottun allra annarra loftfara frá þriðju ríkjum auk þess að fara með flugverndar eftirlit með loftförum frá þriðju ríkjum, þ.m.t. þeim sem stunda flutningaflug. Skýrist skörun hlutverka af því að verksvið Flugöryggisstofnunarinnar nær ekki til vottunar á sviði flugverndar.

Vöktun og eftirlit EASA og Samgöngustofu fer einkum fram með skoðunum á loftförum á *hlaði* (e. apron) á grundvelli áhættumats þar sem meðal annars er byggt á fyrirliggjandi upplýsingum um stöðu öryggisþátta er varða flugrekendur frá þriðju ríkjum.

Í 5. mgr. er kveðið á um yfirflug þar sem almenna reglan er sú að sé loftfar skráð í ríki sem aðild á að Chicago-samningnum sé ekki þörf á vottorði eða yfirlýsingu til flugsins. Slíks vottorðs er hins vegar þörf sé loftfar skráð í ríki sem ekki er aðili að Chicago-samningnum og ef um er að ræða ómannað loftfar.

Í 7. mgr. er áréttað að greinin taki ekki til þeirra aðstæðna þegar tiltekið loftfar sætir banni eða er skráð í ríki sem sætir banni skv. 228. gr. Er óbeint vísað til skrár framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins yfir ríki, loftför og flugrekendur/umráðendur sem af öryggisástæðum er bannað að stunda flugrekstur innan bandalagsins sem er í formi reglugerðar Evrópusambandsins og sem er reglulega uppfærð og innleidd í landsrétt, sbr. reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 2111/2005, reglugerðir framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 473/2006 og (EB) nr. 474/2006, sbr. reglugerð um aðgerðir til að tryggja flugöryggi og skrá yfir flugrekendur sem ekki uppfylla viðeigandi öryggiskröfur, nr. 277/2008. Sama á við ef íslensk flugmálayfirvöld hafa tekið ákvörðun um slíkt bann.

Um 23. gr.

Hér er lagt til nýtt ákvæði er varðar markaðsaðgang loftfara, þ.e. viðskiptaleg réttindi til flugs. Kemur ákvæðið að hluta í stað 80. gr. gildandi laga. Viðskiptaleg réttindi til flugs byggjast að meginstefnu á samningum Íslands við erlend ríki um markaðsaðgang og á reglugerð (EB) nr. 1008/2008, sbr. reglugerð nr. 48/2012.

Í 3. mgr. er vísað til flugréttinda umfram þau réttindi sem samningar Íslands taka til og er þar átt við réttindi sem ganga lengra en sá samningur sem þau byggjast á kveður á um, t.d. sjöundu flugréttindi í farþegaflugi þegar viðkomandi samningur tiltekur ekki slík réttindi, flug handan áfangastaða til annarra heimsálfna en tilteknar eru í viðkomandi samningi, tíðni eða flutningsmagn sem er meira en tiltekið er í samningi o.s.frv.

Byggist 4. mgr. á samsvarandi ákvæðum og eru í reglugerð (EB) nr. 1008/2008.

Um 24. gr.

Í greininni er lagt til að viðhaldið verði því fyrirkomulagi sem tíðkast hefur allt frá árinu 1939, þ.e. að utanríkisráðherra veiti erlendum ríkisloftförum, þ.m.t. ómönnuðum loftförum, heimild til þess að koma inn á íslenskt yfirráðasvæði. Er í grunninn byggt á 134. gr. a og 134. gr. b í gildandi lögum en lagt er til að undir ákvæðið falli einnig hlutir og tæki sem farið geta um loftið en eru ekki loftför og talið er að séu í eigu eða undir yfirráðum erlends ríkis. Þá er einnig áréttað að loftför sem skráð eru í erlendu ríki þar sem yfirlýstur tilgangur flugsins er í þágu erlends ríkis falli einnig undir heimildarveitingu utanríkisráðherra.

Eins og vísað er til í umfjöllun um 21. gr. njóta ríkisloftför ekki sama réttar til yfirflugs annars ríkis eða lendingar þar nema með leyfi í sérstökum samningum eða annarri heimild og þá í samræmi við skilmála slíkrar heimildar, sbr. c-lið 3. gr. Chicago-samningsins.

Um 25. gr.

Í 1. mgr. byggist á 72. gr. gildandi laga sem aftur á rætur að rekja til 1. mgr. 15. gr. Chicago-samningsins. Með orðunum „erlenda ríki sem í hlut á“ er átt við það ríki þar sem loftfar er skráð.

Í 2. mgr. er lagt til að Samgöngustofa hafi heimild til að falla frá þeirri kröfu að við komu til landsins eða við brottför frá landinu sé skylt að nota landamærastöð enda sé um að ræða flug sem ekki er starfrækt í ábataskyni og sérstakar aðstæður styðji við veitingu slíkrar heimildar. Bent skal á að sambærilegrar heimildar þarf einnig að afla frá öðrum stjórnvöldum, svo sem hvað varðar landamæraeftirlit, tollgæslu og annað heilbrigðiseftirlit. Aðstæður sem réttlætt gætu frávik væru til að mynda takmörkuð afkastageta loftfars og flugþol eða aðrar sérstakar aðstæður.

Um 26. gr.

Í greininni er mælt fyrir um leyfi vegna viðburða er áhrif geta haft á öryggi flugumferðar eða öryggi fólks, dýra og mannvirkja á jörðu niðri. Byggist greinin að hluta til á b- og c-lið 3. mgr. 76. gr. gildandi laga þar sem ráðherra var veitt heimild til að setja í reglugerð ákvæði um flugsýningar og fallhlífartökk.

Í c-lið 1. mgr. er með orðunum *skoteldar og flugeldavörur* almennt miðað við sömu skilgreiningu og fram kemur í reglugerð um skotelda nr. 414/2017, þ.e. að skoteldar og flugeldavörur séu hvers kyns hlutir sem innihalda efni eða efnablöndur sem geta sprungið og ætlað er, með íkveikju eða á annan hátt, að gefa frá sér hita, ljós, hljóð, lofttegund eða reyk með útvernum og sjálfbærum efnaferlum. Bent er á að ef *skoteldur* telst skoteldur í geimiðnaði, geimhlutur eða skoteldur hernaðarlegs eðlis, kann slíkt skot að falla undir 2. mgr. 21. gr.

Um IV. kafla.

Kaflinn eins og heiti hans ber með sér hefur að geyma ýmis almenn ákvæði sem bæði varða eftirlitsskylda aðila og hafa almennt gildi. Ákvæðin eiga ýmist rætur að rekja til reglugerðar

(ESB) 2018/1139 og afleidds regluverks á sviði flugöryggis og EES-gerða á sviði flugverndar auk einstakra ákvæða Chicago-samningsins eða viðauka hans.

Um 27. og 28. gr.

Í greinunum er annars vegar mælt fyrir um gildi vottorða og hins vegar yfirlýsinga. Sömu meginreglur eiga við hvað varðar gagnkvæma viðurkenningu yfirlýsinga og lýst er í umfjöllun um 29. gr.

Um 29. gr.

Í 1. mgr. er mælt fyrir um almenna meginreglu um gagnkvæma viðurkenningu vottorða og annarra réttinda á grundvelli samninga sem Ísland er aðili að. Um nokkuð fjölbreytta samninga er að ræða sem til einföldunar má flokka í þrennt.

Í fyrsta lagi eru alþjóðlegir samningar sem Ísland er aðili að. Á grundvelli Chicago-samningsins njóta lofthæfivottorð og vottorð einstaklinga sem hafa verið útgefin eða fullgilt af skráningarríki loftfars gagnkvæmrar viðurkenningar meðal aðildarríkja Chicago-samningsins skv. 33. gr. hans enda byggjast nefnd vottorð, þ.m.t. skírteini, á kröfum sem teljast jafngildar eða meiri en þær lágmarkskröfur sem felast í *alþjóðlegum kröfum og ráðlögðum starfsvenjum* (e. international standards and recommended practices) útgefnunum af Alþjóðaflugmála-stofnuninni.

Í öðru lagi er regluverk Evrópusambandsins sem tekið hefur verið upp í EES-samninginn, stofnsamning EFTA og samning um sameiginlegt Evrópskt flugsvæði. Vottorð, önnur réttindi og yfirlýsingar sem gefnar eru út í samræmi við reglugerð (ESB) 2018/1139 njóta almennt gagnkvæmrar viðurkenningar innan EASA-ríkjanna, sbr. 9. og 12. mgr. 3. gr., 1. mgr. 67. gr. og 4. mgr. 69. gr. reglugerðarinnar. Þessi gagnkvæma viðurkenning er bundin við EASA-ríkin, EFTA-ríkin eða aðildarríki EES-samningsins, eftir atvikum. Hér kann gagnkvæm viðurkenning vottorða útgefinna í Sviss til að mynda að ráðast af því hvort viðkomandi gerð hafi tekið gildi á grundvelli stofnsamnings EFTA gagnvart báðum ríkjum. Gagnkvæm viðurkenning á grundvelli EES-samningsins er þó ekki algild og ræðst af ákvæðum viðkomandi gerðar á viðkomandi sviði hverju sinni. Í öðru regluverki Evrópusambandsins á sviði flugmála er einnig á stöku stað kveðið á um gagnkvæma viðurkenningu eða heimild til gagnkvæmrar viðurkenningar að fullnægðum tilteknum skilyrðum. Til að mynda er kveðið á um gagnkvæma viðurkenningu á flugverndaraðgerðum tiltekinna þriðju ríkja á sviði flugverndar og varðandi öryggi vöru. Öðlast slík ákvæði gildi hér á landi við innleiðingu viðkomandi gerðar í landsrétt. Í nýlegri framseldri reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2020/723 frá 4. mars 2020 um ítarlegar reglur um skilyrði fyrir viðurkenningu skírteina flugmanna sem gefin eru út í þriðja ríki og breytingu á reglugerð (ESB) nr. 1178/2011 er t.d. kveðið á um skilyrði fyrir viðurkenningu flugmannsskírteina og tengdra áritana, réttinda og vottorða o.fl. sem gefin eru út í samræmi við lög þriðju ríkja. Gerðin hefur þegar tekið gildi innan Evrópusambandsins en bíður upptöku í EES-samninginn og innleiðingar í landsrétt.

Vottorð og önnur réttindi sem gefin eru út af lögbærum landsyfirvöldum í EASA-ríkjum á grundvelli þjóðareglna, þ.e. ekki á grundvelli EASA-reglugerðarinnar, njóta ekki skilyrðislausrar gagnkvæmrar viðurkenningar meðal EASA-ríkjanna. Sem dæmi má nefna þjóðarlofthæfivottorð loftfars sem byggist á þjóðareglum og uppfyllir ekki lágmarkskröfur sem felast í alþjóðlegum kröfum og ráðlögðum starfsvenjum, vottorð/skírteini einstaklings sem byggt er á þjóðareglum og vottun á viðhaldi loftfars sem fellur utan gildissviðs reglugerðar (ESB) 2018/1139.

Í þriðja lagi eru tvíhliða samningar Íslands við þriðju ríki þar sem samið hefur verið sérstaklega um gagnkvæma viðurkenningu. Á sviði flugöryggis hefur Ísland til að mynda samið við Bandaríkin um gagnkvæma viðurkenningu á afmörkuðum sviðum.

Samkvæmt 2. mgr. er því kveðið á um að lögbærum stjórnvöldum sé heimilt að gefa út vottorð eða viðurkenna vottorð og önnur viðeigandi gögn sem staðfesta samræmi við lög þriðja ríkis, sem ekki telst EASA-ríki, ef kveðið er á um slíkt í lögum þessum eða reglugerðum settum samkvæmt þeim eða samningum sem Ísland er aðili að við þriðja ríki. Byggist heimildin á 1. mgr. 68. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 og er sama efnis og kveðið er á um í fyrirhuguðum aðlögunartexta í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar vegna upptöku reglugerðarinnar í EES-samninginn. Hafa ber í huga að þó að leiðbeiningarefni EASA vísi til samnings eða samninga sem framkvæmdastjórn Evrópusambandsins og aðildarríki Evrópusambandsins hafa gert við tiltekið þriðja ríki eru slíkir samningar ekki bindandi hvað Ísland varðar, þ.e. miða verður við þá samninga Íslands við þriðja ríki sem eru í gildi hverju sinni.

Í 3. mgr. er vísað til vottorða á sviðum sem falla utan gildissviðs reglugerðar (ESB) 2018/1139. Er þar t.d. átt við vottorð loftfara sem ekki teljast EASA-loftför, varða búnað flugvalla sem ekki eru EASA-flugvellir o.s.frv.

Í 4. mgr. er lagt til að ráðherra sé heimilt í reglugerð að kveða nánar á um viðurkenningu erlendra vottorða o.fl. og skilyrði viðurkenningar, þ.m.t. viðurkenningu í þeim tilvikum sem eftirlit hefur verið framselt á grundvelli gr. 83 bis við Chicago-samninginn. Eins og rakið er í skýringum við 2. gr. og 14. gr. getur aðildarríki að bókuninni um gr. 83 bis í Chicago-samningnum með samningi fært vissar skyldur og eftirlit með loftfari frá *skráningarríki loftfars* (e. state of registry) til þess ríkis þar sem flugrekandi hefur höfuðstöðvar sínar eða aðalaðsetur, þ.e. *þess ríkis sem fer með eftirlit með starfrækslu loftfars* (e. state of the operator) (ríki flugrekanda). Við framsal eftirlits á grundvelli gr. 83 bis við Chicago-samninginn tekur slíkur samningur iðulega til loftþæfivottorðs og radióskirteinis þess loftfars sem framsal varðar og vottorða (skirteina/staðfestinga) þeirra flugverja sem starfrækja munu loftfarið, þ.e. flugmanna og öryggis- og þjónustuliða og ef við á flugvélstjóra. Þessi vottorð loftfars og flugverja, sem fyrir framsal eftirlits voru gefin eru út af skrásetningarríki loftfars, eru útgefin eða fullgilt af því ríki sem eftirlit hefur með starfrækslu loftfars (ríki flugrekanda) eftir að framsalssamningur hefur tekið gildi. Með vísan til 33. gr. Chicago-samningsins og bókunar um gr. 83 bis við Chicago-samninginn ber aðildarríkjum bókunarinnar að viðurkenna þau vottorð sem gefin hafa verið út eða fullgilt af ríki flugrekanda svo fremi sem þeim lágmarkskröfum sem settar eru í alþjóðlegum kröfum og ráðlögðum starfsvenjum í viðauka 1 og 8 við Chicago-samninginn er fullnægt og viðkomandi ríki hafa verið upplýst um tilvist framsals-samnings. Í heimild ráðherra samkvæmt framansögðu felst því bæði heimild til að viðurkenna vottorð/fullgildingar sem önnur ríki sem aðilar eru að bókuninni um gr. 83 bis hafa gefið út eða fullgilt á grundvelli samnings um framsals eftirlits og að sama skapi viðurkenna erlend vottorð/fullgildingar útgefin af ríki flugrekanda sem koma í stað þeirra sem Samgöngustofa fyrir hönd skráningarríkis loftfars hefur gefið út á grundvelli framsals eftirlits með vísan til gr. 83 bis bókunarinnar.

Um 30. gr.

Lagt er til að lögfest verði almenn meginregla um ábyrgð þeirra aðila sem sæta eftirliti samkvæmt lögunum og reglugerðum sem settar eru samkvæmt þeim. Í 2. mgr. er lagt til að eftirlits-skyldir aðilar virði enn fremur þau réttindi sem skilgreind eru í þeim vottorðum og öðrum réttindum sem gefin eru út af lögbærum stjórnvöldum og fari eftir þeim skilyrðum og takmörkunum sem

tengd eru handhöfn þeirra. Með því að virða (e. to respect) réttindin er átt við að þau séu ekki sniðgengin eða farið sé út fyrir þær heimildir sem í réttindunum felast.

Um 31. gr.

Ákvæðið byggist lauslega á 3. mgr. 28. gr., d-lið 5. mgr. 28. gr. b og 2. mgr. 83. gr. gildandi laga. Þá hefur trúnaðarskylda fyrirvars- og ábyrgðarfólks (áður fyrirvarsmanna) verið afnumin. Helgast breytingin helst af því að slík trúnaðarskylda byggist ekki á EES-gerðum. Orðunum „tilnefnt fyrirvars- og ábyrgðarfólk“ er ætlað að ná yfir þá einstaklinga sem eru í fyrirvari eða bera ábyrgð á tilteknum störfum hjá viðkomandi fyrirtæki (e. accountable managers, post holders, nominated persons) og hafa verið tilnefndir til slíkra starfa af hálfu viðkomandi eftirlitsskylds aðila. Felst heimildin í því að hægt sé að staðreyna kunnáttu og hæfni þeirra sem eftirlitsskyldur aðili tilnefnir, leiki á því vafi. Almennar og sértækar kröfur til tilnefnds fyrirvars- og ábyrgðarfólks er víða að finna í EES-gerðum sem innleiddar hafa verið í landsrétt.

Um 32. gr.

Kveðið er á um almenna skyldu til að fara að fyrirmælum útgefnum af lögbærum stjórnvöldum í greininni. Sjá nánari umfjöllun um 232. og 233. gr.

Um 33. gr.

Ákveðin samvinna er forsenda þess að eftirlit sé skilvirkt og árangursríkt fyrir bæði eftirlitsskylda aðila og lögbær stjórnvöld sem fara með eftirlit. Með orðalaginu „greiða fyrir“ er átt við að auðvelda eða liðsinna.

Um 34. gr.

Hér er kveðið á um skyldu eftirlitsskylds aðila til að tryggja að sú þjónusta eða vara sem er útvistuð eða aðkeypt uppfylli viðeigandi kröfur um vottun, sé slíkrar vottunar á annað borð krafist, og um aðgengi lögbærra stjórnvalda til eftirlits. Ákvæðið byggist á samsvarandi ákvæðum í EES-gerðum.

Um 35. gr.

Laga- og regluhverfi flugstarfsemi hefur verið í stöðugri þróun allt frá því að flug hófst. Í ljósi örrar tækniþróunar, eðli, umfangs og flækjustigs hefur verið talið ómögulegt að festa svo að bindandi sé öll atriði í lög og reglugerðir. Til þess að viðhalda nauðsynlegum sveigjanleika og til að gæta meðalhófs við setningu reglna, m.a. með tilliti til sífelldrar fjölgunar tæknilegra útfærslna, hefur í sívaxandi mæli rutt sér til rúms notkun *óbindandi viðmiða eða staðla* (e. soft law). Á vissum sviðum hefur þessi þróun færst í þann farveg að í reglugerð er skilgreint markmið þeirra skilyrða og krafa sem gerðar eru og eftirlitsskyldum aðilum látið það eftir að móta þá aðferð sem þeim best hentar til þess að fullnægja því markmiði.

Í 1. mgr. er lagt til að fest verði í sessi og skýrt kveðið á um hver áhrif *viðurkenndra aðferða til að uppfylla skilyrði og kröfur* (e. Acceptable Means of Compliance, AMC) eru. Viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur hafa verið skilgreindar sem viðmið sem eru ekki bindandi og viðeigandi lögbært stjórnvald, þ.e. EASA eða viðeigandi lögbært landsyfirvald eftir atvikum, hefur samþykkt til að sýna fram á aðferðir til að staðfesta samræmi við gildandi reglugerðir. Er við það miðað að hafi viðurkenndum aðferðum til að uppfylla skilyrði og

kröfum (AMC) verið beitt sé lítið svo á að gildandi kröfum sé fullnægt. Þannig sé eftirlitsskyldum aðilum veitt réttarvissa fyrir vali sínu. EASA hefur aðallega staðið að útgáfu AMC þótt ekki sé útilokað að Samgöngustofa kunni að gera það á afmörkuðum sviðum sem falla utan gildissviðs reglugerðar (ESB) 2018/1139.

Eftirlitsskyldir aðilar geta valið aðrar aðferðir en AMC til að sýna fram á að farið sé að viðeigandi kröfum í lögum eða reglugerð. Horfir þá öðruvísi við en í 1. mgr. þar sem fyrirfram-samþykkið lögbærs stjórnvalds er þörf þegar eftirlitsskyldur aðili hyggst styðjast við *aðrar aðferðir til að uppfylla kröfur* (e. Alternative Method of Compliance, AltMoC) til að uppfylla slíkar kröfur. Aðrar aðferðir (AltMoC) til að uppfylla kröfur hafa verið skilgreindar sem önnur tillaga um valkost en núverandi viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur eða ný aðferð til að staðfesta samræmi við EASA-reglugerðina og afleiddar reglugerðir sem innleiddar hafa verið í íslenskan rétt þar sem Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins hefur ekki ákvarðað tilheyrandi viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfurnar. Flugöryggisstofnunin viðheldur yfirliti yfir tilkynningar EASA-ríkjanna um þau AltMoC sem hlotið hafa samþykki lögbærra landsyfirvalda á vef sínum.

Á sviði flugleiðsögu er miðað við að sérstakt efni útgefið af NAT-SPG, sem er sérstök undirnefnd á vettvangi Alþjóðaflugmálastofnunarinnar sem fer með málefni Norður-Atlantshafssvæðisins, geti haft stöðu annarra aðferða til að uppfylla kröfur (AltMoC) enda verði slík aðlögun að reglugerð (ESB) 2018/1139 samþykkt í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar vegna upptöku gerðarinnar í EES-samninginn. Er horft til þess að Ísland er eina ríkið innan EES sem eingöngu er alfarið innan Norður-Atlantshafssvæðisins (NAT), eins og það er skilgreint af Alþjóðaflugmálastofnuninni. Um er að ræða viðurkenningu á því að AltMoC, útgefið af EASA á þessu sviði, kunni að vera ósamrýmanlegt eða stangast á við þær leiðbeiningar sem Alþjóðaflugmálastofnunin (og undirnefnd hennar) vegna NAT-svæðisins hefur gefið út. Ástæða þessa er að EASA miðar útgáfu leiðbeininga á þessu sviði iðulega við það fyrirkomulag flugumferðar sem tekur til EUR og AFI, þ.e. yfir meginlandi Evrópu og Afríku, og tekur takmarkað tillit til NAT-svæðisins.

Í þessu samhengi kann að vera gagnlegt að hafa í huga að í reglugerð (ESB) 2018/1139 er leiðbeiningarefni svo skilgreint: „Efni sem er ekki bindandi og er þróað af lögbærum stjórnvöldum eða öðrum aðila til að útskýra merkingu kröfu eða forskriftar og er notað til að styðja við túlkun gildandi reglna og viðurkenndra aðferða til að uppfylla kröfur.“

Um 36. gr.

Ákvæðið byggist lauslega á 146. gr. d gildandi laga og á sér beina vísun til viðauka 5 (mælieiningar sem nota skal í starfrækslu í flugi og á jörðu niðri) við Chicago-samninginn. Viðauki 5 hefur að geyma ýmsar mjög mikilvægar og almennar skilgreiningar á mælieiningum. Ákvæðinu er ætlað að þjóna sem almennri lagastoð fyrir setningu reglugerðar til nánari fyllingar. Alþjóðlega SI-mælieiningakerfið er samþykkt og því viðhaldið af *Almenna þinginu fyrir vog og mál* (e. General Conference of Weights and Measures, CGPM). Með samræmdum heimstíma er átt við „coordinated universal time, UTC“. Lagt er til að í stað heimildar Samgöngustofu til að setja reglur samkvæmt gildandi lögum verði ráðherra heimilt að setja reglugerð ákvæðinu til nánari fyllingar.

Um 37. gr.

Meðal lykilviðfangsefna í nýlegri flugstefnu var ákall um bættu söfnun tölfraðiupplýsinga á sviði flugs og flugtengdrar starfsemi hérlandis. Er tilgangur greinarinnar því meðal annars að bregðast við því ákalli með því að skjóta styrkri lagastoð undir söfnun og útvinnslu slíkra

upplýsinga. Á vettvangi Alþjóðaflugmálastofnunarinnar fer þegar fram umfangsmikil söfnun upplýsinga á sviði flugsamgangna þar sem upplýsingum og gögnum er safnað frá aðildarríkjum þess og almenningi til ýmissa greininga, svo sem á sviði flugöryggis, verndar, til markaðsgreininga, gerðar líkana og til að spá fyrir um þróun flugsamgangna á næstu árum. Söfnun Alþjóðaflugmálastofnunarinnar á tölfraðiupplýsingum byggist á 67. gr. Chicago-samningsins. Á vegum Evrópusambandsins og samningsins um Evrópska efnahagssvæðið fer einnig fram söfnun upplýsinga og úrvinnsla gagna á vettvangi Evrópska hagskýrslusamstarfsins sem Hagstofa Íslands annast fyrir Íslands hönd. Þá safna ýmis önnur stjórnvöld margvíslegum tölfraðilegum upplýsingum, svo sem Ferðamálastofa.

Um 38. gr.

Með orðalaginu *ráðstafanir til að greiða fyrir flugstarfsemi* (e. facilitation) í fyrirsögn greinarinnar er, hvað almenningsflug varðar, um að ræða fjölbreytta starfsemi og málefni. Orðalagið á rætur að rekja til fyrirsagnar 22. gr. Chicago-samningsins (Að greiða fyrir formsatriðum) sem fjallar um skyldur ríkja til þess að gera allar raunhæfar ráðstafanir, með setningu reglna eða með öðrum hætti, í því skyni að greiða fyrir og flýta leiðsögu loftfara milli aðildarríkja og koma í veg fyrir ónauðsynlegar tafir loftfara, áhafnar, farþega og farms, hvað varðar landamæraeftirlit, sóttvarnir og tollafgreiðslu. Um skyldar ráðstafanir er einnig fjallað í öðrum greinum Chicago-samningsins, svo sem í 13. gr. (Reglur um komu og afgreiðslu), 14. gr. (Varnir gegn útbreiðslu sjúkdóma), 15. gr. (Gjaldtaka á flugvöllum og áþekk gjöld) og 23. gr. (Framkvæmd tollskoðunar og reglur við innflutning fólks). Viðauki 9 við Chicago-samninginn tekur til samhæfingar opinberra aðila og annarra sem koma að afgreiðslu eða þjónustu við loftför, farþega, farangur og farm til þess að loftflutningar geti gengið fyrir sig án erfiðleika og tafa, þ.e. viðaukinn tiltekur viðmið, lýsir verklagi, ábyrgð og veitir ekki aðeins leiðbeiningar fyrir þau opinberu stjórnvöld sem þurfa að koma að slíkum málum heldur einnig rekstraraðila flugvalla og flugleiðsöguþjónustu auk flugrekenda. Skörun þeirra þátta er tengjast meðhöndlun loftfara, áhafnar, farþega og farms við aðra flugtengda starfsemi eða opinberar skyldur er víða. Því er brýnt að tryggja samstarf og samvinnu þeirra sem þurfa að koma að málum. Í því skyni er meðal annars í 9. gr. lagt til að ráðherra skipi ráð um ráðstafanir til að greiða fyrir flugstarfsemi, samhæfingu opinberra aðila og annarra á því sviði.

Um 39. gr.

Eins og vikið er að í inngangi að greinargerð hafa viðaukar Chicago-samningsins, 19 að tölu, sama gildi og meginmál samningsins að þjóðarétti. Aðildarríkjum samningsins er þó heimilt að víkja frá *alþjóðlegum kröfum* (e. international standards) viðaukanna ef slík frávik eru tilkynnt ráði Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, sbr. 38. gr. Chicago-samningsins. Í greininni segir svo: „Nú þykir ríki ekki unnt að fara að öllu leyti eftir einhverjum slíkum alþjóðlegum kröfum og *aðferðum* (e. procedure), eða samræmir ekki að fullu reglur sínar og venjur einhverri alþjóðlegri kröfu eða aðferð, eftir að henni hefur verið breytt, eða því þykir nauðsynlegt að taka upp reglur eða venjur, sem í einhverju eru frábrugðnar þeim, sem settar eru að í alþjóðlegum kröfum, og skal það þá þegar í stað tilkynna Alþjóðaflugmálastofnuninni mismuninn á sinni aðferð og alþjóðlegu kröfunni. Séu breytingar gerðar á alþjóðlegum kröfum, skal hvert það ríki, sem gerir ekki viðeigandi breytingar á sínum reglum og venjum, tilkynna ráðinu innan 60 daga eftir að sú breyting á alþjóðlegum kröfum var gerð, eða gefa til kynna til hvaða ráðstafana það hyggist grípa. Þegar svona stendur á, skal ráðið þegar í stað tilkynna öllum öðrum (aðildar)ríkjum mismuninn, sem verður milli eins eða fleiri atriða í alþjóðlegum kröfum og tilsvareandi venjum þess ríkis. Í öllum slíkum tilvikum skal ráðið þegar í stað kunngera

öllum öðrum ríkjum þann mismun, sem vera kann í einu eða fleiri atriðum á alþjóðareglum og tilsvarandi staðarvenjum þess ríkis.“

Í flugmálahandbók er birt yfirlit yfir þau frávík sem Ísland hefur tilkynnt til Alþjóðaflugmálastofnunarinnar á hverjum tíma. Í greininni er lagt til að Samgöngustofu verði áfram falið, í samráði við ráðherra, að annast tilkynningu frávika og annast miðlun annarra upplýsinga til stofnunarinnar eftir þörfum.

Með vísan til 28. gr. Chicago-samningsins og viðauka 15 (upplýsingaþjónusta flugmála) við Chicago-samninginn hvílir sú ábyrgð á aðildarríkjum Chicago-samningsins að veita *upplýsingaþjónustu flugmála* (e. aeronautical information service), þ.e. þjónustu sem felst í miðlun upplýsinga og gagna sem nauðsynleg eru til að tryggja öryggi, reglufestu og skilvirkni í flugleiðsögu til stjórnenda loftfara og annarra sem stunda flugtengda starfsemi. Þótt framangreind skylda felist fyrst og fremst í miðlun upplýsinga til þeirra sem hafa hug á millilandaflugi er fyrir hendi sama þörf hvað varðar upplýsingar um flug innan Íslands.

Í greininni er lagt til að Samgöngustofu verði áfram falin útgáfa *flugmálahandbókar* (e. Aeronautical Information Publication, AIP) og *upplýsingabréfs um flugmál* (e. Aeronautical Information Circular), sbr. 2. mgr. 140. gr. gildandi laga, auk *tilkynninga til flugliða* (e. NOTices to AirMen, NOTAM). Í því felst ábyrgð á formi útgáfu og efni í samræmi við þjóðréttarlegar skuldbindingar og að með skýrum hætti komi fram að upplýsingar um flugmál sem birtar eru fyrir íslenska ríkið séu birtar í nafni Samgöngustofu. Flugmálahandbók er ætlað að innihalda grundvallarupplýsingar og tímabundnar upplýsingar, flugkort og aðrar nauðsynlegar upplýsingar fyrir flugleiðsögu. Upplýsingabréf flugmála eru tilkynningar er varða flugöryggi, flugleiðsögu, tækni-, laga- eða stjórnunarleg málefni sem hvorki eiga heima í flugmálahandbók né henta til útgáfu sem tilkynning til flugliða (NOTAM). NOTAM eru tilkynningar sem komið er áleiðis með fjarskiptum varðandi upplýsingar um stofnsetningu, ástand eða breytingar á flugleiðsöguáðstöðu, þjónustu, framkvæmd eða hættuástandi þar sem nauðsynlegt er að koma upplýsingum sem fyrst til viðkomandi einstaklinga vegna starfrækslu flugs. Rétt er að benda á að í samræmi við eðli upplýsinganna eru þær að jafnaði birtar bæði á íslensku og ensku.

Um V. kafla.

Í ákvæðum kaflans er að meginstefnu byggt á ákvæðum gildandi laga um skráningu loftfara. Þó gæti nokkurra nýmæla. Lagt er til að Samgöngustofa haldi tvær nýjar skrár til viðbótar við loftfaraskrá. Annars vegar skrá um flugrekendur/umráðendur ómannaðra loftfara í samræmi við eftirfarandi gerðir sem til stendur að taka upp í EES-samninginn:

- reglugerð (ESB) 2018/1139, sbr. IX. viðauka (grunnkröfur fyrir ómönnuð loftför) við reglugerðina,
- framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2019/947 frá 24. maí 2019 um reglur og verklag við starfrækslu ómannaðra loftfara og
- framseld reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2019/945 frá 12. mars 2019 um ómönnuð loftför og flugrekendur ómannaðra loftfara frá þriðju ríkjum.

Hins vegar haldi Samgöngustofa skrá um hluti og tæki sem farið geta um loftið en eru ekki loftför, þ.m.t. *geimhluti* (e. space object) sem hafnir eru á loft eða er skotið út í himingeiminn.

Um 40. gr.

Hér er lagt til að Samgöngustofa haldi þrjár skrár. Í fyrsta lagi loftfaraskrá, skrá um íslensk loftför með vísan til 17.–21. gr. Chicago-samningsins, sem er óbreytt tilhögun frá gildandi lögum. Í öðru lagi skrá um flugrekendur/umráðendur ómannaðra loftfara sem er nýmæli með

vísan til 1. mgr. 14. gr. reglugerðar (ESB) 2019/947 frá 24. maí 2019 um reglur og verklag við starfrækslu ómann-aðra loftfara og framseldri reglugerðar (ESB) 2019/945 frá 12. mars 2019 um ómönnuð loftför og flugrekendur ómannaðra loftfara frá þriðju ríkjum, sem fyrirhugað er að taka upp í EES-samninginn og innleiða í landsrétt. Er skráning flugrekenda/umráðanda ómannaðs loftfars forsenda starfrækslu slíks loftfars innan íslensks yfirráðasvæðis. Í þriðja lagi er lagt til að haldin verði skrá um hluti og tæki sem farið geta um loftið en eru ekki loftför, þ.m.t. geimhluti. Um er að ræða nýmæli. Að svo stöddu er óljóst hvort reyna mun á slíka skráningu í náninni framtíð en yfirlýsingar erlends aðila um að á næstu misserum sé stefnt að *kastbrautarskotum* (e. sub-orbital launches) um og yfir 60 km og geimskotum frá íslensku yfirráðasvæði hafa verið fréttæfni í fjölmiðlum. Ísland hefur hvorki undirritað né fullgilt samning Sameinuðu þjóðanna um skráningu geimhluta frá 14. september 1974 sem gekk í gildi 15. september 1976 (e. Convention on the Registration of Objects Launched into Space). Samningurinn kveður á um að aðildarríki sem telst vera svonefnt *vörpunarríki* eða *skotríki* (e. launching state) sem hefur á loft eða skýtur upp geimhlut á braut um jörðu eða lengra frá yfirráðasvæði sínu eða hlutast til um framkvæmd þess að geimhlut sé skotið á loft skuli skylt að halda skrá yfir geimhluti og tilkynna aðalritara Sameinuðu þjóðanna tiltekna lágmarksupplýsingar er varða hann. Hinn 1. nóvember 2021 höfðu 72 ríki fullgilt samninginn og 4 ríki lýst yfir viðurkenningu á réttindum og skyldum samkvæmt honum. Í ljósi fyrirbyggjandi skuldbindinga íslenska ríkisins á sviði geimréttar, einkum *samningsins um rannsóknir og not ríkja af himingeimnum, tungli og stjörnum* frá 27. janúar 1967 (e. Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space Including the Moon and Other Celestial Bodies), er talið rétt að virða þær meginreglur sem felast í skráningarsamningnum.

Samkvæmt 2. mgr. er Samgöngustofu gert skylt að miðla afmörkuðum upplýsingum úr þeim skráum sem kveðið er á um í 1. mgr. Er við það miðað að miðlað verði almennum upplýsingum um loftför og hluti og tæki sem farið geta um loftið en eru ekki loftfar auk nafna eigenda eða flugrekenda/umráðenda þeirra á vef stofnunarinnar í samræmi við núverandi framkvæmd þar sem meginefni loftfaraskrár aðgengilegt á vef Samgöngustofu. Vakin er athygli á því að skv. 5. mgr. 3. gr. reglugerðar (ESB) 2021/664 frá 22. apríl 2021 um reglur ramma fyrir u-rýmið, sem bíður upptöku í EES-samninginn og innleiðingar í landsrétt, er hverju aðildarríki skylt að veita u-rýmisþjónustuveitendum aðgengi að viðeigandi upplýsingum úr skráningarkerfi flugrekenda/umráðenda ómannaðra loftfara og sams konar kerfum sem starfrækt eru innan annarra EASA-ríkja í gegnum samevrópska gagnasafnið.

Um 41. gr.

Greinin á rætur að rekja til 2. og 3. mgr. 9. gr. gildandi laga. Sú samantekt sem hér fylgir byggist að mestu á athugasemdum við frumvarp það sem varð að lögum um loftferðir, nr. 60/1998.

Sú meginregla að loftfar skuli hafa þjóðerni þess ríkis sem það er skrásett í á rætur að rekja til 17. gr. Chicago-samningsins en þar segir: „Aircraft have the nationality of the State in which they are registered.“. Í 18. gr. Chicago-samningsins segir að loftfar geti ekki verið skráð í fleiri en einu ríki en það er leyfilegt að breyta skráningu frá einu ríki til annars. Þannig geti loftfar líkt og skip skipt um þjóðerni með afskráningu í einu ríki og skráningu í öðru. Skv. 19. gr. Chicago-samningsins skal skráning eða flutningur skráningar loftfars frá einu aðildarríki samningsins til annars gerður í samræmi við lög þess og reglur. Þá mælir 20. gr. sama samnings fyrir um að sérhvert loftfar sem notað er í millilandaflugi skuli bera tilhlýðileg þjóðernis- og skráningarmerki sem því hefur verið úthlutað. Þessi regla á rætur að rekja til

sjóréttar þar sem þjóðfáni ríkis var (og er) notaður til að auðkenna skráningarríki skips. Loftför eru því fánaberar skráningarríkis líkt og skip og bera viðeigandi þjóðernis- og skráningarmerki. Skráningarríki veita þeim loftförum sem skráð eru í því ríki vernd sína á sambærilegan hátt og skip njóta verndar á grundvelli skráningar. Loks er í 21. gr. Chicago-samningsins mælt svo fyrir að hverju aðildarríki sé skylt að upplýsa Alþjóðaflugmálastofnunina eða önnur aðildarríki um skrásetningu og eignarrétt þeirra loftfara sem skráð eru í ríkinu.

Með vísan til 12. gr. Chicago-samningsins hafa aðildarríki samningsins skuldbundið sig til að bera ábyrgð á því að loftför sem skráð eru í þeirra ríki uppfylli alþjóðlegar kröfur og ráðlagðar starfsvenjur, m.a. um loft hæfi og öryggi, hvar sem þau eru stödd og að auki ábyrgjast saksókn þeirra sem brjóta gegn slíkum kröfum. Af þjóðerni loftfars leiðir að lögsaga skráningarríkis nær til loftfarsins hvar sem það er statt nema samningar við önnur ríki eða lög þess ríkis sem loftfarið fer um leiði til annars. Eins og rakið er í skýringum við 2. gr. byggist þessi nálgun á þrjú þættum meginreglum Chicago-samningsins um lögsögu ríkja. Því sé farið að lögum skráningarríkis loftfars um atvik sem eiga sér stað um borð í loftfarinu, svo sem fæðingu, dauða, stofnun hjúskapar eða samnings sem er gerður um borð, rétt eins og atvikið hafi orðið á yfirráðasvæði skráningarríkisins. Ef afbrot eru framin um borð í loftfari mæla alþjóðlegir samningar fyrir um lögsögu, svo sem Tókýósamningurinn frá 1963, Haag-samningurinn frá 1970 og Montreal-samningurinn frá 1971, sbr. Montreal-bókunina frá 1988. Skv. 2. tölul. 1. mgr. 4. gr. almennra hegningarlaga, nr. 19/1940, skal refsá samkvæmt íslenskum hegningarlögum fyrir brot framin um borð í íslenskum loftförum hvar sem þau hafa þá verið stödd. Hafi brot verið framið á stað þar sem refsivald annars ríkis nær að þjóðarétti og af manni sem hvorki var fastur starfsmaður né farþegi á farinu skal þó ekki refsáð hér nema heimild sé til þess eftir 5. og 6. gr. sömu laga.

Með hvaða hætti loftför hljóta þjóðernisskráningu og hvaða skilyrði þau þurfa að uppfylla lýtur landsrétti viðkomandi ríkis, allt þó í samræmi við þjóðréttarlegar skuldbindingar. Þó svo að Chicago-samningurinn kveði ekki á um skilyrði til skráningar tiltaka aðrir þjóðréttar-samningar meðal annars skilyrði er varða eignarhald og umráð og þar með rétt loftfars til komu, brottfarar og ef við á frekari réttindi til viðskipta. Þannig kveða flest ríki á um í landsrétti skilyrði er varða eignarhald, og ef við á umráð, til skráningar loftfars. Þjóðerni loftfars og ríkisfang eigenda, og ef við á umráðenda, hefur þannig verið samtvinnuð skráningu loftfars. Á síðastliðnum árum hafa þó æ fleiri ríki veitt afmarkaðar tilslakanir frá áður fortakslausum eignarhaldskröfum. Hér á landi má rekja stærstu breytingarnar á þessu sviði til aðildar Íslands að EES-samningnum þar sem kveðið er á um bann við mismunun á grundvelli ríkisfangs meðal aðildarríkja samningsins, en fleiri þjóðréttarsamningar hafa fylgt í kjölfarið. Aðrar breytingar má meðal annars rekja til breytinga á fjármögnun eða leigu einkum stærri loftfara þar sem skráning loftfars er heimiluð þrátt fyrir að eignarhald sé í höndum eignarhaldsfélaga leigutaka í þriðju ríkjum meðan umráð eru í höndum flugrekanda/umráðanda með staðfestu hér á landi. Endurspeglast framangreind sjónarmið í ákvæðum 42. gr. Þjóðerni loftfars er því mikilvægt í margvíslegu tilliti.

Rétt er að vekja sérstaka athygli á að tvenns konar skráning er á loftförum, þ.e. annars vegar þjóðernisskráning sem Samgöngustofa annast og hins vegar skráning réttinda í loftförum eða loftfarshlutum. Um skrásetningu réttinda í loftförum og loftfarshluti gilda sérstök lög, annars vegar lög um skrásetningu réttinda í loftförum, nr. 21/1966, og hins vegar lög um Höfðaborgarsamninginn um alþjóðleg tryggingarréttindi í hreyfanlegum búnaði og bókun um búnað loftfara, nr. 74/2019, sem ganga framar ákvæðum laga um skrásetningu réttinda í loftförum, vegna skráðra tryggingarréttinda sem falla undir Höfðaborgarsamninginn og innbyrðis þýðingar skráðra tryggingarréttinda. Sýslumaðurinn á höfuðborgarsvæðinu annast skráningu

réttinda í loftförum samkvæmt lögum nr. 21/1966. Skráning alþjóðlegra tryggingarréttinda í loftförum og loftfarshlutum fer fram rafrænt í alþjóðlegu skránni sem stofnuð var á grundvelli Höfðaborgarsamningsins.

Um 42. gr.

Í greininni er lagt til að lögfest verði heimild til skráningar loftfars á grundvelli eignarréttar með vísan til þjóðréttarlega skuldbindinga og staðfesturéttar skýrar en í gildandi lögum. Meðal þjóðréttarskuldbindinga sem horft er til er EES-samningurinn, stofnsamningur EFTA, samningurinn um sameiginlega evrópska flugsvæðið og fríverslunarsamningur við Færeyjar.

Bent skal á að skráning loftfars ein og sér veitir ekki heimild til að starfrækja það í ábata-skyni. Þjóðerniskröfur hvað varðar eignarhald og eiginlega stjórnun þess aðila eða fyrirtækis sem hyggur á slíka starfrækslu, hvort sem er beint eða óbeint, er að finna í VIII. kafla frumvarpsins um flugrekstrarleyfi.

Með *tómaleigu* (e. dry lease) í 2. mgr. er átt við afnotaleigu sem felst í því að leigutaki fær loftfar á leigu án áhafnar og annast sjálfur allan rekstur þess.

Mælt er fyrir frekara svigrúmi í 3. mgr. þar sem Samgöngustofa getur heimilað skráningu loftfars þrátt fyrir að skilyrði 1. og 2. mgr. séu ekki uppfyllt. Greinin byggist á samsvarandi heimild í 3. mgr. 10. gr. gildandi laga. Á það til að mynda við þar sem eignarhald er í höndum aðila utan þeirra ríkja sem Ísland hefur samið við en starfræksla loftfarsins er í höndum umráðanda sem uppfyllir skilyrðin og eftirliti er skipað með fullnægjandi hætti. Hvað sérstakar ástæður varðar sem vísað er til kunna ýmis sjónarmið að koma til skoðunar, svo sem ef um er að ræða framleiðu loftfars til rekstrar í öðru ríki, tímabundna skráningu vegna viðhalds eða umbreytingu á loftfarinu o.fl.

4. mgr. á rætur að rekja til 1. mgr. 11. gr. gildandi laga sem byggist á 18. gr. Chicago-samningsins þar sem segir að loftfar geti ekki verið skráð í fleiri en einu ríki en það er leyfilegt að breyta skráningu frá einu ríki til annars.

Um 43. gr.

Greinin byggist í grunninn á 2. mgr. 11. gr., 1. mgr. 12. gr., 13. gr. og 1. mgr. 14. gr. gildandi laga. Þó hefur orðalagi nokkuð verið breytt með vísan til reglugerðar (ESB) 2018/1139.

Í 1. mgr. er lagt til að umsókn skuli geyma nauðsynlegar upplýsingar um loftfarið og að upplýsingar um eiganda og/eða umráðanda liggi fyrir.

2. mgr. tekur mið af reglugerð (ESB) 2018/1139 hvað varðar svonefnd EASA-loftför. Í 3. mgr. er kveðið á um heimild til skráningar loftfara sem ekki teljast EASA-loftför, sbr. I. viðauka við reglugerð (ESB) 2018/1139, eða falla ekki undir gildissviði reglugerðarinnar, svo sem heimasmiðuð, eða létt loftför sem eru talin áhættulítill. Hvað *létt loftför* áhrærir er hér sérstaklega horft til þess sveigjanleika (svonefndar „opt-out“-heimildar) sem fjallað er um í 8. mgr. 2. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139, þ.e. að undanskilja frá gildissviði reglugerðarinnar, við innleiðingu hennar í landsrétt, eina eða fleiri gerðir loftfara, innan þess ramma sem 8. mgr. tiltekur. Heimildin er jafnframt takmörkuð ef viðkomandi gerð loftfara hefur fengið útgefið tegundarvottorð eða gefin hefur verið út yfirlýsing vegna þeirra í samræmi við ákvæði reglugerðar (ESB) 2018/1139 eða forvera hennar (reglugerðar (EB) nr. 216/2008). Með því að færa sér í nyt þessa „opt-out“-heimild færast viðkomandi gerðir loftfara undan gildissviði reglugerðar (ESB) 2018/1139 og undir landslöggjöf þess EASA-ríkis sem nýtir heimildina. Við innleiðingu reglugerðar (ESB) 2018/1139 þarf því að taka afstöðu til þess hvort nýta eigi þessa heimild og, ef svo er gert, að hvaða marki. Ljóst er að þessi heimild mun hafa bein áhrif

á það hvort heimilt sé að skrá loftfar í loftfaraskrá. Á vef EASA má skoða yfirlit yfir þau ríki sem nýtt hafa þessa heimild og að hvaða marki þau hafa nýtt hana.

4. mgr. greinarinnar á rætur að rekja til 2. mgr. 11. gr. gildandi laga og er efnislega óbreytt. Vísað er til umfjöllunar um 41. gr. hér að framan um skrásetningu réttinda í loftförum og loftfarshlutum. Bent skal á að þó að líklegt megi telja að skráning réttinda stærri loftfara og loftfarshluta flytjist að mestu í alþjóðlegu skrána er ekki lokað fyrir það skotið að tryggingarréttindi í loftförum verði einnig skráð í réttindaskrá innan lands.

Hér er lagt til að 5 mgr. greinarinnar byggist í grunninn á 1. mgr. 14. gr. gildandi laga og þau atriði sem skráning tekur til verði nánar útlustuð í reglugerð sem ráðherra setur.

Í 6. mgr. er víkið að skráningarskyldu borgaralegra ómannaðra loftfara sem háð eru vottun í samræmi við 56. gr., þ.e. þau ómönnuðu loftför sem talin eru hafa áhættumestu starfræksluna. Er hér gert ráð fyrir að skráningarskyld ómönnuð loftför verði skráð í loftfaraskrá eins og hefðbundin (mönnuð) loftför og hljóti þjóðernis- og skrásetningamerki. Auðkenning skráningarskylds ómannaðs loftfars byggist á 2. málsl. 6. mgr. 14. gr. reglugerðar (ESB) 2019/947. Gert er ráð fyrir að Samgöngustofa úthluti einkvæmu stafrænu skráningarnúmeri ómannaðs loftfars við skráningu þess.

Um 44. gr.

Greinin er samhljóða 1. og 2. mgr. 15. gr. gildandi laga, að undanskildum lokamálsli. 1. mgr. þeirrar greinar. 3. mgr. 15. gr. gildandi laga er samhljóða 3. mgr. fyrir utan að orðunum „að uppfylltum skilyrðum“ hefur verið bætt við.

Um 45. gr.

Hér er lagt til að sú skylda að tilkynna samning til Samgöngustofu sem hvílir á eiganda og umráðanda skv. 17. gr. gildandi laga haldist óbreytt.

Um 46. gr.

Greinin samsvarar 16. gr. gildandi laga og er efnislega að mestu óbreytt. Í 1. mgr. eru tilgreind þau atvik sem leiða til þess að loftfar er tekið af skrá. Í 2. mgr. hefur lítillaga verið víkið frá orðalagi í 2. málsl. 1. mgr. 16. gr. gildandi laga og skerpt á að frekari skilyrði til afskráningar en þau sem nefnd eru í 1. mgr. þurfa að vera uppfyllt fyrir afskráningu, sbr. heimild ráðherra til að kveða nánar á um skilyrði til afskráningar í reglugerð, sbr. 51. gr. Er hér meðal annars horft til flugöryggislegra atriða, svo sem að fjarlægja skráningar- og þjóðernismerki af loftfari, breyta skráningu neyðarbúnaðar eftir því sem við á o.fl., auk þess að gerð hafi verið skil við Samgöngustofu vegna áfallinna og gjaldfallinna gjalda vegna loftfarsins og eftirlits með því. Í 4. mgr. hefur viðeigandi vottorðum verið bætt við málsgreinina til samræmis við greinar frumvarpsins.

Um 47. gr.

Með yfirlýsingu Íslands við fullgildingu Höfðaborgarsamningsins og bókunar um búnað loftfara skv. 1. mgr. XXX. gr. bókunar varðandi XIII. gr. bókunarinnar (heimild til að biðja um afskráningu og útflutningsleyfi) er hér lagt til að Samgöngustofu verð heimilt að verða við beiðni um afskráningu loftfars og útflutning enda séu önnur skilyrði beitingar þessa úrræðis uppfyllt, sbr. IX. gr. bókunar, og með fyrirvara um gildandi löggjöf á sviði flugöryggis. Í viðauka við bókunina um búnað loftfara er form að óafturkræfri beiðni um afskráningu loftfars og útflutning. Þá er gert ráð fyrir að í reglugerð verði nánar kveðið á um beitingu og skilyrði til afskráningar loftfars og útflutnings samkvæmt þessari grein, sbr. 51. gr. Greinin á rætur að

rekja til lögfestingar Höfðaborgarsamningsins, sbr. lög nr. 74/2019, og 16. gr. a í gildandi lögum um loftferðir. Orðalag ákvæðisins er óbreytt frá orðalagi gildandi laga.

Um 48. gr.

Greinin er að mestu samhljóða 18. gr. gildandi laga og er annars vegar kveðið á um skyldu til að koma þjóðernis- og skrásetningarskírteini til Samgöngustofu sé loftfar fellt af skrá og hins vegar ef breytingar verða á þeim atriðum sem liggja til grundvallar skráningu loftfars skuli ráðstafanir gerðar til að uppfæra þjóðernis- og skrásetningarskírteini loftfarsins til samræmis.

Um 49. gr.

Í greininni er lagt til að flugrekanda/umráðanda ómannaðs loftfars sé skylt að skrá sig í skráningarkerfi flugrekanda/umráðanda ómannaðra loftfara ef eitt eða fleiri efnisatriði a- og b-liðar 1. mgr. eiga við. Byggist ákvæðið á samsvarandi skyldu í 14. gr. reglugerðar (ESB) 2019/947, sbr. 4. gr. viðauka IX við sömu reglugerð. Miðað er við að flugrekandi/umráðandi skrái sig í því ríki þar sem hann hefur aðalaðsetur eða höfuðstöðvar, ef um er að ræða lögaðila. Almennt er gert ráð fyrir að flugrekandi/umráðandi ómannaðs loftfars sé aðeins skráður í einu EASA-ríki hverju sinni. Í 1. tölul. a-liðar 1. mgr. er skráningarskylda flugrekanda/umráðanda fyrir hendi þó að ómannaða loftfarið sé léttara en 250 grömm ef það getur yfirfært meira en 80 júl af hreyfiorku á mann. Þetta getur t.d. átt við þegar loftfarið er lítið og létt en hægt er að fljúga því á miklum hraða. Í 2. tölul. a-liðar 1. mgr. er orðið *nemi* þýðing á enska orðinu „sensor“. Átt er við t.d. nema sem tekið getur upp mynd og/eða hljóð. Með *leikfangi* er átt við leikfang í skilningi tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2009/48/EB um öryggi leikfanga sem innleidd hefur verið í landsrétt með reglugerð nr. 944/2014 um öryggi leikfanga og markaðssetningu þeirra á Evrópska efnahagssvæðinu.

Með viðbótarbúnaði fyrir fjarauðkenningu í 3. mgr. er átt við kerfi sem tryggir staðbundna útsendingu upplýsinga um ómannað loftfar sem starfrækt er, þ.m.t. skráningarnúmer flugrekanda/umráðanda ómannaðra loftfarsins þannig að hægt sé að afla þessara upplýsinga án þess að hafa efnislegan aðgang að loftfarinu.

Mælt er fyrir um heimild ráðherra til að setja í reglugerð nánari ákvæði um ýmis atriði er varða ómönnuð loftför í 51. gr. Er heimildin mikilvæg ekki síst þar sem um nýtt svið er að ræða.

Um 50. gr.

Hér er lagt til að samsvarandi meginreglur gildi um afskráningu flugrekanda/umráðanda ómannaðs loftfars og gilda um mönnuð loftför. Þá er einnig lagt til að skylt verði að tilkynna breytingar á umráðum ómannaðs loftfars þar sem umráð ómannaðs loftfars eru samtvinnuð skráningu flugrekanda/umráðanda loftfars.

Um 51. gr.

Hér er lagt til að ráðherra verði heimilt að setja reglugerðir til frekari fyllingar fáeinum ákvæðum laganna. Nokkuð umfangsmeiri heimild er í 2. mgr. greinarinnar er varðar hluti og tæki sem farið geta um loftið en eru ekki loftför og geimhluti. Er við það miðað að á meðan ekki nýtur við heildstæðrar löggjafar um geimtengda starfsemi muni lagastoðin þjóna setningu reglugerða sem taka til slíkrar starfsemi.

Um VI. kafla.

Í grundvallaratriðum byggjast ákvæði VI. kafla á ákvæðum reglugerðar (ESB) 2018/1139 og, þar sem gildissviði reglugerðarinnar sleppir, viðauka 8 (lofthæfi loftfara) við Chicago-samninginn og leiðbeiningarefni Alþjóðaflugmálastofnunarinnar hvað varðar loftför í almenningsflugi. Jafnframt er sérstaklega fjallað um lofthæfi og viðhald og stjórnun á áframhaldandi lofthæfi ríkisloftfara og loftfara sem starfrækt eru af opinberum aðilum í almannabágu, sem undanskilin eru ákvæðum reglugerðar (ESB) 2018/1139.

Í kaflanum eru fáein nýmæli þar sem leitast er við að bregðast við skorti á ákvæðum eða lagastoð í gildandi lögum á afmörkuðum sviðum, svo sem hvað varðar hönnun og framleiðslu *framleiðsluvara* (e. product), *hluta* (e. part) og *óuppsetts búnaðar* (e. non-installed equipment), lofthæfi ómannaðra loftfara og verkaskiptingu milli lögbærra stjórnvalda. Þá er einnig horft til nýmæla sem leiða af reglugerð (ESB) 2018/1139 sem koma til með að vera útfærð nánar í afleiddu regluverki Evrópusambandsins sem þegar hefur verið innleitt í landsrétt, þ.e. aðallega:

- Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 748/2012 frá 3. ágúst 2012 um framkvæmdarreglur varðandi lofthæfi- og umhverfissvottun loftfara og tilheyrandi framleiðsluvara, hluta og búnaðar og varðandi vottun hönnunar- og framleiðslufyrirtækja, sbr. reglugerð nr. 380/2013.
- Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1321/2014 frá 26. nóvember 2014 um áframhaldandi lofthæfi loftfara og annarra framleiðsluvara, hluta, búnaðar til flugs og um samþykki fyrir fyrirtækjum og starfsfólki á þessu sviði, sbr. reglugerð nr. 926/2015.

Er hér sérstaklega átt við nýmæli eins og vottun á úppsettum búnaði sem er nýtt hugtak sem bregður fyrir í afmörkuðum ákvæðum og hóflegri ákvæðum með tilliti til áhættu hvað varðar loftför sem ætluð eru til íþrótta- og tómstundaflugs, auk sveigjanleika er varðar útgáfu yfirlýsinga vegna hönnunar og framleiðslu í stað vottunar enda séu þau skilyrði og takmarkanir sem reglugerðin áskilur uppfyllt. Gerir reglugerð (ESB) 2018/1139 einnig ráð fyrir að fyrirtæki er annast hönnun og framleiðendur loftfara sem annars eru undanskildir gildissviði reglugerðarinnar geti valið að heyra undir hana (svonefnt „opt-in“-ákvæði) hvað varðar loft-hæfi og áframhaldandi lofthæfi, sbr. 9. mgr. 2. gr. reglugerðarinnar.

Ákvæði í kaflanum er lúta að ómönnuðum loftförum byggjast á framseldri reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2019/945 frá 12. mars 2019 um ómönnuð loftför og flug-rekendur ómannaðra loftfara frá þriðju ríkjum og framkvæmdarreglugerð framkvæmda-stjórnarinnar (ESB) 2019/947 frá 24. maí 2019 um reglur og verklag við starfrækslu ómannaðra loftfara og lögum um öryggi vöru og opinbera markaðsgæslu. Gerðirnar um ómönnuð loftför bíða upp-töku í EES-samninginn. Teljast gerðirnar afleiddar gerðir af reglugerð (ESB) 2018/1139 og er miðað við að þær verði teknar upp í samninginn og innleiddar hér á landi samhliða innleiðingu móðurgerðarinnar.

Um 52. gr.

Með greininni er lagt til að hönnun framleiðsluvöru, að undanskildum ómönnuðum loft-förum, hlutum, úppsettum búnaði, breyting á hönnun framleiðsluvöru, hönnun viðgerðar og gögn er varða örugga starfrækslu í tengslum við tegundarhönnun verði háð vottun lögbærs stjórnvalds (tegundarvottun). Hugtakið *hlutur* (e. part) í þessum kafla hefur þá merkingu sem tilgreind er í reglugerð (ESB) 2018/1139, þ.e. hluti framleiðsluvöru eins og skilgreint er í tegundarhönnun framleiðsluvörunnar. Byggist greinin á samsvarandi ákvæðum í 11.–13. gr. í reglugerð (ESB) 2018/1139. Sú skipting ábyrgðar milli Samgöngustofu og EASA sem greinir í 2. mgr. leiðir af gildissviði reglugerðar (ESB) 2018/1139. Í grunninn er hér ekki um nýmæli

að ræða þar sem sambærileg ákvæði hafa verið í gildi allt frá því að fyrsta reglugerð Evrópusambandsins um Flugöryggisstofnunina leit dagsins ljós og reglugerð (EB) 1592/2002 var innleidd hér á landi í landsrétt (frá 2005) og tegundarvottun þeirra framleiðsluvara sem undir reglugerðina heyrðu fluttust til Flugöryggisstofnunarinnar. Meginbreytingarnar lúta að úppsettum búnaði og þeim aukna sveigjanleika við vottun sem reglugerð (ESB) 2018/1139 mælir fyrir um.

Um 53. gr.

Vottunargrunnur framleiðsluvara (e. certification basis), sem falla undir gildissvið reglugerðar (ESB) 2018/1139, byggist á verklagi við vottun og á *vottunarforskriftum* (e. certification standards, CS) sem EASA hefur tekið saman, samþykkt og gefið út. Byggt er á því að Flugöryggisstofnunin ákvarði vottunargrunninn og tilkynni umsækjanda um hann. Vísað er til viðeigandi vottunarforskrifta hvað varðar loft hæfi og umhverfissamræmi í viðauka I (Part-21) við reglugerð (ESB) nr. 748/2012. Byggist greinin á 11.–13. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139, sbr. einnig b-lið 1. mgr. 18. gr. reglugerðarinnar.

Tegundarvottun framleiðsluvara sem falla undir gildissvið reglugerðar (ESB) 2018/1139 er forsenda þess að starfræksla þeirra sé heimil innan EASA-ríkjanna. *Tegundarvottorð* (e. type certificate) staðfestir að tiltekin tegund loftfars uppfyllir þær öryggiskröfur sem í gildi eru innan EASA-ríkjanna.

Í 2. mgr. er vikið að þeim aðstæðum þegar hönnun loftfars uppfyllir ekki að öllu leyti þær kröfur sem gerðar eru samkvæmt vottunargrunni. Er EASA þá heimilt að gefa út takmarkað tegundarvottorð enda sé sýnt fram á að hönnun loftfarsins samræmist vottunargrunni og hönnun loftfarsins sé fullnægjandi hvað varðar loft hæfi og umhverfissamræmi í ljósi áætlaðrar notkunar loftfarsins.

Í a- og b-lið 4. mgr. er byggt á a-lið 1. mgr. 18. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139.

Um 54. gr.

Hér er mælt fyrir um vottun þrenns konar starfsemi, *hönnunar* (e. design), *framleiðslu* (e. production) og *viðhalds* (e. maintenance) og *stjórnunar á áframhaldandi loft hæfi* (e. continuing airworthiness management). Byggist ákvæðið á 15. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139. Skv. 2. mgr. 77. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 fer EASA með vottun og eftirlit með þeim fyrirtækjum hér á landi sem sinna þeirri starfsemi sem getið er í a-lið 1. mgr., þ.e. hönnun framleiðsluvara, hluta, úppsetts búnaðar og búnaðar til að fjarstýra ómönnuðum loftförum. Samgöngustofa annast vottun annarrar starfsemi samkvæmt greininni, sem fram fer hjá fyrirtæki með höfuðstöðvar hér á landi en hjá EASA ef höfuðstöðvar fyrirtækis eru utan EASA-ríkjanna.

Þó að greinin sé nýmæli hvað varðar vottun fyrirtækja sem annast hönnun og framleiðslu hafa sambærileg ákvæði verið í gildi í afleiddu regluverki Evrópusambandsins sem innleitt hefur verið hér á landi. Hvað varðar vottun á fyrirtækjum er annast viðhald og áframhaldandi loft hæfi leysir greinin af hólmi 1. og 2. mgr. 28. gr. gildandi laga.

Heimild ráðherra skv. 4. mgr. til að undanþiggja tilteknar framleiðsluvörur, hluti, úppsettan búnað og búnað til að fjarstýra ómönnuðum loftförum byggist almennt á sömu nálgun og reglugerð (ESB) 2018/1139 og þeim fyrirliggjandi afleiddu reglugerðum Evrópusambandsins sem þegar hafa verið innleiddar í landsrétt.

Um 55. gr.

Í greininni er lagt til að lögfest verði heimild til þess að viðurkenna erlenda vottun fyrir-tækis sem vottað hefur verið til hönnunar eða framleiðslu í þriðja ríki utan EASA-ríkjanna. Byggist greinin á 8. og 9. gr. reglugerðar (ESB) 748/2012.

Um 56. gr.

Greinin er nýmæli og byggist á 55. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 hvað varðar grunnkröfur sem gerðar eru til ómannaðra loftfara, sbr. IX. viðauka við reglugerðina. Jafnframt byggist greinin á 40. gr. reglugerðar (ESB) 2019/945 um ómönnuð loftför og flugrekendur ómannaðra loftfara frá þriðju ríkjum sem ráðgert er að taka upp í EES-samninginn og innleiða í landsrétt. Fáein orðasambönd í greininni hafa sérstaka merkingu sem rétt er að benda á en að öðru leyti er vísað til orðskýringa í framangreindum reglugerðum. *Mannfjöldi* (e. assemblies of people) í a-lið merkir samsöfnun fólks þar sem einstaklingar geta ekki komist út úr hópnum vegna þess hve þétt þeir standa. *Sérstakur flokkur* ómannaðra loftfara sem vísað er til í d-lið er skilgreindur í 5. gr. reglugerðar (ESB) 2019/947 um starfrækslu ómannaðra loftfara.

Um 57. gr.

Ákvæðið byggist á 14. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139, sbr. a- og b-lið 2. mgr. 18. gr. hennar.

Um 58.–60. gr.

Hér er lagt til að lögfest verði sérstök ákvæði er taki til loftfara sem ekki teljast EASA-loftför, þ.e. loftfara sem falla utan gildissviðs reglugerðar (ESB) 2018/1139. Taka greinarnar til ólíkra aðstæðna, þ.e. loftfara í almenningsflugi (58. gr.), ríkisloftfara (59. gr.) og loftfara sem starfrækt eru af opinberum aðilum í almannabágu (60. gr.). Rétt er að benda á að ef heimild í 8. mgr. 2. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139, þ.e. hin svonefnda „opt-out“-heimild, er nýtt við innleiðingu gerðarinnar í landsrétt yrðu slík loftför vottuð samkvæmt 58. gr.

Miðað er við að þjóðarvottorð um lofthæfi, þjóðarvottorð um hljóðstig og heimild til flugs fyrir þessa flokka loftfara verði útfærð nánar í reglugerð sem ráðherra setur. Taka þarf fram í slíkum vottorðum um lofthæfi og hljóðstig að þau eru ekki gefin út í samræmi við reglugerð (ESB) 2018/1139 og njóta þau ekki gagnkvæmrar viðurkenningar meðal EASA-ríkjanna.

Um 61. gr.

Ákvæðið byggist á IX. viðauka (grunnkröfur til ómannaðra loftfara) í reglugerð (ESB) 2018/1139 og reglugerð (ESB) 2019/947 um reglur og verklag við starfrækslu ómannaðra loftfara og reglugerð (ESB) 2019/945 um ómönnuð loftför og flugrekendur ómannaðra loftfara frá þriðju ríkjum.

Um ómönnuð loftför sem teljast vera leikföng í skilningi tilskipunar 2009/48/EB frá 18. júní 2009 um öryggi leikfanga gildir sama tilskipun sem innleidd hefur verið í íslenskan rétt með reglugerð nr. 944/2014 um öryggi leikfanga og markaðssetningu þeirra á Evrópska efna-hagssvæðinu, sbr. lög um öryggi vöru og opinbera markaðsgæslu, nr. 134/1995.

Um 62. gr.

Greinin byggist á 20. gr. gildandi laga en hefur verið breytt til samræmis við grein M.A.201 í viðauka I við reglugerð (ESB) 1321/2014. Í c-lið 1. mgr. er kveðið á um vottorðs um lofthæfi og er átt við allar tegundir lofthæfivottorða, flugleyfa eða heimilda skv. 57.–60. gr.

Um 63. gr.

Í 16. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 er gerð krafa um að starfsfólk sem ber ábyrgð á að gefa út viðhaldsvottorð að viðhaldi loknu sé handhafi vottorðs (skírteinis flugvéltæknis) nema við þær aðstæður þar sem slíks skírteinis er ekki krafist í afleiddu regluverki Evrópusambandsins, að teknu tilliti til þeirra markmiða og meginreglna sem reglugerðin tilgreinir og einkum með tilliti til eðlis viðkomandi starfsemi og áhættunnar sem í henni felst. Er því miðað við að „Starfsfólk með viðeigandi réttindi“ fari eftir þeim kröfum sem reglugerðir áskilja. Athuga ber að kröfur til starfsfólks kunna að vera mismunandi eftir því hvort þær framleiðsluvörur, hlutir og úppsettur búnaður heyri undir gildissvið reglugerðar (ESB) 2018/1139 eða þjóðareglur svo og eftir því um hvaða vörur er að tefla og í hvaða tilgangi þær eru notaðar. Nánar er fjallað um kröfur til lofthæfi og viðhalds framleiðsluvara, hluta og úppsetts búnaðar í II. viðauka (grunnkröfur sem gilda um lofthæfi) við reglugerð (ESB) 2018/1139. Fjallað er um viðhaldsgögn og framkvæmd viðhalds í greinum M.A. 401 og M.A. 402 í reglugerð (ESB) 1321/2014.

Í 2. mgr. er kveðið á um heimildir flugmanns til að annast takmarkað viðhald loftfars. Byggist greinin á grein M.A.801, sbr. M.A. 803 í reglugerð (ESB) 1321/2014.

Um 64. gr.

Greinin kveður á um almenna heimild vottaðra fyrirtækja til útgáfu vottunarheimilda. Vottunarheimild er heimild sem viðhaldsfyrirtæki veitir starfsmanni og tilgreinir nánar að hvaða marki viðkomandi starfsmanni er heimilt að gefa út viðhaldsvottorð að loknu viðhaldi fyrir hönd fyrirtækis. Hvað varðar loftför sem falla undir reglugerð (ESB) 2018/1139 byggist reglugerðin almennt á því að *viðhaldsvottar* (e. maintenance certifying staff), þ.e. það starfsfólk sem gefur út viðhaldsvottorð að loknu viðhaldi loftfars, séu handhafar skírteinis flugvéltæknis með tegundaráritun auk þess að hafa svonefnda vottunarheimild. Skírteini flugvéltæknis skiptist í ákveðna grunnflokka og undirflokka sem veita handhafa þess afmörkuð réttindi á grundvelli menntunar, þekkingar og reynslu hverju sinni. Áritanir í skírteini eru tengdar tegundum eða flokkum loftfara. Ekki er krafa um sveinspróf í flugvélarvirkjun til að fá útgefið skírteini flugvéltæknis. *Faglegur ábyrgðarmaður* (e. support staff) er sá sem hefur skírteini flugvéltæknis í flokkum B1, B2, B2L, B3 og/eða L með viðeigandi tegundaráritun og sem vinnur við aðalviðhald en hefur ekki endilega vottunarheimild.

Rétt er að vekja athygli á því að á síðastliðnum árum hefur verið leitast við að afmarka frekar á hvaða sviðum er þörf á handhöfn skírteinis flugvéltæknis fyrir tiltekin viðhaldsverk og vottun viðhalds í regluverki Evrópusambandsins. Er hér meðal annars vísað til reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2018/1142 frá 14. ágúst 2018 um breytingar á reglugerð (ESB) nr. 1321/2014 hvað varðar innleiðingu á tilteknum flokkum skírteina flugvéltækna, breytingu á ferlinu við viðurkenningu íhluta frá utanaðkomandi birgjum og breytingu á heimildum viðhaldskennslufyrirtækja, sem innleidd var með reglugerð nr. 1042/2019 með breytingu á reglugerð nr. 926/2015.

Um 65. gr.

Hér er mælt fyrir um kröfur til áframhaldandi lofthæfi loftfara, sbr. ákvæði reglugerðar (ESB) 2018/1139 og II. viðauka við reglugerðina.

Um 66. gr.

Ákvæðið byggist í meginatriðum á 24. gr. gildandi laga. Þó hafa afmarkaðar breytingar verið gerðar á orðalagi og uppbyggingu í samræmi við reglugerð (ESB) 2018/1139 og afleitt regluverk.

Um 67. gr.

Greininn byggist á I. kafla í reglugerð (ESB) 1321/2014.

Um 68. gr.

Hér er byggt á 3. mgr. 26. gr. gildandi laga. Greinarmunur er gerður á milli EASA-loftfara og annarra loftfara í samræmi við ákvæði frumvarpsins.

Um 69. gr.

Lagt er til að lögfest verði sérstakt ákvæði um ómönnuð loftför sem fyrirhugað er að starfrækja í opnum og sérstökum flokki. *Opinn flokkur* er nánar skilgreindur í 4. gr. reglugerðar (ESB) 2019/947. Grunnkröfur til ómannaðra loftfara byggjast á reglugerð (ESB) 2019/945 og CE-merkingu þeirra. CE-merkingu er ætlað að gefa til kynna að varan hafi undirgengist samræmismat og sé í samræmi við viðeigandi kröfur er gilda um flokk ómannaðra loftfarsins. CE-merkið skal vera áfast loftfarinu.

Sérstakur flokkur ómannaðra loftfara er skilgreindur í 5. gr. reglugerðar (ESB) 2019/947 um starfrækslu ómannaðra loftfara. Sé ómannað loftfar sem fyrirhugað er að starfrækja ekki háð vottun, sbr. 56. gr. frumvarpsins, þarf það að uppfylla grunnkröfur til öryggis og starfrækslu með vísan til 3. mgr. 40. gr. reglugerðar (ESB) 2019/945. Miðað er við að slíkar kröfur verði innleiddar í reglugerð.

Um 70. gr.

Greinin byggist á almennum meginreglum í EES-rétti um fyrirframætlað samræmi vöru sem uppfyllir þau skilyrði sem fram koma í íslenskum stöðlum sem eiga rætur að rekja til Evrópuþaðla, sbr. 12. gr. reglugerðar (ESB) 2019/945. Sjá einnig 9. gr. laga um öryggi vöru og opinbera markaðsgæslu, nr. 134/1995.

Um 71. gr.

Vottun tilkynntra aðila og málsmeðferð byggist á ákvæðum reglugerðar (ESB) 2019/947 og er í samræmi við aðra löggjöf Evrópusambandsins um öryggi vöru og markaðseftirlit. Er gert ráð fyrir að frekari kröfur til tilkynntra aðila, faggildingu þeirra og tilkynningu fari samkvæmt reglugerð sem ráðherra setur.

Um 72. gr.

Greinin þarfnast ekki skýringa.

Um VII. kafla.

Kaflinn er að mestu samansafn ákvæða sem eru á víð og dreif í gildandi lögum. Leitast hefur verið við að uppfæra, eftir atvikum, og styrkja ákvæðin til samræmis við ákvæði reglugerðar (ESB) 2018/1139 og þeirra EES-gerða er varða útgáfu vottorða einstaklinga og vottun tengdrar starfsemi, verkaskiptingu milli lögbærra stjórnvalda o.fl. Fáein nýmæli eru í kaflanum.

Rétt er að benda á að ekki er sérstakur greinarmunur gerður í kaflanum á vottorðum einstaklinga sem byggjast á þeim EES-gerðum sem sækja lagastoð til reglugerðar (ESB) 2018/1139, eða fyrirrennara hennar, og þeirra sem byggðast á þjóðarkröfum einvörðungu eða með vísan til alþjóðlegra krafna og ráðlagðra starfsvenja í viðauka 1 (skírteini) við Chicago-samninginn. Orðið „vottorð“ er skýrt í 2. gr. frumvarpsins. Tekur það meðal annars til skírteina einstaklinga, sem hingað til hefur verið þýðing enska orðsins „license“. Í Chicago-samningnum eru ýmist notuð ensku orðin „certificate of competency“ eða „license“ og í viðauka 1 við sama samning er „license“ notað sem samheiti yfir hvort tveggja. Í samræmi við önnur ákvæði frumvarpsins er því notað heildarhugtakið *vottorð* í texta kaflans og leitast við að skilja á milli heilbrigðisvottorða og staðfestingarvottorða og annarra vottorða (einstaklinga og fyrirtækja).

Um 73. gr.

Almennt byggist reglugerð (ESB) 2018/1139 á því að einstaklingar sækja um vottorð, þ.m.t. skírteini, áritanir eða önnur réttindi, sem og fullgildingu eða umbreytingu erlends vottorðs (skírteinis), í því ríki þar sem umsækjandi hefur aðalaðsetur eða búsetu. Með sama hætti er á því byggt að aðili sækja um vottun vegna starfsemi sinnar til lögbærs landsyfirvalds í því ríki þar sem *höfuðstöðvar* (e. principal place of business) hans eru eða aðalaðsetur. Á það sama við hér hvað varðar a- og c-lið 1. mgr. Nokkuð önnur sjónarmið gilda um b-lið þar sem lögbær stjórnvöld gefa ekki út staðfestingarvottorð öryggis- og þjónustuliða heldur vottað þjálfunar-fyrirtæki skv. 1. tölul. c-liðar 1. mgr.

Að hluta til byggist greinin á 1. másl. 1. mgr. 31. gr. gildandi laga, sbr. 32. gr. laganna. Skilyrði fyrir ríkisfangi er felld út en bætt hefur verið við skilyrði um hæfni og færni auk reynslu. Að öðru leyti er byggt á 16., 21., 25. og 26. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139.

Í 2. tölul. c-liðar 1. mgr. er vísað til þeirra sem taka þátt í mati á heilbrigði umsækjenda skv. a- og b-lið 1. mgr. Er þar átt við vottun fluglækna og annarra lækna til þess að meta heilbrigði, þ.e. heimilislækna og trúnaðarlækna sem eru sérfræðingar í atvinnusjúkdómum og geta gegnt hlutverki fluglækna í afmörkuðum tilvikum.

Sú heimild sem ráðherra er falin í 3. mgr. greinarinnar byggist á samsvarandi orðalagi og fram kemur í framangreindum greinum reglugerðar (ESB) 2018/1139, þ.e. hvað varðar flugmenn, flugvéltækna, kennara og prófdómendur og fluglækna. Er hér horft til þeirra reglugerða Evrópusambandsins sem kunna að verða settar á afmörkuðum sviðum.

Um 74. gr.

Ákvæðið byggist að mestu á 2. mgr. 31. gr. laganna hvað varðar kröfur til aldurs og aldurshámarks. Víða er vísað til aldurslágmaks í reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1178/2011 frá 3. nóvember 2011 um tæknilegar kröfur og stjórnsýslumeðferðir er varða áhöfn í almenningssflugi samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008, sbr. reglugerð nr. 180/2014 og reglugerð 400/2008 um skírteini útgefin af Flugmálastjórn Íslands. Þykir því við hæfi að skýr heimild sé í lögum til að setja aldurstengdar takmarkanir í reglugerð. Í gildandi lögum hefur skort ákvæði er taka til hámarksaldurs flugmanna í *flutningaflugi* (e. commercial air transport operation) loftbelgja og svifflugna, svo sem kveðið er á um í þegar innleiddum EES-gerðum. Til að bæta úr því er kveðið á um slíkt hámark í 3. málslið greinarinnar.

Um 75. gr.

Hér er lagt til að lögfest verði sérstakt ákvæði um vottorð um heilbrigði er leysi að hluta af hólmi reglugerðarheimild í 1. mgr. 31. gr. gildandi laga. Tekur ákvæðið til *flugliða* (e. flight

crew member), öryggis- og þjónustuliða (e. cabin crew) og flugumferðarstjóra auk þess sem tilgreindar eru kröfur til flugnema og nema í flugumferðarstjórn í 3. mgr. greinarinnar.

Um 76. gr.

Ákvæðið byggist á 4. mgr. 32. gr. gildandi laga. Bent skal á að bera má ákvörðun um slíka synjun undir dómstóla skv. 68. gr. a almennra hegningarlaga, nr. 19/1940.

Um 77. gr.

Í ákvæðinu eru tilgreindar sérstakar skyldur handhafa vottorða, þ.m.t. heilbrigðisvottorða, áritana og annarra réttinda. Byggist ákvæðið á sambærilegum ákvæðum í EES-gerðum sem þegar hafa verið innleiddar og 34. gr. gildandi laga.

Um 78. gr.

Greinin byggist á 33. gr. gildandi laga og 68. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 um viðurkenningu á vottun þriðja ríkis. Ekki er þó viðhaldið þeim skilyrðum sem 33. gr. tiltekur með tilliti til íslensks ríkisfangs. Í stað þess er horft til þess að hægt sé að fullgilda, umbreyta eða viðurkenna erlend vottorð án tillits til ríkisfangs umsækjanda enda séu þau skilyrði uppfyllt sem ráðherra kveður á um í reglugerð eða í samningi Íslands við hið erlenda ríki sem í hlut á. Rétt er að minna á að gildissvið reglugerðar (ESB) 2018/1139 afmarkar einnig gildissvið afleidds regluverks á sviði skírteinaútgáfu, sbr. reglugerð (ESB) nr. 1178/2011 sem innleidd var í landsrétt með reglugerð nr. 180/2014 um áhöfn í almenningssflugi. Þar sem gildissviði reglugerðar (ESB) 2018/1139 sleppir hafa íslensk stjórnvöld svigrúm til fullgildingar/viðurkenningar erlendra vottorða. Er almennt miðað við að lágmarkskröfur skv. viðauka 1 (skírteini) við Chicago-samninginn gildi til fullgildingar/viðurkenningar vottorða (skírteina).

Um 79. gr.

Ákvæðið byggist lauslega á 28. gr. b og 28. gr. c í gildandi lögum hvað varðar vottun til verkegrar og/eða bóklegrar kennslu og starfrækslu fluglæknaseturs. Rétt er að benda á að kveðið er á um vottun einstakra lækna, sem taka þátt í mati á heilbrigði umsækjenda skv. a- og b-lið 73. gr. frumvarpsins, í 2. tölul. c-liðar 73. gr.

Nýmæli greinarinnar varðar vottun starfrækslu og notkunar *flughermisþjálf*a (e. flight simulation training device). Gildandi lög hafa hvorki að geyma ákvæði um sérstakar kröfur til starfrækslu flughermisþjálfar né vottunar hans og er því brugðist við því í b-lið 1. mgr. og 80. gr. Orðið *flughermisþjálf*i er nánar skilgreint í skýringum við 80. gr.

Mælt er fyrir um heimild ráðherra í a-lið 4. mgr. til að ákvarða með reglugerð að í stað vottunar geti aðili gefið út yfirlýsingu þess efnis að starfsemi uppfylli viðeigandi kröfur o.fl. Byggist málsgreinin á ákvæðum reglugerðar (ESB) 2018/1139 og breytingum á reglugerð (ESB) nr. 1178/2011, sbr. reglugerð (ESB) 2018/1119 frá 31. júlí 2018 um breytingu á reglugerð (ESB) nr. 1178/2011 hvað varðar yfirlýst þjálfunarfyrirtæki, sbr. reglugerð nr. 180/2014 um áhöfn í almenningssflugi. Í b-lið 4. mgr. er ráðherra veitt heimild til að undanþiggja afmarkaða starfsemi frá vottun. Á heimildin rætur að rekja til 1. mgr. 24. gr. og 1. mgr. 25. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 og varðar þjálfunarfyrirtæki flugmanna, öryggis- og þjónustuliða og flughermisþjálfar. Vísar heimildin til framtíðarlöggjafar Evrópusambandsins sem kann að vera sett einkum með vísan til almannaflugs, tegundar starfrækslu, nýrra viðskiptatækifæra og framtíðarþróunar í tækni.

Um 80. gr.

Hugtakið *flughermisþjálfari* (e. flight simulation training device) er skilgreint svo í reglugerð (ESB) 2018/1139: Allar gerðir tækja þar sem hermt er á jörðu niðri eftir flugskilyrðum, þ.m.t. *flughermar* (e. flight simulators), *flugþjálfunartæki* (e. flight training devices), *flug- og leiðsöguferlaþjálfar* (e. flight and navigation procedures trainers, FNPT) og *grunnþjálfunartæki fyrir blindflug* (e. basic instrument training devices). Greinin byggist á 25. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 og reglugerð (ESB) nr. 1178/2011 um tæknilegar kröfur og stjórnsýslumeðferðir er varða áhöfn í almenningssflugi samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008, sbr. reglugerð nr. 180/2014 um áhöfn í almenningssflugi.

Um 81. gr.

Sú tilkynninga- og upplýsingaskylda sem hvílir á læknum sem vottaðir hafa verið skv. 73. og 79. gr. er viðamikil og er henni þegar til að dreifa samkvæmt reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1178/2011 frá 3. nóvember 2011 um tæknilegar kröfur og stjórnsýslumeðferðir er varða áhöfn í almenningssflugi samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008, sbr. reglugerð nr. 180/2014 um áhöfn í almenningssflugi. Til þess að styrkja frekar lagastoð slíkra ákvæða er hér lagt til að meginatriði hennar verði lögfest.

2. mgr. ákvæðisins byggist á 2. mgr. 34. gr. gildandi laga. Bætt hefur verið við orðinu „tafarlaust“ til að hnykkja á mikilvægi þess að slíkar upplýsingar berist án tafar til Samgöngustofu.

Í 3. mgr. er byggt á samsvarandi skyldu og tiltekin er í 3. mgr. 79. gr. laga um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum, nr. 46/1980.

Um 82. gr.

Ákvæðið tekur til allra lækna sem hafa starfsstöð hér á landi, ekki aðeins þeirra sem eru vottaðir skv. 73. og 79. gr.

Um 83. gr.

Heimild ráðherra samkvæmt greininni er nokkuð ítarleg og er ætlað að ná heildstætt yfir málefnasvið kaflans, þjóðareglur og innleiðingu EES-gerða í landsrétt.

Um VIII. kafla.

Efni kaflans byggist að mestu á IX. kafla gildandi laga, fyrirbyggjandi skuldbindingum samkvæmt EES-samningnum og nýjum gerðum sem fyrir liggur að innleiða í landsrétt, einkum:

- Reglugerð (ESB) 2018/1139 og þeim breytingum á öðrum reglugerðum sem af henni leiða.
- Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1008/2008 frá 24. september 2008 um sameiginlegar reglur um rekstur flugþjónustu í Bandalaginu, sem innleidd hefur verið með reglugerð nr. 48/2012. Rétt er að benda á að hér er tekið tillit til þeirra breytinga á reglugerð (EB) nr. 1008/2008 sem leiða af reglugerð (ESB) 2018/1139 og eru óinnleiddar.
- Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 965/2012 um tæknilegar kröfur og stjórnsýslumeðferðir er varða flugrekstur samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008, sem innleidd hefur verið með samnefndri reglugerð nr. 237/2014.
- Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2019/947 frá 24. maí 2019 um reglur og verklag við starfrækslu ómann-aðra loftfara.

— Framseldri reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2019/945 frá 12. mars 2019 um ómönnuð loftför og flugrekendur ómannaðra loftfara frá þriðju ríkjum.

Ekki er sérstakur greinarmunur gerður í kaflanum á starfrækslu mannaðra og ómannaðra loftfara.

Um 84. gr.

Starfræksla loftfars í ábataskyni (e. commercial operation) er svo skilgreind í 3. gr.: „Hvers konar starfræksla loftfars gegn greiðslu eða annars konar gjaldi fyrir almenning eða samkvæmt samningi milli flugrekanda/umráðanda loftfars og viðskiptavinar þar sem sá síðarnefndi stjórnar flugrekanda/umráðanda ekki með neinum hætti.“ Byggist skilgreiningin á sömu skilgreiningu og kemur fram í 2. gr. reglugerðar (ESB) nr. 965/2012, sbr. a-lið 2. mgr. 140. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139. Er hugtakinu ætlað að leysa af hólmi eldri orðanotkun, svo sem „í atvinnuskyni“ og „atvinnuflug“. Byggist 1. másl. 1. mgr. á 80. gr. gildandi laga.

2. másl. 1. mgr. greinarinnar byggist á 3. gr. reglugerðar (EB) nr. 1008/2008 hvað varðar *flutningaflug* (e. commercial air transport operation) sem fellur undir hugtakið *starfræksla loftfars í ábataskyni*. Önnur starfræksla loftfara, svo sem *sérstök starfræksla* (e. special operation), sem ekki telst flutningaflug, og einnig er skilgreind í 3. gr., kann að falla undir starfrækslu í ábataskyni enda séu skilyrði hugtaksins uppfyllt. Sem dæmi telst sérstök starfræksla bónda sem stundar áburðargjöf á eigin landi með eigin loftfari almennt ekki í ábataskyni. Ef bóndi hefur það að aukastarfi að fljúga með áburð fyrir aðra gegn greiðslu og/eða leigugjaldi er líklegt að slík starfsemi teljist í ábataskyni. Greinargóðar skýringar á því hvernig beri að túlka framangreint orðalag í hugtakinu *starfræksla loftfars í ábataskyni* hvað varðar flutningaflug og sérstaka starfrækslu er að finna í *viðurkenndum aðferðum til að uppfylla kröfur* (e. acceptable means of compliance, AMC) og öðru *leiðbeiningarefni* EASA (e. guidance material) um starfrækslu loftfara.

Hvað varðar orðalagið „greiðsla eða annars konar gjaldi“ í skilgreiningu hugtaksins starfrækslu í ábataskyni er rétt að benda á fyrirliggjandi túlkun og heimildir sem afleiddar reglugerðir byggjast á. Um er að ræða annars vegar heimildir sem byggjast á (ESB) nr. 965/2012, sbr. 4. mgr. 6. gr., og taka til þrenns konar tilvika með afmörkuðum EASA-loftförum, þ.e. flugvélum og þyrlum, öðrum en flóknum, vélknúnum flugvélum og þyrlum, loftbelgjum og sviffflugum, sbr.:

- a. flug með farþega gegn skiptingu kostnaðar,
- b. keppnis- eða sýningarflug og kynningarflug,
- c. flug með fallhlífartökkvara, dráttur sviffflugna eða listflug.

Almennt hefur sama túlkun verið lögð til grundvallar hvað varðar loftför sem ekki teljast EASA-loftför hér á landi. Hins vegar er um að ræða heimild einstaklinga með réttindi til að starfa sem kennari eða prófdómari sem er heimilt að þiggja þóknun/endurgjald fyrir flugkennslu, til að framkvæma færni- og hæfnipróf og þjálfun, prófun og mat á hæfni í tengslum við áritanir og vottorð sem fylgja afmörkuðum skírteinum. Byggist þessi heimild á ákvæðum reglugerðar (ESB) nr. 1178/2012 sem innleidd hefur verið í landsrétt með reglugerð um áhöfn í almenningssflugi nr. 180/2014. Hafa ber í huga að beiting framangreindra heimilda, hverrar fyrir sig, er háð afmörkuðum skilyrðum og takmörkunum sem fram koma í framangreindum reglugerðum. Vísast til nánari umfjöllunar um þau skilyrði og takmarkanir í leiðbeiningarefni EASA með framangreindum reglugerðum.

Í 2. mgr. er kveðið á um þrenns konar heimild ráðherra. Byggjast þessar heimildir á fyrirliggjandi EES-gerðum á sviði starfrækslu loftfara og 60. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139. Í fyrsta lagi, skv. a-lið, er kveðið á um að tiltekin flugstarfsemi sé háð vottun sem annars falli

ekki undir 1. mgr. Er hér meðal annars horft til flókinna vélknúinna loftfara og eftir atvikum ómannaðra loftfara sem teljast áhættusöm í starfrækslu. Í öðru lagi, skv. b-lið, að tiltekin starfræksla loftfars í ábataskyni, að undanskildu flutningaflugi, skuli háð útgáfu yfirlýsingar um hæfni og getu í stað vottunar. Að síðustu, skv. c-lið, að heimilt sé að undanþiggja tiltekna flugstarfsemi frá kröfum um flugrekstrarleyfi enda uppfylli slík starfræksla þau skilyrði sem tiltekin eru. Í c-lið er með orðunum „sem ekki er vélknúð“ átt við ensku orðin: „non-power driven aircraft“ og „staðbundið flug“ telst vera flug sem ekki felur í sér flutning milli mismunandi flugvalla eða annarra viðurkenndra lendingarstaða.

Um 85. gr.

Ákvæðið byggist að mestu á 4. gr. reglugerðar (EB) nr. 1008/2008. Í b-lið 1. mgr. er byggt á breytingum sem leiða af reglugerð (ESB) 2018/1139 á 4. gr. reglugerðar (EB) nr. 1008/2008.

Skilyrði e-liðar 1. mgr. byggjast á 3. tölul. 1. mgr. 4. gr. laga um fjárfestingu erlendra aðila í atvinnurekstri, nr. 34/1991, en í frumvarpinu er samhliða mælt fyrir um niðurfellingu ákvæðisins, sbr. 260. gr. Hljóðar ákvæðið svo: „Samanlagður eignarhluti erlendra aðila í íslensku atvinnufyrirtæki sem stundar flugrekstur hér á landi má á hverjum tíma ekki vera meiri en 49%. Einstaklingar sem búsettir eru í öðru aðildarríki samningsins um Evrópska efnahagssvæðið eða Færeyjum og lögaðilar sem heimilisfastir eru í öðru aðildarríki samningsins um Evrópska efnahagssvæðið eða Færeyjum eru þó undanþegnir ákvæðum þessa töluliðar.“

Hefur ákvæðið tekið lítils háttar breytingum sem einkum helgast af því að í stað þess að tæmandi telja upp alla þá samninga sem Ísland hefur undirgengist og varða fjárfestingu erlendra aðila í flugrekstri er farin sú leið að vísa almennt til slíkra samninga. Stóð valið á milli þess að breyta framangreindu ákvæði á lögum um fjárfestingu erlendra aðila í atvinnurekstri, meðal annars til að taka tillit til stofnsamnings EFTA og samningsins um sameiginlega evrópska flugsvæðið, eða fella það brott og taka samhliða slíkt ákvæði upp í lög um loftferðir. Var síðarnefnda leiðin fyrir valinu þar sem eðlilegt má telja að lög um loftferðir taki til starfrækslu loftfara heildstætt.

Þá er rétt að benda á að orðið *fyrirtæki* (e. undertaking) í e-lið 1. mgr., sbr. orðskýringu í 3. gr., hefur víðtæka merkingu og tekur til hvort sem er einstaklings eða lögaðila, hvort sem starfræksla viðkomandi er í ábataskyni eða ekki, og opinberra aðila hvort sem þeir teljast lögaðilar eða ekki. Þetta er sama hugtak og skilgreint er í reglugerð (EB) nr. 1008/2008. Hugtakið *stjórnun í raun* (e. *effective control*), sbr. e-liður 1. mgr., er svo skilgreint í reglugerð (EB) nr. 1008/2008: „Stjórnun í raun: tengsl sem stofnað er til á grundvelli réttinda, samninga eða hvers konar annarra aðferða sem, annaðhvort í sameiningu eða hver um sig og með hliðsjón af raunverulegum eða lagalegum tengslum, veita möguleika á að hafa afgerandi áhrif á fyrirtæki, beint eða óbeint, einkum að því er varðar: a. rétt til að nota allar eignir fyrirtækis eða hluta þeirra, b. réttindi eða samninga sem hafa afgerandi áhrif á samsetningu, atkvæðagreiðslu eða ákvarðanir deilda fyrirtækis eða með öðrum hætti hafa afgerandi áhrif á það hvernig fyrirtæki hagar rekstri sínum.“

Um 86. gr.

Greinin kveður á um skyldu handhafa flugrekstrarleyfis til að tilkynna viðeigandi lögbæru stjórnvaldi fyrir fram um breytingar á eignarhaldi sem nema meira en 10% af heildarhlutafjáreign flugrekanda. Byggist greinin á samsvarandi ákvæði í reglugerð (EB) nr. 1008/2008. Er einkum horft til þess að slíkar breytingar geti haft bein áhrif á hvort skilyrði fyrir flugrekstrarleyfis, sbr. e- og f-lið 1. mgr. 85. gr., séu ávallt uppfyllt.

Um 87. gr.

Í greininni er sérstakt ákvæði um flugrekandaskírteini sem byggist á ákvæðum reglugerðar (EB) nr. 1008/2008, sbr. einnig reglugerð (ESB) nr. 965/2012 um um tæknilegar kröfur og stjórnsýslumeðferðir er varða flugrekstur samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008.

Um 88. gr.

Með *tómaleigu* (e. dry lease) er átt við afnotaleigu sem felst í því að leigutaki fær loftfar á leigu án áhafnar og annast sjálfur allan rekstur þess. Með samningi um *tómaleigu* er átt við samning milli fyrirtækja þar sem loftför eru starfrækt samkvæmt flugrekandaskírteini leigutaka eða, ef um er að ræða aðra starfrækslu í ábataskyni en flutningaflug, á ábyrgð leigutaka. Með samningi um *þjónustuleigu* (e. wet lease) er átt við samning milli flugrekanda þar sem loftför eru starfrækt samkvæmt flugrekandaskírteini leigusala. Ekki er algilt hvaða þjónustuþættir fylgja þjónustuleigu, yfirleitt er átt við áhöfn eða hluta áhafnar, t.d. aðeins flugliða, viðhald, váttryggingar og eftir atvikum aðra þjónustu. Þjónustuleiga eða blautleiga eins og hún er stundum nefnd er gjarnan notuð til að auka afkastagetu tímabundið. Ákvæðið á rætur að rekja til ákvæða reglugerðar (EB) nr. 1008/2008, sbr. einnig reglugerð (ESB) nr. 965/2012.

89.–90. gr.

Hér er mælt fyrir um frekari ákvæði er lúta að breytingum á flugrekandaskírteini, áhættusama sérstaka starfrækslu loftfars og samstarf lögbærra stjórnvalda með vísan til ákvæða reglugerðar (EB) nr. 1008/2008, sbr. einnig reglugerð (ESB) nr. 965/2012. 90. gr. byggist á reglugerð (ESB) 2018/1139, sbr. reglugerð (EB) nr. 1008/2008 og reglugerð (ESB) nr. 965/2012, við þær aðstæður þar sem flugrekandaskírteini og flugrekstrarleyfi eru ekki gefin út af sama lögbæra landsyfirvaldi eða þegar hluti eftirlits, t.d. með flugrekandaskírteini, hefur verið færður til EASA að hluta eða öllu leyti.

Um 91. gr.

Hér er lagt til að lögfest verði sérstakt ákvæði um útleigu loftfara í ábataskyni án flugliða (flugmanns) til almannaflugs innan íslensks yfirráðasvæðis. Er hér einkum horft til tilvika þar sem flugmenn leigja loftför gegn greiðslu eða leigugjaldi til einkaflugs, svo sem sér til ánægju, æfinga eða til að safna flugtímum. Miðað er við að útleigan sé í ábataskyni, gegn greiðslu eða þóknun í hagnaðarskyni. Ekki er átt við starfsemi þjálfunarfyrirtækja sem háð eru vottun skv. VII. kafla.

Um 92. gr.

Samkvæmt a-lið 3. mgr. 2. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 falla utan gildissviðs reglugerðarinnar aðgerðir eða þjónusta af hálfu hers, tolls og lögreglu við leit og björgun, slökkvistörf, landamæravörslu, strandgæslu eða svipaðar aðgerðir undir eftirliti og ábyrgð aðildarríkis, í þágu almannahagsmuna af hálfu eða fyrir hönd aðila sem fer með opinbert vald, auk starfsfólks og fyrirtækja sem taka þátt í þeirri starfsemi, auk þeirrar þjónustu sem þessi loftför veita. Með öðrum orðum er því þjóðareglum ætlað að gilda um slíka starfsemi enda eigi þau skilyrði við sem nefnd eru. Þessi aðgreining byggist á því að umrædd störf séu á ábyrgð aðildarríkis, í þágu almannahagsmuna og af hálfu eða fyrir hönd aðila sem fer með opinbert vald. Sé leit og björgun, slökkvistörf eða svipaðar aðgerðir í höndum annars aðila en þess sem er handhafi opinbers valds þá falla slík störf eða þjónusta undir gildissvið reglugerðar (ESB) 2018/1139 og um leið almenn ákvæði um starfrækslu loftfara. Í niðurlagi 3. mgr. er enn fremur

áréttað að aðildarríkin skuli tryggja að starfsemi og þjónusta sem um getur í a-lið sé í samræmi við öryggismarkmið reglugerðarinnar og að þessi loftför séu aðskilin frá öðrum loftförum á öruggan hátt.

Með vísan til þessa er því lagt til að sérstök lagastoð til setningar reglugerða, einnar eða fleiri, sem kveði á um starfrækslu þeirra loftfara sem undir ákvæðið falla sé sett í lögin sem jafnframt leysi af hólmi fyrirbyggjandi heimild sama efnis í 6. gr. gildandi laga.

Framangreindri stoð til setningar reglugerðar er ekki ætlað að koma í veg fyrir að ráðherra geti ákveðið að fella afmarkaða starfrækslu opinberra aðila undir almennt regluverk á sviði almenningssflugs, sbr. svokölluð „opt-in“-heimild í 6. mgr. 2. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139, þ.e. að afmarkaðir þætti þeirrar þjónustu sem getið er í ákvæðinu (toll- og löggæsla, leit og björgun, slökkvistörf, landamæravarsla o.s.frv.) verði felldir undir einn eða fleiri hluta almenns regluverks á sviði almenningssflugs, svo sem hvað varðar lofthæfi og umhverfisvernd, flugáhöfn, þjálfunarfyrirtæki, flughermisþjálfna, mat á heilbrigði, starfrækslu loftfara og ómönnuð loftför. Heimildin býður upp á nokkurn sveigjanleika við útfærslu varðandi flokka loftfara, starfsemi o.fl.

Um 93. gr.

Ákvæðið kveður á um almenna heimild ráðherra til að setja reglugerð eða reglugerðir ákvæðum laganna til nánari fyllingar. Starfræksla loftfara og flugrekstur býr við mjög umfangsmikið og ítarlegt regluverk og er því aðeins tæpt á helstu atriðum er varða flugrekstur í ákvæðinu. Byggist greinin að hluta á samsvarandi heimild í 85. gr. a gildandi laga. Einnig má benda á önnur ákvæði frumvarpsins greininni til frekari fyllingar sem einnig taka til flugrekstrar og starfrækslu loftfara, svo sem 115. gr., 167. gr., 169. gr. 188. gr. o.fl.

Um IX. kafla.

Efni kaflans á að mestu rætur að rekja til Chicago-samningsins og viðauka hans, einkum viðauka 6 (starfræksla loftfara) við Chicago-samninginn, leiðbeininga Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og reglugerðar (ESB) 2018/1139, einkum V. viðauka við þá reglugerð, auk afleiddra gerða um starfrækslu loftfara. Efni og inntak þeirra reglna sem á þessu sviði gilda er almennt nokkuð umfangsmikið og tæknilegt, stutt viðurkenndum aðferðum og öðrum leiðum til að uppfylla skilyrði og kröfur, auk leiðbeininga og ítarefnis. Nokkuð er um nýmæli í kaflanum þar sem leitast hefur verið við að setja almennar efnisreglur og styrkja lagastoð til setningar reglugerða. Efni kaflans tekur til starfrækslu loftfara, mannaðra sem ómannaðra.

Þá hefur verið leitast við að taka tillit til fáeinna óinnleiddra gerða þar sem talin hefur verið þörf á að setja lagastoð til að tryggja hnökralausa innleiðingu þeirra. Á þetta einkum við hvað varðar ómönnuð loftför og u-rýmisloftrýmið og nýlegar breytingar sem bíða upptöku í EES-samninginn á reglugerð (ESB) nr. 965/2012 um tæknikröfur og stjórnsýslumeðferðir er varða flugrekstur samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008, sem innleidd hefur verið hér á landi með reglugerð með sama heiti, nr. 237/2014.

Hvað varðar ákvæði er lúta að lagalegri stöðu flugstjóra og þær valdheimildir sem honum eru veittar er lagt til að skerpt verði á þeim ákvæðum og orðalagi líttillega breytt með vísan til alþjóðasamnings varðandi lögbrot og aðra verknaði í loftförum sem undirritaður var í Tókýó 14. september 1963 (Tókýósamningurinn) og afmörkuðum ákvæðum bókunar um breytingu á ákvæðum hans sem gerð var í Montreal 4. apríl 2014 (Montreal-bókunin frá 2014). Ísland er aðili að Tókýósamningnum frá 1963, sbr. auglýsingu nr. 11/1970, en hefur hvorki undirritað né fullgilt Montreal-bókunina frá 2014. Tókýósamningurinn tekur til nokkuð mismunandi atriða í því skyni að tryggja öryggi um borð og vernda líf og eignir. Skv. 1. gr. hans tekur hann

til athafna, hvort sem slíkar athafnir teljast brot á refsilögum eða ekki, hvort sem slíkar athafnir stofna í hættu eða geta ógnað öryggi loftfarsins, þeirra einstaklinga eða eigna sem um borð eru eða sem geta ógnað góðri hegðun og reglu um borð. En eitt meginmarkmið samningsins er samræming reglna um refsilögsögu milli aðildarríkja hans auk þess að skýrgreina valdheimildir, ábyrgð og vernd flugstjóra sem hæstráðanda um borð. Montreal-bókunin frá 2014 mælir fyrir um tilteknar breytingar á ákvæðum Tókýósamningsins og er ætlað að bæta úr ýmsum annmörkum hans. Meðal ástæðna þess að ráðist var í breytingar á Tókýósamningnum er sú fjölgun tilvika þar sem farþegar sýna af sér ofstopahegðun, neita að fara að fyrirmælum áhafnara og áreita eða beita áhöfn og/eða aðra farþega ofbeldi um borð.

Um 94. gr.

Hér er lagt til að lögfest verði ákvæði er almennt lýtur að skyldum flugstjóra við undirbúning flugs. Byggist ákvæðið á 1. mgr. 41. gr. gildandi laga og samsvarandi skyldum og fram koma í EES-gerðum á málefnasviðinu. Orðið *nothæft* í 1. mgr. er bein þýðing enska orðsins „fit“.

Um 95. gr.

Lagt er til að lögfest verði ákvæði er varðar afmörkuð starfrækslumörk loftfars. Byggist greinin á samsvarandi kröfum og fram koma í EES-gerðum á málefnasviðinu.

Um 96. gr.

Hér er lagt til að lögfest verði sérstakt ákvæði um afkastagetu loftfara. Byggist ákvæðið á samsvarandi kröfum og fram koma í EES-gerðum á málefnasviðinu.

Um 97. gr.

Greinin fjallar um lágmarksbúnað loftfara og kröfur um búnað og tæki fyrir fyrirhugað flug. Byggist greinin á samsvarandi kröfum og fram koma í EES-gerðum á málefnasviðinu.

Um 98. gr.

Greinin byggist lauslega á 29. og 30. gr. gildandi laga. Í a-lið 2. mgr. er vísað til vottunartakmarkana loftfars og er horft til þess fjölda öryggis- og þjónustuliða sem ákveðinn er í vottunarferli loftfarsins í samræmi við viðeigandi vottunarforskriftir. Í b-lið 2. mgr. er vísað til útfærslu loftfars, þ.e. sætafjölda farþega.

4. mgr. greinarinnar byggist á 35. gr. gildandi laga.

Um 99. gr.

Heimahöfn (e. home base) skv. 1. mgr. er staður sem flugrekandi tilnefnir fyrir hvern og einn flugverja og þar sem flugverji alla jafna hefur og lýkur vakt eða röð vakta en við venjulegar aðstæður er flugrekanda ekki skylt að sjá viðkomandi flugverja fyrir gistiaðstöðu þar. Hugtakið á rætur að rekja til reglugerðar (ESB) nr. 965/2012 og er lykilatriði við afmörkun á fartíma- og vinnutímamörkum og hvíldartíma. Við hugtakið hefur einnig verið stuðst í öðru samhengi, svo sem á sviði vinnuréttar, sem vísbendingu um hvar flugverji telst starfa að jafnaði (e. habitual place of work), sbr. úrlausn dómstóls Evrópusambandsins í C-168/16 og C-169/16 *Crewlink*, sem og í 5. mgr. 11. gr. reglugerðar (ESB) 883/2004 um samræmingu almannatryggingakerfa, sbr. reglugerð um gildistöku reglugerða Evrópusambandsins á sviði almannatrygginga, nr. 442/2012. Hugtakið *heimahöfn* er ekki það sama og *bækistöð* (e. operating base) sem notað er í reglugerð (ESB) nr. 965/2012, sjá grein ORO.AOC.140.

Í 2. mgr. er lagt til að lögfest sé að flugrekandi sjái til þess að fartíma- og vinnutímamörk flugverja og áætlun um hvíldartíma sé í samræmi við reglugerð sem ráðherra setur. Ákvæði um fartíma- og vinnutímamörk og hvíld byggjast í grunninn á tilskipun 2000/79/EB en hafa verið nánar útfærð í reglugerð (ESB) nr. 965/2012 og eldra regluverki Evrópusambandsins og í landsrétti hvað varðar starfsemi sem fellur utan gildissviðs regluverks Evrópusambandsins.

Um 100. gr.

Hér er lagt til að lögfest verði ákvæði um veðurskilyrði til flugs samkvæmt sjónflugs- og blindflugsreglum og val á ákvörðunarflugvelli. Greinin byggist á samsvarandi kröfum og fram koma í EES-gerðum á málefna sviðinu.

Um 101. gr.

Hér er lagt til að lögfest verði almennt ákvæði um þau gögn, skjöl og handbækur sem skulu vera um borð í loftfari og geymdar á jörðu niðri. Er ákvæðinu ætlað að leysa af hólmi 1. mgr. 19. gr. gildandi laga sem endurspeglar þær kröfur sem settar eru fram í 29. gr. Chicago-samningsins. Í stað þess að telja upp þau skírteini, skjöl og upplýsingar í ákvæðinu er ráðherra falið í 3. mgr. að tiltaka þau í reglugerð, m.a. með vísan til CAT.GEN.MPA.180 og CAT.GEN.MPA.185 í reglugerð (ESB) nr. 965/2012.

2. mgr. byggist á greinum 1.5 og 5.3 í V. viðauka (grunnkröfur í flugrekstri) við reglugerð (ESB) 2018/1139 og afleiddum gerðum.

4. og 5. mgr. eiga rætur að rekja til 2. og 3. mgr. 19. gr. gildandi laga. Hvað 5. mgr. varðar og þá sem hagsmuni kunna að hafa að lögum til að kynna sér efni annarra loftfarsskjala þá skal bent á takmarkanir vegna opinberrar birtingar farþegalista, sbr. 4. mgr. 20. gr. reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 996/2010 frá 20. október 2010 um rannsóknir og forvarnir gegn slysum og flugatvikum í almenningsslugi og niðurfellingu á tilskipun 94/56/EB. Segir þar svo: „Nafn einstaklings, sem er um borð, skal ekki birt opinberlega fyrr en viðeigandi stjórnvöld hafa upplýst skyldmenni einstaklingsins um það. Skráin, sem um getur í a-lið 1. mgr., skal vera trúnaðarmál, í samræmi við lagagæringa Sambandsins og landslög, og nafn hvers einstaklings, sem kemur fram í skránni, skal aðeins birt opinberlega svo fremi að skyldmenni viðkomandi einstaklings um borð hreyfi ekki andmælum.“

Um 102. gr.

Hér er lagt til að lögfest verði ákvæði um skyldu flugrekanda/umráðanda til aðgæslu og að viðhafðar séu ráðstafanir til að tryggja öryggi loftfars. Ákvæðið er nýmæli og byggist á reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2018/1042 frá 23. júlí 2018 um breytingu á reglugerð (ESB) nr. 965/2012 að því er varðar tæknilegar kröfur og stjórnsýslumeðferðir er varða stuðningsáætlanir, sálrænt mat á flugáhöfn, sem og kerfisbundna og handahófskennda skimun fyrir geðvirkum efnum til að tryggja heilbrigði flugliða og öryggis- og þjónustuliða og að því er varðar uppsetningu á landslagsgreiningarkerfi í nýlega framleiddar flugvélar, knúnar hverfi-hreyflum með 5.700 kg skráðan hámarksflugtaksmassa eða minna og sem samþykktar hafa verið til að bera sex til níu farþega.

Hugtakið *geðvirk efni* (e. psychoactive substances) er skilgreint í 3. gr. frumvarpsins. Í því skyni að ná markmiðum greinarinnar gera ákvæði reglugerðar (ESB) 2018/1042 ráð fyrir að flugrekandi móti og innleiði stefnu til að koma í veg fyrir og til að greina misnotkun geðvirkra efna af hálfu þeirra sem hann hefur í þjónustu sinni í því skyni að tryggja að misnotkun geðvirkra efna hafi ekki áhrif á öryggi loftfarsins eða farþega þess, þ.e. framkvæmi skimun í sam-

ræmi við verklag sem byggist á hlutlægni, gagnsæi og sé án mismununar. Ef niðurstöður reynast jákvæðar skuli flugrekandi jafnframt upplýsa lögbær stjórnvöld um þær. Með „misnotkun geðvirkra efna“ í 2. málsl. 2. mgr. er átt við notkun sem veldur beinni hættu fyrir notandann eða stefnir í hættu lífi, heilsu eða velferð annarra og/eða valdi eða geri verri starfstengd, félagsleg, andleg eða líkamleg vandamál eða samsvarandi sjúkdóma. Byggist framangreind afmörkun á samsvarandi skilgreiningu í a-lið 1. tölul. viðauka við reglugerð (ESB) 2018/1042.

Með „þeim sem veita öryggisþjónustu vegna loftferða“ í 2. málsl. 2. mgr. er eins og vísað er til í 254. gr. frumvarpsins átt við þá sem stofnað gætu flugöryggi í hættu ef þeir gegna skyldustörfum sínum og verkefnum á óviðeigandi hátt, svo sem flugliðar, öryggis- og þjónustuliðar, þeir sem sinna viðhaldi eða öðrum stöfum tengdum öryggi loftferða.

Einnig er byggt 42. gr. a í gildandi lögum. Þó að ákvæðið hafi ekki að geyma efnisreglur heldur aðeins heimild Samgöngustofu til að setja reglur um takmarkanir á veitingu áfengis til farþega og um meðferð öryggisbúnaðar og raftækja um borð þá er rétt að hafa í huga að samþæring heimild ráðherra til að setja reglugerð um framangreint er einnig að finna í reglugerðarheimild í lok kaflans.

Um 103. gr.

Fram til þessa hafa lög um loftferðir ekki sérstaklega fjallað um ómönnuð loftför. Í greininni er lagt til að lögfestar verði almennar meginreglur um starfrækslu ómannaðra loftfara að fyrirmynd reglugerðar (ESB) 2018/1139 og afleiddra reglugerða um ómönnuð loftför sem þegar liggja fyrir og ráðgert er að innleiða í landsrétt, sbr. reglugerð (ESB) 2019/947 frá 24. maí 2019 um reglur og verklag við starfrækslu ómannaðra loftfara, reglugerð (ESB) 2019/945 frá 12. mars 2019 um ómönnuð loftför og flugrekendur ómannaðra loftfara frá þriðju ríkjum og reglugerð (ESB) 2021/664 frá 22. apríl 2021 um regluramma fyrir u-rýmið.

Um 104. gr.

Með greininni eru lagðar þær skyldur á herðar flugrekanda/umráðanda að setja verklagsreglur og gefa út fyrirmæli um örugga starfrækslu loftfara og skyldur *flugverja* (e. air crew) og þeirra sem starfa í þjónustu flugrekanda/umráðanda loftfars við störf á jörðu niðri og í flugi. Byggist ákvæðið á þörf fyrir lagastof með vísan til ítarlegra ákvæða í reglugerðum (ESB) á sviði starfrækslu loftfara og flugrekstrar sem kveða á um slíka skyldur.

Um 105. gr.

Hér er lagt til að lögfest verði sérstakt ákvæði um fyrirframheimildir vegna starfrækslu loftfars við tiltekin skilyrði. Er sérstaklega horft til gildandi reglugerða á sviði flugrekstrar og gildandi krafna um fyrirframsamþykki, svo sem hvað varðar aukinn beygjuhalli, bratt aðflug, skammbrautarlendingu, kynnisflug o.fl.

Um 106. gr.

1. og 2. mgr. greinarinnar samsvara 40. gr. gildandi laga. Orðalagi 1. mgr. hefur lítillega verið breytt með tilliti til þeirra hæfnikrafna sem flugstjóri þarf að uppfylla samkvæmt gildandi reglugerðum. Nánar er fjallað um hugtökin *flugliði* og *öryggis- og þjónustuliði* í skýringum við 116. gr. *Flugstjóri* (e. pilot-in command) er sá flugmaður sem er tilnefndur til að vera við stjórn og er ábyrgur fyrir öruggri starfrækslu flugsins. Enska orðið „commander“ er notað yfir flugstjóra í flutningaflugi.

3. mgr. á rætur að rekja til 1. og 2. mgr. 42. gr. gildandi laga. Með *forsjá* er átt við að flugstjóri beri ábyrgð á öryggi loftfarsins og allra flugverja í áhöfn og farþega og farms um borð á meðan flugi stendur, sbr. grein 1.3 í viðauka V við reglugerð (ESB) 2018/1139.

4. mgr. byggist á 4. mgr. 42. gr. gildandi laga.

5 mgr. er byggð á 45. gr. gildandi laga. Um flugskjöl er fjallað í 101. gr.

Bent er á að efni greinarinnar samsvarar afmörkuðum efnisatriðum í grein NCC.GEN.106 um ábyrgð og valdsvið flugstjóra, sjá reglugerð (ESB) nr. 965/2012 um tækniröfur og stjórnsýslumeðferðir er varða flugrekstur samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008, sem innleidd hefur verið hér á landi með samnefndri reglugerð nr. 237/2014.

Um 107. gr.

Í 1. mgr. er lagt til að flugrekandi/umráðandi veiti farþegum upplýsingar og leiðbeiningar um staðsetningu og notkun öryggis- og neyðarbúnaðar. Byggist ákvæðið á þörf fyrir lagastoð fyrir ítarleg ákvæði í reglugerðum Evrópusambandsins á sviði starfrækslu loftfara og flugrekstrar.

Í 2. mgr. er lagt til að 3. mgr. 42. gr. gildandi laga haldi sér að mestu óbreytt. Þegar þessi málsgrein kom inn í lögin á sínum tíma (sjá lög nr. 21/2002, um breytingu á lögum um loftferðir, nr. 60/1998) var talin þörf á að lögfesta sérstaklega skyldu farþega til að fara að fyrirmælum flugstjóra eða annarra flugverja um góða hegðun og reglu í loftfari og lágu að baki tillögunni sjónarmið um flugöryggi í ljósi síaukinna tilvika þar sem farþegar sýndu af sér ofstopafulla hegðun eða hegðun sem stofnað gat öryggi loftfars í hættu. Því var leitast við að styrkja ákvæði laganna er varða samskipti flugstjóra og flugverja í áhöfn við farþega. Er nú lagt til að orðunum „er varða öryggi um borð og“ sé bætt við í því skyni að skerpa á þeim skyldum farþega að fara að fyrirmælum flugverja er varða öryggi um borð. Í þessu samhengi er rétt að benda á að skv. 1. mgr. 141. gr. gildandi laga er refsivert að fara ekki að fyrirmælum settum eða gefnum samkvæmt lögunum og er lagt til að það orðalag haldi sér einnig í 1. mgr. 253. gr. frumvarpsins.

Með farþegum sem þarfnast sérstakra skilyrða, aðstoðar eða búnaðar þegar þeir ferðast er til að mynda átt við *einstaklinga með fötlun eða hreyfihömlun* (e. disabled persons and persons with reduced mobility), ungbörn og börn án fylgdarmanns, gæslufanga, *einstaklinga sem vísað hefur verið úr landi* og *óæskilega farþega* (e. inadmissible passengers). Flutningur framangreindra einstaklinga kann að vera háður takmörkunum með tilliti til öryggis loftfarsins og allra um borð, svo sem vegna stærðar þess, ef rýma þarf loftfarið vegna neyðar og annarra aðstæðna sem upp kunna að koma. Ákvæðið byggist á þörf á lagastoð fyrir ítarleg ákvæði og leiðbeiningar í reglugerðum Evrópusambandsins á sviði starfrækslu loftfara og flugrekstrar, sjá meðal annars reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1107/2006 um réttindi fatlaðs og hreyfihamlaðs fólks sem ferðast með flugi, sbr. reglugerð um réttindi fatlaðra og hreyfihamlaðra einstaklinga sem ferðast með flugi, nr. 475/2008, og reglugerð (ESB) nr. 965/2012 um tækniröfur og stjórnsýslumeðferðir er varða flugrekstur samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008, sbr. reglugerð nr. 237/2014.

Um 108. gr.

Ákvæðið byggist að nokkru leyti á III. kafla um vald flugstjóra í Tókýósamningnum frá 1963 sem vikið er að í inngangi kaflans. Þó ber að hafa í huga að ekki er hér lagt til að þau ákvæði er lúta að nánari afmörkun á gildissviði kaflans séu lögfest. Skv. 5. gr. Tókýósamningsins, með áorðnum breytingum Montreal-bókunarinnar frá 2014, taka ákvæði kaflans ekki

til brota sem framin eru eða eru að því komin að verða framin af manni um borð í loftfari á flugi um loftrými skrásetningarríkis loftfars eða yfir úthafi eða öðru svæði utan yfirráðasvæðis nokkurs ríkis nema síðasti flugtaksstaður eða næsti fyrirhugaði landingarstaður sé innan annars ríkis en skrásetningarríkisins eða loftfarið síðar flýgur í loftrými annars ríkis en skrásetningarríkis og téður einstaklingur er enn um borð. Orðalagið „í flugi“ skv. a-lið 3. mgr. 1. gr. Tókýósamningsins með áorðnum breytingum Montreal-bókunarinnar hefur sérstaka merkingu, þ.e. miðast við það tímamark þegar búið er að loka öllum ytri dyrum loftfarsins til þess tímamarks sem þær eru opnaðar til að hleypa fólki frá borði, og ef um er að ræða nauðlendingu skal litið svo á að flugið haldi áfram uns lögbær stjórnvöld hafa tekið yfir ábyrgð á loftfarinu og fólki og eignum um borð. Með öðrum orðum er hér lagt til að vikið sé frá ákvæðum Tókýósamningsins og Montreal-bókunarinnar og valdheimild flugstjórans samkvæmt greininni verði hvorki bundin við það hvort loftfarið teljist „á flugi“, við flug loftfars né tiltekna flugleið eða staðsetningu þar eð talið er óvarlegt að takmarka og binda valdheimildir flugstjóra með þeim hætti.

Í lokamálsl. 1. mgr. er lagt til að frelsisskerðingu sé ekki beitt lengur en þörf krefur nema sá er slíkum ráðstöfunum er beittur veiti samþykki sitt. Er almennt horft til meðalhófs við beitingu slíkra úrræða. Samþykki þess sem beittur er slíkum ráðstöfunum gæti átt við til að mynda þegar einstaklingi hugnast ekki að vera afhentur erlendum stjórnvöldum í millilendingu loftfars og kýs frekar að halda áfram til næsta áfangastaðar loftfarsins, sé slíkt á annað borð í boði og viðkomandi farþegi hafi með framkomu sinni eða hegðun ekki fyrirgert slíkum rétti. Skv. 4. mgr. 106. gr. er mælt fyrir um heimild flugstjóra meðal annars til að vísa úr loftfari farþega þegar nauðsyn ber til.

Í 2. mgr. er slegið saman ákvæðum 2. mgr. 43. gr. og fyrri málsl. 46. gr. gildandi laga til einföldunar. Orðið *háski* sem vísað er til í gildandi 46. gr. vísar til hættu eða voða sem fellur að orðalagi 2. mgr. 43. gr.

3. mgr. á að hluta til rætur að rekja til síðari málsl. 2. mgr. 43. gr. gildandi laga en þau nýmæli eru lögð til að flugstjóri geti óskað eftir aðstoð farþega og, ef rökstudd ástæða er til að ætla að nauðsynlegt sé að grípa til ráðstafana til að vernda öryggi loftfars, menn eða eignir, er sérhverjum flugverja eða farþega heimilt að grípa til varnarráðstafana. Þessi nýmæli eru leidd af ákvæðum 2. mgr. 6. gr. Tókýósamningsins. Bent skal á að orðalagið er ívið víðtækara en orðalag samningsins hvað varðar menn og eignir, þ.e. Tókýósamningurinn tiltekur menn og eignir í loftfari (innan þess) en orðalag ákvæðisins gerir ekki þann greinarmun.

Úrræði og ráðstafanir sem kveðið er á um í greininni eiga það sammerkt að grundvallast á neyðarvarnar- og neyðarréttarsjónarmiðum, sbr. 12. og 13. gr. almennra hegningarlaga, nr. 19/1940. Því er ekki talin sérstök þörf á að fjalla sérstaklega um hugsanlega refsíábyrgð samfara beitingu þeirra ráðstafana sem hér um ræðir. Bent skal á að í 10. gr. Tókýósamningsins er sérstaklega tiltekið að flugstjóri, annar flugverji, farþegi, vörður, eigandi eða aðili sem flogið er fyrir skuli ekki dreginn til ábyrgðar í málsmeðferð vegna meðferðar sem beinist gegn þeim einstaklingi sem gripið var til aðgerða gegn. Er því hugsanleg ábyrgð þessara aðila fyrst og fremst bundin innlendum rétti. Í þessu samhengi er rétt að hafa í huga að framangreind ákvæði taka ekki til hugsanlegrar skaðabótaábyrgðar sem ráðstafanir kunna að hafa í för með sér.

Lokamálsgrein greinarinnar á rætur að rekja til síðari málsl. 46. gr. gildandi laga og er orðalag hennar óbreytt.

Um 109. gr.

Í því skyni að hægt sé að höfða sakamál gegn þeim einstaklingi sem fremur brot gegn refsilögum þarf að varðveita upplýsingar og sönnunargögn, ef við á, um slík brot. Þá er einnig mikilvægt að tryggja að meintur brotamaður komist ekki undan, sbr. 2. mgr. Hér er lagt til að 44. gr. gildandi laga haldi sér að mestu óbreytt en að orðið „stórfellt“ í 1. mgr. hennar falli brott. Mikil hugarfars- og stefnubreyting er talin hafa átt sér stað á undanförunum árum. Ógnandi og ofstopafull hegðun, hótanir og líkamsmeiðingar sem eitt sinn voru umbornar, þar eð þær töldust varla „stórfelldar“, sæta nú almennt kærur til lögreglu eða erlendra yfirvalda.

Um 110. gr.

Nokkuð ítarleg fyrirmæli eru þegar fyrir hendi í gildandi reglugerðum um starfrækslu loftfara hvað varðar varðveislu, starfhæfi, framvísun og notkun flugrita og gagnatengla, hvaða loftför skuli svo útbúin og skráningu og varðveislu þeirra. Í greininni er lagt til að sett verði lagastoð fyrir setningu slíkra fyrirmæla í reglugerð. Almenn er byggt á þeim fyrirmælum sem fram koma í viðauka 6 við Chicago-samninginn og viðeigandi EES-gerðum.

Flugriti (e. flight data recorder) telst vera yfirheiti *ferðrita* (e. flight data recorder) og *hljóðrita* (e. cockpit voice recorder). Hægt er að fullnægja kröfum um hljóðrita og ferðrita með *sambyggðum flugrita* (e. cockpit voice recorder combined with the flight data recorder). Skráning fjarskiptabóða um *gagnatengil* (e. data link connection) á við um tiltekin loftför. Er við það miðað að skráð séu og varðveitt stafræn gögn og upplýsingar.

Byggt er á því að flugrekendur/umráðendur með loftförum yfir tilteknum hámarksflugtaks-massa hafi *eftirlit með flugritagögnum* (e. flight data monitoring, FDM) sem hluta af stjórn-unarkerfi, þ.e. gögnin séu nýtt á *framvirkkan hátt* (e. proactive) til þess að betrumbæta rekstur og verklag með vísan til flugöryggis en ekki til þess að refsa eða beita starfsfólk, þ.m.t. verk-taka, viðurlögum.

Um 111. gr.

Hér er lagt til að lögfest verði sérstakt ákvæði um flutning á hættulegum varningi. *Hættulegur varningur* (e. dangerous goods) er skilgreindur í 3. gr. Er ákvæðinu ætlað að leysa af hólmi 5. mgr. 78. gr. gildandi laga sem aðeins hefur að geyma heimild ráðherra til að setja reglugerð um flutning annars varnings en hergagna til að halda uppi allsherjarreglu og öryggi. Er slík heimild nú í 3. mgr., sbr. 115. gr. frumvarpsins. Ákvæðið byggist á viðauka 18 (öruggur flutningur hættulegs varnings) við Chicago-samninginn og ítarlegu leiðbeiningarefni/tækni-legum fyrirmælum sem Alþjóðaflugmálastofnunin hefur gefið út. Rétt er að benda á að í grein CAT.GEN.MPA.200 í reglugerð (ESB) nr. 965/2012, sbr. reglugerð nr. 237/2014, er vísað beint til þessara tæknilegu fyrirmæla. Sama á við um reglugerðir í almanaflogi flugvéla og þyrlna.

Um 112. gr.

Greinin byggist lauslega á 1. og 2. mgr. 78. gr. gildandi laga en orðalagi hefur lítillega verið breytt. Bætt hefur verið við orðinu „hervopn“ til samræmis við leiðbeiningarefni EASA. Rétt er að benda á að ekki er til að dreifa almennri skilgreiningu á því hvað teljast vera *hergögn* (e. munitions of war) eða *hervopn* (e. weapons of war). Með vísan til 1. mgr. 35. gr. Chicago-samningsins ber því flugrekanda/umráðanda loftfars að kynna sér og eftir atvikum afla sér leyfis þess ríkis sem flogið er yfir, til og frá hafi hann um borð hergögn og/eða hervopn. Í Chicago-samningnum er notað orðalagið „implements of war“ sem þýtt hefur verið sem her-vopn eða samheiti yfir hvers kyns vopn. Vopnalög skilgreina vopn sem hvert það tæki eða

efni sem unnt er að beita til að deyða eða skaða heilsu manna eða dýra tímabundið eða varanlega, enda sé með tilliti til aðstæðna ástæða til að ætla að fyrirhugað sé að nota tækið eða efnið í slíkum tilgangi. Lögin hafa ekki að geyma skilgreiningu á hergögnum eða hervopnum. Í reglugerð um flutning hergagna með loftförum nr. 464/2019, sem sett var af utanríkisráðherra á grundvelli 1. og 2. mgr. 78. gr. gildandi laga, er skilgreining á hugtakinu *hergögn*. Tekur hugtakið til hvers konar vopna eða skotfæra, sem og búnaðar, aðfanga og tækni sem annaðhvort hefur verið sérhannað til nota í hernaðarlegum tilgangi eða umbreytt til slíkra nota. Þá fylgir upptalning í dæmaskyni á því hvaða vopn, búnaður og efni falli þar undir. Til hergagna teljast þó ekki venjuleg veiði- og markskotvopn, sem og öryggis- og neyðarbúnaður loftfars og annað sem nauðsynlegt má teljast vegna öryggis flugsins, áhafnar og farþega, auk skotelda.

Bannið skv. 1. mgr. tekur til allra loftfara, bæði ómannaðra og mannaðra. Í þessu samhengi er rétt að benda á 5. mgr. 21. gr. sem kveður á um heimild ráðherra til að setja reglugerð og meðal annars kveða nánar á um ferð loftfara sem og tækja eða hluta sem ætlað er að hreyfast um loftið en teljast ekki loftför.

Bannið skv. 2. mgr. varðar annars vegar flutning í loftförum skráðum hér á landi, hvar svo sem þau eru stödd, og hins vegar ómönnuð loftför sem starfrækt eru á íslensku yfirráðasvæði.

Í 3. mgr. er kveðið á um heimild ríkisloftfara, skráðra sem óskráðra, og loftfara opinberra aðila sem sinna þjónustu í almannabágu eða skyldum á ábyrgð íslenska ríkisins til farar og flutnings hergagna og hervopna um íslenskt yfirráðasvæði. Byggist heimildin á sams konar undanþáguheimild og í 1. mgr. 78. gr. gildandi laga.

Í 4. mgr. er kveðið á um heimild ráðherra til að veita undanþágu frá banni 1. og 2. mgr. að þeim skilyrðum fullnægðum sem kveðið er á um í reglugerð, sbr. 115. gr. Hafa ber í huga að hergögn og hervopn kunna að teljast hættulegur varningur sem fellur þá jafnframt undir 111. gr.

Um 113. gr.

Greinin á rætur að rekja til 3. og 4. mgr. 78. gr. gildandi laga. Hefur orðalagi lítillaga verið breytt þar sem lagt er til að umsagnar ríkislögreglustjóra verði aflað samhliða umsögn ráðherra varnarmála. Miðað er við að umsögn ríkislögreglustjóra þurfi að vera jákvæð sem og umsögn ráðherra varnarmála til þess að heimildin fái afgreidd. Hvað ríkislögreglustjóra varðar er einkum horft til hlutverks hans samkvæmt vopnalögum og valdheimilda handhafa lögregluvalds og lögum um öryggisþjónustu, nr. 58/1997.

Hugtakið *vörður* er ekki sérstaklega skilgreint. Gert er ráð fyrir að bæði verðir í hefðbundnum skilningi þess orðs falli þar undir auk öryggis- og lífvarða.

Um 114. gr.

Ákvæðið á rætur að rekja til 1. og 3. mgr. 20. gr. reglugerðar (ESB) nr. 996/2010 sem innleidd hefur verið í landsrétt með reglugerð nr. 1178/2015 um breytingu á reglugerð nr. 1248/2014 um rannsóknir og forvarnir gegn slysum og flugatvikum í almenningssflugi. Forsenda þess að mögulegt sé að veita aðstandendum farþega eða öðrum sem farþegi tilgreinir upplýsingar sem fyrst um veru þeirra um borð í loftfari sem tengist slysi er að flugrekendur hafi boðið farþegum upp á þann möguleika að skrá nafn og samskiptaupplýsingar þess einstaklings sem samband skal haft við ef slys ber að höndum. Valkvætt verður fyrir farþega hvort þeir skrái þessar upplýsingar. Miðað er við að upplýsingagjöf verði að jafnaði við bókun eða innritun í flug.

Um 115. gr.

Heimild ráðherra til að setja reglugerð eða reglugerðir er varða starfrækslu loftfara er ætlað að vera mjög víðtæk enda umfjöllunarefni kaflans mjög tæknilegt, ítarlegt og víðfeðmt. Byggist ákvæðið að hluta á fyrirbyggjandi heimildum ráðherra til að setja reglugerðir á málefna-sviðinu, til að mynda 5. mgr. 28. gr. a, 28. gr. e, 28. gr. f, 2. og 5. mgr. 78. gr. og 137. gr. gildandi laga.

Um X. kafla.

Í stefnu Evrópusambandsins á sviði flugsamgangna (e. Aviation Strategy for Europe, COM (2015) 0598 final) fjallar ein af fjórum stöðum stefnunnar um vinnuumhverfi flugverja, félagsleg réttindi og vinnulöggjöf og ekki síst áhrif þessara þátta á flugöryggi. Sértek löggjöf varðandi flugverja á framangreindum sviðum hefur aðeins að afmörkuðu leyti verið samræmd innan Evrópska efnahagssvæðisins. Í ljósi þess hve flugstarfsemi er alþjóðleg í eðli sínu er það misræmi sem fyrir hendi er, einkum á sviði félagslegra réttinda og vinnulöggjafar, áskorun þegar kemur að störfum flugverja í áhöfn loftfars. Þessum kafla er ekki ætlað með tæmandi hætti að fjalla um vinnuumhverfi flugverja, félagsleg réttindi og vinnulöggjöf heldur aðeins afmörkuð efnisatriði. Flugverjar falla almennt undir almenna löggjöf á sviði félagslegra réttinda og vinnulöggjafar eins og aðrir launþegar og sjálfstætt starfandi einstaklingar á innlend-um vinnumarkaði. Þó hefur löggjafinn á afmörkuðum sviðum undanþegið flugverja einstökum lögum eða sett sérreglur um störf þeirra.

Í kaflanum er fjallað um vinnuumhverfi flugverja sem starfa í áhöfn loftfars. *Flugverjar* (e. aircrew) samkvæmt regluverki Evrópusambandsins eru þeir einstaklingar sem flugrekandi tilnefnir til að gegna skyldustörfum um borð í loftfari og eru annars vegar *flugliðar* (e. flight crew), þ.e. flugverjar sem eru handhafar gilds skírteinis og er falið starf sem nauðsynlegt er fyrir stjórn og starfrækslu loftfars meðan á fartíma stendur (flugmenn og flugvélstjórar), og *öryggis- og þjónustuliðar* (e. cabin crew), þ.e. flugverjar með tilskilin starfsréttindi, aðrir en flugliðar eða sérhæfðir flugverjar (e. *technical crew*), sem flugrekandi felur að gegni skyldustörfum er tengjast öryggi farþega og flugöryggi meðan á flugi stendur. Sérhæfðir flugverjar eru t.d. þeir sem starfa við sjúkraflug með þyrlum (HEMS-flugi), við hífingar með þyrlu (HHO-flugi) o.fl.

Loftferðir, alþjóðasamþykktir sem Ísland er aðili að og kann að verða aðili að og falla undir verksvið Samgöngustofu, eru sérstaklega undanskildar gildissviði laga um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum, nr. 46/1980. Þó tiltaka sömu lög að þau taki til vinnu við loftför á jörðu niðri nema um störf áhafnar sé að ræða. Með öðrum orðum þá fellur vinnuumhverfi flugverja um borð í loftförum utan gildissviðs laganna og störf áhafnar á jörðu niðri í tengslum við vinnu við loftför. Loftför sem starfrækt eru í ábataskyni eru háð tegundarvottun og ströngum kröfum til lofthæfi og starfrækslu eins og rakið er í VI., VIII. og IX. kafla. Hefðbundnar kröfur til vinnuáðstöðu eða vinnustaða á jörðu niðri eiga því að takmörkuðu leyti við um borð í loftfari. Þrátt fyrir sérstakar aðstæður um borð í loftförum er talið mikilvægt að tryggja flugverjum eins öruggt og heilsusamlegt vinnuumhverfi og kostur er og að eftirlit með aðbúnaði, hollustuháttum og öryggi sé sem mest sinnt innan flugreksturs, þ.e. sem vinnustaðar, og flugverjar og flugrekandi skipuleggi sameiginlega ráðstafanir um borð í loftförum á þessu sviði. Hafa ber þó í huga að þær ítarlegu reglur sem vottun og starfræksla loftfara er bundin kunna að takmarka tillögur og leiðir til úrbóta.

Við samningu frumvarpsins var einkum litið til fyrirbyggjandi skuldbindinga á sviði EES-réttar hvað varðar:

- aðbúnað, hollustuhætti og öryggi í vinnuumhverfi,
- forvarnir gegn áhættu við störf og eftirlit,
- fartíma- og vinnutímamörk, reglur um hvíld og orlof,
- heilsuvernd og heilsufarsskoðanir,
- skilgreiningu heimahafnar flugverja, og
- eftirlit Samgöngustofu á þessu sviði.

Ákvæði kaflans byggjast að mestu á gildandi lögum en leitast hefur verið við að uppfæra og styrkja fyrirbyggjandi umgjörð einkum með tilliti til samræmis við gildandi EES-rétt með vísan til:

- tilskipunar ráðsins 89/391/EBE frá 12. júní 1989 um lögleiðingu ráðstafana er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna á vinnustöðum og afleiddar EES-gerðir er byggjast á tilskipuninni, sbr. lög um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum, nr. 46/1980, og þær reglugerðir sem settar hafa verið á grundvelli þeirra laga,
- tilskipunar ráðsins 2000/79/EB frá 27. nóvember 2000 um Evrópusamning um skipulag á vinnutíma farstarfsmanna í almenningsflugi sem gerður var milli Evrópusambands flugfélaga (AEA), Sambands félaga flutningaverkamanna í Evrópu (ETF), Evrópska fluglíðasambandsins (ECA), Samtaka evrópskra svæðisflugfélaga (ERA) og Alþjóðasamtaka flutningaflugfélaga (IACA), sem innleidd hefur verið með reglugerð um ráðstafanir til að stuðla að bættu öryggi og heilsu flugverja, nr. 680/1999; sjá einnig reglugerð um flug- og vinnutímamörk og hvíldartíma flugverja nr. 1043/2008,
- reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 965/2012 frá 5. október 2012 um tæknilegar kröfur og stjórnsýslumeðferðir er varða flugrekstur samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008, sem innleidd hefur verið með samnefndri reglugerð nr. 237/2014 og
- þeirra tillagna sem starfshópur á vegum Samgöngustofu hefur komið á framfæri við vinnslu frumvarpsins og varða einkum aukið samstarf Samgöngustofu við aðrar eftirlitsstofnanir á sviði vinnuverndar.

Í þessu samhengi er rétt að benda á að afmörkuð viðfangsefni er varða aðbúnað og hollustuhætti um borð í loftförum og starfsumhverfi flugverja falla undir aðra löggjöf og eftirlit annarra stjórnvalda. Sem dæmi má nefna: geislavarnir á vinnustöðum og eftirlit með geislaálagi flugverja, hollustuhætti og mengunarvarnir, svo sem hvað varðar mengun, eiturefni og hættuleg efni, innleiðingu alþjóðaheilbrigðisreglugerðarinnar varðandi t.d. sóttvarnir, hreinlæti og fleira, og löggjöf á sviði matvælaöryggis.

Um 116. gr.

Með orðalaginu „sem starfa um borð í loftfari“ felst nánari afmörkun á gildissviði kaflans sem ætlað er að ríma við gildissviðsákvæði laga um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum, nr. 46/1980, þ.e. þar sem gildissviði þeirra laga sleppir gilda ákvæði kaflans. Bent er á að þó að lög nr. 46/1980 tiltaki að þau taki til vinnu við loftför á jörðu niðri nema um störf áhafnar sé að ræða er litið svo á að störf áhafnar við loftför teljast hluti af starfsskyldum þeirra um borð í loftförum og því ekki talin ástæða til að tiltaka það sérstaklega. Sé einstaklingi sem sinnir störfum í áhöfn loftfars falin störf á jörðu niðri, t.d. við skrifstofuvinnu eða er í þjálfun, taka lög um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum við og gilda ákvæði kaflans því ekki.

Í 1. mgr. er einnig lögð til nánari afmörkun á þeim aðilum sem falla undir gildissvið kaflans og til einföldunar eru þeir nefndir flugverjar eða flugrekendur í ákvæðum hans, nema annað sé tekið fram. Um nokkra útvíkkun er að ræða á gildissviði frá gildandi lögum þar sem ákvæðum kaflans er einnig ætlað að taka til þeirra sem starfrækja loftfar án þess að starfræksla sé háð útgáfu vottorðs, leyfis eða yfirlýsingar, svo sem fyrirtækjaflugs, sbr. a-lið 2. mgr. 84. gr., starfræksla loftfars sem undanþegin er kröfu um flugrekstrarleyfi, sbr. c-lið 2. mgr. 84. gr., starfrækslu opinberra aðila sem sinna þjónustu í almannabágu eða skyldum á ábyrgð ríkisins og þeirra sem annast verklega kennslu flugmanna.

2. mgr. á rætur að rekja til 3. mgr. 48. gr. gildandi laga.

Um 117. gr.

Í greininni er lagt til að lögfestar verði almennar meginreglur um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi flugverja. 1. málsl. 1. mgr. byggist á 49. gr. gildandi laga. Aðrir málslíðir og málsgreinar eru lauslega byggðar á almennum ákvæðum tilskipunar 89/391/EBE og 5. gr. viðauka tilskipunar 2000/79/EB þar sem segir: „1. Farstarfsmenn í almenningssflugi skulu njóta öryggis og heilsuverndar í samræmi við starf sitt. 2. Samsvarandi verndar- og forvarnarþjónusta eða aðstaða, sem þjónar slíkum tilgangi, skal ávallt vera fyrir hendi vegna öryggis og heilsu farstarfsmanna í almenningssflugi.“ Með ráðstöfunum í forvarnarskyni er átt við allar aðgerðir sem framkvæmdar eru í tengslum við alla þætti í starfsemi fyrirtækisins er miða að því að fyrirbyggja eða draga úr áhættu við störf.

Um 118. gr.

Hér er lagt til að 50., 51. og 52. gr. gildandi laga sé skeytt saman og haldi sér að mestu. Í 1. mgr. er 50. gr. gildandi laga tekin upp orðrétt. Í 2. mgr. er lagt til að orðalag 1. og 2. mgr. 51. gr. gildandi laga sé lítillaga einfaldað og orðalagið að „flugverjar tilnefni einn öryggistrúnaðarmann fyrir hverja tegund loftfars eða annað afmarkað vinnusvæði“ falli brott. 3. mgr. greinarinnar samsvarar að mestu 52. gr. gildandi laga. Til viðbótar er lagt til að sú öryggisnefnd sem flugrekanda er skylt að koma á nefnist öryggisnefnd vinnuverndar, til aðgreiningar frá þeirri öryggisnefnd sem fjallað er um í reglugerð (ESB) nr. 965/2012, og jafnframt lagt til að heimilt sé að flytja málefni er varða vinnuumhverfi um borð undir síðarnefndu nefndina enda sé tryggt að fulltrúar flugverja og fulltrúar flugrekenda eigi þess kost að sækja fundi nefndarinnar.

Í 4. mgr. er kveðið á um vernd öryggistrúnaðarmanns og fulltrúa flugverja í öryggisnefnd vinnuverndar til samræmis við 3. mgr. 51. gr. gildandi laga og 2. mgr. 9. gr. laga um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum, nr. 46/1980. Þannig er óheimilt að segja honum upp vegna starfa hans sem trúnaðarmanns og hann gengur almennt fyrir öðrum starfsmönnum um að halda vinnunni þegar kemur að uppsögn hjá atvinnurekanda, sbr. 11. gr. laga um stéttarfélag og vinnudeilur, nr. 80/1938.

Um 119. gr.

Greininni er ætlað að endurspeгла helstu skyldur flugrekanda með vísan til tilskipunar 89/391/EBE og samsvarandi skyldur atvinnurekanda skv. 8. gr. laga um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum, nr. 46/1980.

Í 3. mgr. er lauslega byggt á samsvarandi skyldum atvinnurekanda í 1. mgr. 79. gr. laga um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum, nr. 46/1980. Með langvinnu eða varanlegu heilsutjóni er meðal annars átt við tilvik þar sem hinn slasaði missir útlím eða hluta af

útlim, beinbrotnar, fer úr lið, fær meiri háttar sár, missir meðvitund, hlýtur skemmdir á taugavef, verður fyrir alvarlegum augnáverka, innvortis meiðslum eða mengun. Framangreind tilkynningarskylda flugrekanda vegna vinnuslysanna kann að falla saman við skyldu fyrirtækis til að tilkynna um atvik skv. 2. mgr. 125. gr. en er þó ekki háð sömu skilyrðum og tilgreind eru í 1. mgr. 125. gr., þ.e. vinnuslys skal tilkynnt þótt atvik bendi ekki til þess að það geti stofnað flugöryggi í umtalsverða hættu. Þá lúta tilkynningar samkvæmt greininni ekki sömu meðferð og tilkynningar skv. XI. kafla.

Um 120. gr.

Í 1. mgr. er lagt til að lögfest verði 36. gr. gildandi laga óbreytt. Með orðalaginu „bera umhyggju fyrir“ er átt við umhyggju, natni, o.fl., þ.e. að láta sér annt um velferð eða gera einhverjum gott eitt til.

Með samsvarandi hætti og í 119. gr. er lagt til að megininntak helstu skyldna starfsmanna sé lögfest. Bent skal á að tilkynningarskylda flugverja samkvæmt greininni leysir flugverja ekki undan þeim skyldum sem kveðið er á um í XI. kafla um tilkynningarskyldu atvika, ef við á.

Um 121. gr.

Farstarfsmenn, þ.m.t. flugverjar í áhöfn loftfars, eru undanþegnir tilteknum ákvæðum í almennu vinnutímatilskipuninni, sbr. tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2003/88/EB frá 4. nóvember 2003 sem leysti af hólmi tilskipun 91/104/EB um ákveðna þætti er varða skipulag vinnutíma, og sem vísað er til í tilskipun 2000/79/EB. Því gilda ákvæði tilskipunar 2003/88/EB um daglega hvíld, hlé, vikulegan hvíldartíma og lengd næturvinnutíma ekki um farstarfsmenn, sbr. 20. gr. reglugerðarinnar. Er því hér lagt til að þær lágmarkskröfur er varða hámarksvinnutíma og fartíma á ári sem endurspeglast í 2. og 3. mgr. 8. gr. viðauka tilskipunar 2000/79/EB verði lögfestar. Mun ítarlegri ákvæði um vinnutíma eru þegar í gildi er varða almennan vinnumarkað í lögum um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum, nr. 46/1980, en eins og að framan greinir gilda þau ákvæði meðal annars ekki um áhafnir loftfara. Bent er á að í 99. gr. frumvarpsins um fartíma- og vinnutímamörk og hvíld er lagt til að flugrekandi útfæri nánar fartíma- og vinnutímamörk og hvíldartíma flugverja í samræmi við reglugerð sem ráðherra setur þar að lútandi.

Um 122. gr.

Í 1. mgr. er lagt til að flugrekandi geri og fylgi eftir áætlun um heilsuvernd sem taki meðal annars til forvarna. Á ákvæðið rætur að rekja til samsvarandi skyldu atvinnurekanda skv. 66. gr. laga um aðbúnað og hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum, nr. 46/1980.

Í 2. mgr. er byggt á samsvarandi kröfu sem fram kemur í 1. mgr. 10. gr. tilskipunar 89/391/EEC um lögleiðingu ráðstafana er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna á vinnustöðum. Almenn er vísað til þeirrar áhættu sem öryggi og heilsu er búin og verndar- og forvarnarráðstafanir og aðgerðir er snerta fyrirtæki og/eða stofnun almennt og vinnuaðstöðu og/eða starf.

Heilsufarsskoðanir skv. 3. mgr. eiga rætur að rekja til a-liðar 1. mgr. 4. gr. viðauka tilskipunar 2000/79/EB um Evrópusamning um skipulag á vinnutíma farstarfsmanna í almenningsflugi sem gerður var milli Evrópusambands flugfélaga (AEA), Sambands félaga flutninga- verkamanna í Evrópu (ETF), Evrópska fluglíðasambandsins (ECA), Samtaka evrópskra svæðisflugfélaga (ERA) og Alþjóðasamtaka flutningaflugfélaga (IACA).

Réttur flugverja til tilfærslu, þegar þess er kostur, úr næturvinnu í dagvinnu eða störf á jörðu niðri á rætur að rekja til b-liðar 1. mgr. 4. gr. viðauka við tilskipun 2000/79/EB.

Í 5. mgr. er lagt til að 38. gr. gildandi laga haldi sér að mestu óbreytt. Í stað *heimilis* í ákvæðinu er lagt til að orðið *heimahöfn* verði notað en skv. 1. mgr. 99. gr. frumvarpsins ber flugrekanda að skilgreina heimahöfn fyrir hvern flugverja.

Um 123. gr.

Samkvæmt gildandi lögum hvílir ekki sambærileg skylda á Samgöngustofu að rannsaka orsakir vinnuslysa flugverja og hvílir á Vinnueftirliti ríkisins að rannsaka orsakir vinnuslysa þeirra starfsmanna sem falla undir gildissvið laga um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustað. Í ljósi þess er talið rétt að kveða á um slíka skyldu hvað varðar þau loftför sem skráð eru hér á landi. Eðli málsins samkvæmt takmarkast slík skylda við mönnuð loftför, sbr. orðalagið „rannsókn vinnuslysa flugverja um borð í loftförum“ í 1. mgr., þ.e. vinnuslys fjarflugmanna vegna ómannaðra loftfara, hvort sem slík loftför eru skráð í loftfaraskrá eða ekki, falla undir Vinnueftirlit ríkisins í samræmi við ákvæði laga um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum. Falli vinnuslys undir lögsögu rannsóknarnefndar samgönguslysa eða erlends ríkis er Samgöngustofu ekki skylt að rannsaka vinnuslys nema í þeim tilvikum þar sem rannsóknarnefndin eða erlent ríki ákveður að hlutast ekki til um rannsókn.

Nánar er fjallað um lögsögu rannsóknarnefndar samgönguslysa í 259. gr. Með orðinu *vinnuslys* er miðað við sömu afmörkun og lögð er til grundvallar í almenntri löggjöf, þ.e. skyndilegan, óvæntan atburð í tengslum við vinnu sem veldur áverkum, heilsutjóni eða dauða eins eða fleiri einstaklinga.

Í 2. mgr. er lagt til að Samgöngustofa haldi skrá um vinnuslys, atvinnusjúkdóma og eitranir. Eins og tilgreint er í j-lið 5. gr. fer Samgöngustofa með eftirlit með vinnuumhverfi flugverja í áhöfn loftfars. Í ljósi skörunar eftirlits stofnunarinnar við eftirlit annarra stjórnvalda er stofnuninni sérstaklega heimilað samstarf og samvinna við önnur stjórnvöld um framkvæmd eftirlits sem og rannsókn og skráningu vinnuslysa, sbr. 3. mgr. Er einkum horft til þess að stofnunin auki slíkt samstarf á næstu árum í því skyni að styrkja almennt eftirlit.

Í 4. mgr. er lagt til að sambærileg aðstoð standi flugrekendum til boða og kveðið er á um í 10. gr. laga um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum, nr. 46/1980.

Í 5. mgr. er lagt til að öryggistrúnaðarmanni flugverja og fulltrúum flugverja í öryggisnefnd vinnuverndar sé heimilt að skjóta málum til stofnunarinnar telji þeir að ráðstafanir sem gerðar hafa verið og þau úrræði sem flugrekandi beitir tryggi ekki viðunandi aðbúnað, hollustuhætti og öryggi um borð í loftfari. Greinin byggist á samsvarandi ákvæði í 6. mgr. 11. gr. tilskipunar 89/391/EEC.

Um 124. gr.

Ákvæðið þarfnast ekki skýringa.

Um XI. kafla.

Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 376/2014 frá 3. apríl 2014 um tilkynningu atvika í almenningsslysi sem og greiningu á og eftirfylgni með þeim, um breytingu á reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 996/2010 og um niðurfellingu tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2003/42/EB og reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1321/2007 og (EB) nr. 1330/2007, skapar alhliða ramma, á öllum sviðum flugmála, sem miðar að því að koma í veg fyrir slys og flugatvik og bæta öryggi í flugi með því að tryggja tilkynningu, söfnun, geymslu, miðlun og greiningu viðeigandi öryggisupplýsingar. Í hnotskurn miðar

reglugerðin að því að færa Evrópu í átt að virkara og gagnareyndara öryggiskerfi, þ.e. kerfi sem á að sjá fyrir og koma í veg fyrir slys og byggist á söfnun og greiningu gagna frekar en viðbrögðum eftir slys. Í víðara samhengi fellur reglugerðin einnig að upptöku nýs viðauka 19 við Chicago-samninginn um *öryggisstjórnunarkerfi* (e. Safety Management) þar sem viðurkennd er nauðsyn þess að safna og greina viðeigandi öryggisupplýsingar með það fyrir augum að auka flugöryggi. Þá styður söfnun upplýsinga, samræmd flokkun áhættu og greining á sviði flugöryggis einnig við landsbundna áætlun á sviði flugöryggis og aðgerðaáætlun, sjá 18. gr. frumvarpsins. Allt tilkynningarkerfið byggist á því að skapa umhverfi þar sem hvati er til tilkynninga, traust á meðhöndlun upplýsinga og notkun, trúnaður ríkir um tilkynnanda og þá sem tilkynning varðar og að tilkynnanda verði ekki kennt um þegar um er að ræða aðgerðir, aðgerðaleyfi eða ákvarðanir sem teknar eru í samræmi við reynslu þeirra og þjálfun. Sé hins vegar um að ræða *visvitandi misgerð* (e. wilful misconduct) eða greinilega, grófa og alvarlega vanrækslu í tengslum við augljósa áhættu og algera vanrækslu varðandi þá faglegu ábyrgð að grípa ekki til aðgerða sem augljóslega er þörf á við aðstæður sem valda einstaklingum eða eignum fyrirsjáanlegum skaða eða stofnar flugöryggi í alvarlega hættu þrýtur sú vernd sem sanngirnismenningin tekur til.

Með lögum nr. 40/2017, um breytingu á ýmsum lögum á sviði samgangna (innleiðing alþjóðlegra skuldbindinga), voru gerðar tilteknar breytingar á lögum um loftferðir í því skyni að undirbúa innleiðingu reglugerðar (ESB) nr. 376/2014 um tilkynningu atvika í almenningssflugi o.fl., sbr. ákvörðun sameiginlegru EES-nefndarinnar nr. 275/2015, í landsrétt. Meginmarkmið þeirra breytinga var að tryggja ákvæðum reglugerðarinnar nægilega lagastoð til innleiðingar í landsrétt. Reglugerð (ESB) nr. 376/2014 var í kjölfarið innleidd í landsrétt með reglugerð um tilkynningu atvika í almenningssflugi sem og greiningu á og eftirfylgni með þeim, nr. 900/2017.

Að teknu tilliti til 72. og 73. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 og tengingar hennar við reglugerð (ESB) nr. 376/2014 og reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 996/2010 frá 20. október 2010 um rannsóknir og forvarnir gegn slysum og flugatvikum í almenningssflugi og um niðurfellingu tilskipunar 94/56/EB var talin þörf á að endurskoða ákvæðin og skýra frekar. Þær breytingar sem hér eru lagðar til frá gildandi ákvæðum V. kafla A miða fyrst og fremst að því að:

- a. skilgreina nánar þá aðila sem teljast tilkynningarskyldir með tilliti til reglugerðar (ESB) nr. 376/2014, sbr. 136. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 er tiltekur afmarkaðar breytingar á reglugerð (ESB) nr. 376/2014,
- b. skýra til hvaða fyrirtækja kaflinn tekur til,
- c. kveða nánar á um feril og meðhöndlun tilkynninga sem reglugerð (ESB) nr. 376/2014 tiltekur,
- d. tryggja vernd þeirra sem tilkynna atvik,
- e. árétta vernd upplýsinga, þ.m.t. persónuupplýsinga, sem kunna að koma fram í tilkynningum og upplýsingum sem lögbær stjórnvöld safna, skiptast á og greina, sbr. 72. og 73. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139,
- f. fella brott 2. og 3. mgr. 141. gr. gildandi laga,
- g. skýra skyldur lögbærra stjórnvalda hvað varðar greiningu atvika og skýrslugjöf, og
- h. færa heimildir til setningar reglugerða saman í eitt ákvæði í lok kaflans.

Í þessu samhengi er einnig rétt að benda á að samhliða eru lagðar til breytingar á lögum um rannsókn samgönguslysa og fleiri lögum í sama tilgangi.

Um 125. gr.

Hér er lagt til að ferli skyldubundinna tilkynninga fylgi ákvæðum reglugerðar (ESB) nr. 376/2014. Lagt er til að einstaklingur tilkynni atvik með því að nota kerfi fyrirtækisins sem hann vinnur hjá, er í samningssambandi við eða nýtir þjónustu hjá. Ef slíkar aðstæður eiga ekki við er skylt að tilkynna beint til lögbærs stjórnvalds, þ.e. Samgöngustofu eða Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins, EASA. Er miðað við, eins og segir í 6. mgr. 4. gr. reglugerðarinnar, að tilkynnt sé til lögbærs landsyfirvalds í því ríki sem viðkomandi fyrirtæki hefur staðfestu í eða þess lögbæra landsyfirvalds í því ríki sem gaf út, fullgilti eða breytti skirteini flugmanns. Taka má sem dæmi flugrekanda sem er með útgefið flugrekstrarleyfi til flutningaflugs hér á landi og hefur höfuðstöðvar hér. Starfsmenn hans og verktakar á hans vegum mundu því tilkynna atvik til Samgöngustofu. Hafi flugrekandi sem starfrækir flug hér á landi flugrekandaskirteini útgefið í ríki A og ríki B ætti að tilkynna atvik er varða loftför skráð undir flugrekandaskirteini í ríki A til lögbærs landsyfirvalds í ríki A.

Fyrirtæki hér á landi sem tilkynna munu beint til EASA eru t.d. þau sem lúta eftirliti stofnunarinnar á grundvelli útgefnar vottunar eða yfirlýsingar, svo sem á sviði hönnunar framleiðsluvara, hluta og úppsetts búnaðar eða samræmi hönnunar framleiðsluvöru, hluta og úppsetts búnaðar og búnaðar til að fjarstýra loftförum. Nánar er fjallað um verkaskiptingu milli lögbærs landsyfirvalds og EASA í II. kafla hér að framan.

Rétt er að áréttast að ef flugslys eða alvarlegt flugatvik ber að höndum fellur tilkynning um atvikið einnig undir lög um rannsókn samgönguslysa, þ.e. slík slys eða atvik ber einnig að tilkynna samkvæmt þeim lögum.

Í 2. og 3. mgr. er lagt til að nánar verði skýrt á hverjum tilkynningarskylda hvílir skv. 1. mgr., hvenær og hverjum beri að tilkynna og innan hvaða tímamarka. Er að mestu byggt á 6.–9. mgr. 4. gr. reglugerðar (ESB) nr. 376/2014, með þeim breytingum sem reglugerð (ESB) 2018/1139 tiltekur. Þó eru þær takmarkanir sem greinir í 6.–9. mgr. 4. gr. reglugerðar (ESB) nr. 376/2014 ekki teknar upp í ákvæðið og tekur 2. mgr. því til allra loftfara, ekki aðeins þeirra sem teljast EASA-loftför, og þar af leiðandi viðtækari hóps manna sem sinna þeim störfum sem tiltekin eru í síðari liðum. Rétt er að benda á að e-liður 2. mgr. tekur í dag aðeins til flugumferðarstjóra en verði síðar tekin upp vottun þeirra sem sinna veitingu flugupplýsingaþjónustu mundi liðurinn jafnframt taka til þeirra. Er miðað við að fyrirtæki hér á landi tilkynni því lögbæra stjórnvaldi sem fer með eftirlit þess, sbr. umfjöllun hér að framan.

Í 4. mgr. er lagt til að nánar sé skýrt á hvaða fyrirtækjum hvílir skylda til að koma á tilkynningakerfi. Byggist ákvæðið á skilgreiningu fyrirtækis í 8. tölul. 2. mgr. reglugerðar (ESB) nr. 376/2014.

Um 126. gr.

Til að fá sem besta heildarmynd yfir atvik er lagt til að fyrirtæki komi á laggirnar tilkynningakerfi fyrir valfrjálssar tilkynningar til viðbótar við kerfi vegna tilkynningarskyldra atvika. Með því geta aðilar, sem ekki falla undir tilkynningarskyldu, komið upplýsingum á framfæri um atvik sem þeir verða varir við. Auk þess geta þeir sem venjulega bera tilkynningarskyldu komið upplýsingum á framfæri um önnur atvik sem ekki eru tilkynningarskyld. Er því mælt fyrir um þá skyldu fyrirtækja að greina lögbærum stjórnvöldum frá þeim upplýsingum sem safnað hefur verið. Jafnframt er sama skylda lögð á lögbær stjórnvöld að setja slíkt tilkynningakerfi á stofn og safna sömu upplýsingum. Byggist ákvæðið á 5. gr. reglugerðar (ESB) nr. 376/2014. Hvað skyldu fyrirtækja til að setja á laggirnar tilkynningakerfi fyrir valfrjálssar tilkynningar er lauslega byggt á 1. mgr. 47. gr. a í gildandi lögum.

Um 127. gr.

Talið er að skilvirkasta leiðin til að tryggja skipti á miklu magni upplýsinga á sviði flugöryggis á milli lögbærra stjórnvalda og framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins sé vistun upplýsinga í sameiginlegum gagnagrunni. Er því ráðgert að upplýsingar og gögn sem vistuð eru í gagnagrunni Samgöngustofu flytjist í miðlægt evrópskt gagnasafn á sviði flugöryggis. Þessi upplýsingaskipti ættu einnig að gera EASA-ríkjunum kleift að fá aðgang að öllum upplýsingum um atvik sem eiga sér stað á yfirráðasvæði þeirra eða innan loftrýmis þeirra en eru tilkynnt til annars EASA-ríkis. Að sama skapi er Flugöryggisstofnuninni gert kleift að fá nákvæmar upplýsingar um atvik og aðgang að öllum tilkynningum um atvik innan EASA-ríkjanna til þess að grípa til aðgerða til úrbóta ef nauðsyn krefur og til að sporna gegn mögulegri hættu sem greinist innan ríkjanna. Hvað varðar aðgengi að tilkynningum og upplýsingum sem safnað er í gagnagrunn Samgöngustofu er á því byggt að stofnunin og rannsóknarnefnd samgönguslysa hafi aðgang að grunninum og geti nýtt hann til greininga og vinnslu upplýsinga í þágu flugöryggis.

Þær skyldur sem lagaðar eru á lögbær stjórnvöld hvað varðar söfnun, mat, greiningu, úrvinnslu og varðveislu upplýsinga um atvik sem tilkynnt eru endurspeglast í 2. mgr. Á þetta bæði við um skyldubundnar og valfrjálssar tilkynningar um atvik. Miðla á upplýsingum um greiningu á atvikum og eftirfylgni með þeim til fyrirtækja og lögbærra yfirvalda þar sem endurgjöf um tilkynnt atvik hvetur einstaklinga til að tilkynna atvik. Þar sem við á og þegar því verður við komið ætti einnig að láta einstaklingum sem hafa tilkynnt atvik beint til lögbærra yfirvalda í té upplýsingar um greiningu atvika og eftirfylgni með þeim. Við slíka endurgjöf ætti að fylgja ákvæðum laganna um trúnaðarkvöð og vernd tilkynnanda og þeirra einstaklinga sem tilgreindir eru í tilkynningum um atvik. Byggt er á 11. og 12. mgr. 13. gr. reglugerðar (ESB) nr. 376/2014. Sú afmörkun varðandi gagnagrunn Samgöngustofu og samevrópska gagnasafnið skírskotar til 74. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 sem byggist á því að framkvæmdastjórn Evrópusambandsins og EASA munu reka viðamikið evrópskt gagnasafn.

Þetta miðlæga evrópska gagnasafn kemur til með að ná til mun breiðara sviðs upplýsinga á sviði flugöryggis en nú þekkist og taka ekki aðeins til tilkynntra atvika og flugslysa heldur margvíslegra annarra upplýsinga, þ.m.t. upplýsinga er kunna að varða einstaklinga beint, svo sem heilbrigðisupplýsinga. Miðlæga samevrópska gagnasafnið um tilkynnt atvik og flugslys verður því eitt af nokkrum evrópskum gagnasöfnum og því talið rétt að afmarka bann við skráningu persónuupplýsinga við það gagnasafn eitt og sér, sbr. 4. mgr. Samkvæmt reglugerð (ESB) nr. 376/2014 taka persónuupplýsingar til nafns og heimilisfangs einstaklings. Þá má telja eðlilegt í ljósi útbreiddrar notkunar kennitalna hér á landi að slíkar upplýsingar falli einnig undir persónuupplýsingar samkvæmt ákvæðinu.

Um 128. gr.

Hér er lagt til að lögfest verði að nýju ákvæði 47. gr. c í gildandi lögum með fáeinum breytingum. Í stað Samgöngustofu er vísað til lögbærra stjórnvalda og hvað varðar meðhöndlun tilkynninga og vernd upplýsinga um tilkynnanda er vísað til 4. mgr. 127. gr. frumvarpsins.

Rétt er að áréttast að þó að lögbær stjórnvöld beri ábyrgð á því að safna upplýsingum og greina þær þá sjá fyrirtæki um að stýra eigin öryggisáhættu í starfsemi sinni og bera ábyrgð á að bregðast við ef þörf krefur til að draga úr áhættu. Lögbærum stjórnvöldum er ætlað að vakta heildarferlið og, ef nauðsyn krefur, bregðast við og krefjast viðbótaraðgerða.

Um 129. gr.

Hér er lagt til að lögfest verði að nýju ákvæði 47. gr. d í gildandi lögum með nokkrum breytingum. Í fyrsta lagi er áréttuð meðhöndlun tilkynninga í ljósi tilgangs reglugerðar (ESB) nr. 376/2014. Í öðru lagi er lagt til að ákvæðið taki til *starfsfólks* (e. employees) og *einstaklinga í þjónustu fyrirtækja samkvæmt samningi* (e. contracted personnel) án tillits til réttarstöðu. Byggist þessi breyting á 12. mgr. 16. gr. reglugerðar (ESB) nr. 376/2014. Sanngirnismenning á að hvetja til þess að einstaklingar tilkynni öryggistengdar upplýsingar. Hún ætti þó ekki að leysa einstaklinga undan hefðbundnum skyldum þeirra. Hvernig sem réttarstöðu einstaklings er háttað við fyrirtæki ætti launafólk og aðrir í sanningssambandi við fyrirtæki ekki að sæta óréttmætri meðferð eða viðurlögum á grundvelli upplýsinga sem veittar eru nema ef 3. mgr. 130. gr. á við. Í samræmi við 11. mgr. 16. gr. reglugerðar (ESB) nr. 376/2014 er lagt til í 3. mgr. að Samgöngustofa geti óskað eftir því að yfirfara drög að innri reglum fyrirtækis um hvernig það hyggist tryggja meginreglur um sanngirnismenningu. Í þriðja lagi er leitast við að skýra í hverju óréttmæt meðferð getur falist og hvernig sönnun skuli háttað. Í fjórða lagi er leitast við að aðlaga 4. mgr. að inntaki 12. mgr. 16. gr. reglugerðar (ESB) nr. 376/2014 þannig að hægt sé að tilkynna meint brot til lögbærra stjórnvalda sem og upplýsa Eftirlitsstofnun EFTA um meint brot. Þar sem reglugerð (ESB) nr. 376/2014 gerir hvorki ráð fyrir sáttamiðlun né sérstöku úrskurðarvaldi á hendi lögbærs landsyfirvalds vegna kvartana er lagt til að vikið verði frá nógildandi 4. og 5. mgr. 47. gr. a.

Gert er ráð fyrir að lögbær stjórnvöld framfylgi eftirliti sínu með lögum þessum og reglugerðum sem settar eru samkvæmt þeim á hefðbundinn hátt. Fjallað er um beitingu viðurlaga við brotum í XX. kafla.

Um 130. gr.

Hér er lagt til að lögfest verði ný grein um vernd tilkynnanda og undanþágu frá þeirri vernd. Er lauslega byggt á 2. og 3. mgr. 141. gr. gildandi laga en þó hefur orðalagi töluvert verið breytt. Í 1. mgr. er sett fram almenn meginregla um vernd tilkynnanda. Byggist ákvæðið á 6. mgr. 16. gr. reglugerðar (ESB) nr. 376/2014. Þessi vernd tekur til tilkynninga sem berast lögbærum stjórnvöldum samkvæmt ákvæðum kaflans, þ.e. bæði skyldubundinna tilkynninga og valfrjálstra.

Í 2. mgr. um notkun tilkynninga um atvik og upplýsingar úr slíkum tilkynningum er byggt á 7. mgr. 16. gr. reglugerðar (ESB) nr. 376/2014. Er hér leitast við að útvíkka málsgreinina frá því sem um getur í 3. mgr. 141. gr. gildandi laga svo að bannið taki einnig til beitingar tilkynninga eða upplýsinga úr slíkum tilkynningum til einkamála þar sem gerð er krafa um refsingu.

Eins og fram kemur í 16. gr. reglugerðar (ESB) nr. 376/2014 hafa ríki nokkurn sveigjanleika við innleiðingu gerðarinnar. Er hér lagt til að efla frekar vernd tilkynnanda og einstaklinga sem tilgreindir eru í tilkynningum um atvik. Horft er sérstaklega til þess að upplýsingar um brot komi aðeins fram í dagsljósið með tilkynningum og það sé í þágu flugöryggis að upplýsingarnar komi fram, þ.e. hvorki ætti að nota upplýsingarnar til að skipta sök eða ábyrgð né til að ákvarða viðmiðun um öryggisframmistöðu. Ef engar upplýsingar um öryggismál koma fram er ekki hægt að skilja hvernig og hvar eigi að grípa til aðgerða til að koma í veg fyrir slys í framtíðinni. Þess vegna veltur skilvirkni flugöryggiskerfisins að hluta til á því trausti sem er grundvöllur tilkynningakerfisins.

Vernd tilkynnanda er hins vegar ekki alger. Í 3. mgr. er lagt til að orðalag 10. mgr. 16. gr. reglugerðar (ESB) nr. 376/2014, sbr. 73. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139, sé orðrétt tekið upp og lögfest. Í stað *ásetnings og neyslu áfengis eða örvandi eða deyfandi lyfja*, sbr. a- og c-

lið 2. mgr. 47. gr. d í gildandi lögum, er í a-lið 3. mgr. *vísitandi misgerð* (e. wilful misconduct). Er þá horft til þess að orðalagið „vísitandi misgerð“ eigi fyrst og fremst við þau atvik er varða reglugerð (ESB) nr. 376/2014. Orðalaginu er ekki ætlað að breyta þeim skilningi og þeirri túlkun sem orðið „ásetningur“ hefur í refsirétti. Í b-lið er 3. mgr. er orðalagið: „ef um er að ræða: [...] greinilega, grófa og alvarlega vanrækslu í tengslum við augljósa áhættu og algera vanrækslu varðandi þá faglegu ábyrgð að grípa ekki til aðgerða sem augljóslega er þörf á við aðstæður sem valda einstaklingum eða eignum fyrirsjáanlegum skaða eða stofnar flugöryggi í alvarlega hættu“ (e. where there has been a manifest, severe and serious disregard of an obvious risk and profound failure of professional responsibility to take such care as is evidently required in the circumstances, causing foreseeable damage to a person or property, or which seriously compromises the level of aviation safety) það sama og notað er í b-lið 2. mgr. gildandi 47. gr. d. Er orðalaginu ekki ætlað að raska þeim skilningi eða túlkun sem orðin „stórkostlegt gáleysi“ hefur á sviði refsiréttar. Bent skal á í þessu samhengi að lagt er til að sú klukkustundaviðmiðun sem nú er að finna í 2. mgr. 141. gr. laganna verði ekki tekin upp í lög in þar eð slíkt viðmið er ekki fyrir hendi í reglugerð (ESB) nr. 376/2014.

Um 131. gr.

Ákvæðið þarfnast ekki skýringa.

Um XII. kafla.

Kröfur til flugvalla byggjast á alþjóðlegum kröfum og ráðlögðum starfsvenjum í viðauka 14 (flugvellir) við Chicago-samninginn auk annarra viðauka sem tengjast þjónustu flugvalla og ítarlegu leiðbeiningarefni Alþjóðaflugmálastofnunarinnar. Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 139/2014 um kröfur og stjórnarsýslumeðferð er varða flugvelli samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008, sem innleidd var í landsrétt með reglugerð nr. 75/2016, er í grundvallaratriðum byggð á viðauka 14. Tekur reglugerðin til hönnunar og reksturs flugvalla og veitingar hlaðstjórnunarþjónustu. Þá hefur EASA jafnframt tekið saman vottunarforskriftir fyrir hönnun flugvalla sem byggjast á viðauka 14.

Í reglugerð (ESB) 2018/1139, einkum VII. viðauka (grunnkröfur til flugvalla), er gengið skrefinu lengra. Þar er nú meðal annars að finna kröfur til vottunar öryggistengds búnaðar og flugafgreiðslu. Eiga þær kröfur aðeins við um þá flugvelli sem teljast EASA-flugvellir.

Í hnotskurn byggjast ákvæði kaflans á reglugerð (ESB) 2018/1139 og hefur verið horft til þess að undirbyggja skýrari efnisákvæði og styrkari lagastoð til setningar reglugerða um flugvelli, bæði hvað varðar EASA-flugvelli og aðra flugvelli sem lúta þjóðareglum. Einnig er leitast við að taka mið af því regluverki sem er í undirbúningi á vettvangi Evrópusambandsins, svo sem hvað varðar öryggistengdan búnað flugvalla, vottun veitanda flugafgreiðslu, kröfur er lúta að björgunar- og slökkviþjónustu og samþættingu við aðra löggjöf Evrópusambandsins á sviði flugöryggis.

Um 132. gr.

Greinin byggist í meginatriðum á 34. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139, sbr. reglugerð (ESB) nr. 139/2014. Hugtökin *flugvöllur* (e. aerodrome) og *rekstraraðili flugvallar* (e. aerodrome operator) eru nánar skilgreind í 3. gr. frumvarpsins. Rétt er að benda á að í orðskýringum 3. gr. er *flugvöllur* mun víðtækara hugtak en skilgreiningin í 56. gr. gildandi laga. Með *öryggistengdum flugvallabúnaði* (e. safety related aerodrome equipment) er átt við hvers konar mæla, búnað, kerfi, tækjabúnað, fylgihluti, hugbúnað eða aukahluti sem eru notaðir eða ætlaðir til notkunar til að styðja við örugga starfrækslu loftfara á flugvelli.

Með *hlaðstjórnunarþjónustu* (e. apron management service) er átt við þjónustu sem veitt er til að stjórna aðgerðum og hreyfingum loftfara og ökutækja á hlaði. Með *hlaði* (e. apron) er átt við skilgreint svæði sem ætlað er fyrir loftför í því skyni að hleypa farþegum um borð eða frá borði, við hleðslu eða affermingu pósts, farangurs eða farms, til eldsneytisáfyllingar eða viðhalds eða sem stæði fyrir loftför.

Í 1. mgr. er sú almenna regla sett fram að flugvellir sem opnir eru almenningi skuli vottaðir með tilliti til fyrirhugaðrar notkunar. Með *fyrirhugaðri notkun* er átt við flokk flugvalla með tilliti til stöðu og þeirrar þjónustu sem fyrirhugað er að veita. Orðalagið merkir að flugvöllur (eða þyriluvöllur) sem opinn er til *afnota fyrir almenning* (e. public use) er almennt opinn til notkunar og ekki til að mynda aðeins einum einstaklingi (t.d. aðeins eiganda flugvallar) eða afmörkuðum hópi notenda. Þetta þýðir þó ekki að flugvöllur sé opinn í hvaða tilgangi sem er eða öllum loftförum. Notkun flugvallar má takmarka til afmarkaðrar notkunar eða fyrir tiltekna tegund notenda og heimilt er að krefjast fyrirframheimildar til notkunar svo fremi sem gætt sé jafnræðis. Til dæmis kann burðarþol flugbrauta að takmarka eða útiloka mjög þung loftför frá notkun og kann því að vera þörf á að takmarka notkun flugvallar við loftför upp að tiltekinni þyngd. Flugvellir sem háðir eru því að fyrirframheimildar sé óskað fyrir notkun geta talist opnir til afnota fyrir almenning.

Í 2. mgr. er áréttað að eiganda flugvallar sem ekki er opinn til afnota fyrir almenning er engu síður heimilt að sækja um vottun. Er vottun almennt talin til þess fallin að auka öryggi vallarins og kann jafnframt að hafa áhrif á váttryggingar þeirra loftfara sem um slíkan flugvöll fara.

Í 3. mgr. eru settar fram frekari kröfur til rekstrar og veitingar flugafgreiðslu- og hlaðstjórnunarþjónustu á flugvelli enda uppfylli flugvöllur þær kröfur til lengdar flugbrautar og tegundar flugstarfsemi sem áskilin er, auk verklagsreglna. Greinir hér milli þeirra flugvalla sem teljast EASA-flugvellir, þ.e. falla undir skilyrði málsgreinarinnar, og annarra flugvalla sem háðir eru vottun á grundvelli þjóðareglna. EASA-flugvellir geta bæði verið flugvellir og þyriluvellir. Skilyrði 3. mgr. byggjast á e-lið 1. mgr. 2. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 sem afmarkar gildissvið reglugerðarinnar hvað flugvelli varðar. Rétt er að benda á að vottun flugafgreiðslu og hlaðstjórnunarþjónustu á EASA-flugvelli er háð því að slík þjónusta sé veitt á viðkomandi flugvelli.

Í þessu samhengi er rétt að benda á heimild aðildarríkja í 7. mgr. 2. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 til að undanskilja flugvelli sem annars teldust EASA-flugvellir frá skilyrðum til vottunar. Þessi svonefnda „opt-out“-grein fyrir flugvelli er háð ströngum skilyrðum hvað varðar árlegan fjölda farþega í flutningaflugi (undir 10.000) sem um flugvöllinn fara og árlegan fjölda flughreyfinga í farmflutningi (undir 850 flughreyfingum). Tekur „opt-out“-greinin til þeirra sömu atriða og nefnd eru í 3. mgr., þ.e. hönnunar, viðhalds og rekstrar flugvallarins, auk vottunar öryggistengds búnaðar, flugafgreiðslu og hlaðstjórnunarþjónustu. Þá er „opt-out“-heimildin ekki algjör, þ.e. viðkomandi flugvöllur er samt sem áður háður vottun samkvæmt þjóðareglum.

Flugvellir sem reknir eru undir stjórn hernaðaryfirvalda falla utan gildissviðs reglugerðar (ESB) 2018/1139. Almennt er miðað við að sé flugvöllur blandaður, þ.e. rekinn undir stjórn hernaðaryfirvalda og borgaralegra stjórnvalda, skuli flugvöllur vottaður enda uppfylli hann þau skilyrði sem nefnd eru í þessari grein og er opinn almenningi.

Hvað yfirborð flugbrautar varðar, sbr. 3. mgr. greinarinnar, er miðað við steipt yfirborð eða malbikað slitlag. Olíubundin grús er ekki talin uppfylla skilyrði um slitlag. Bent skal á að kröfur til flugvalla er varða yfirborð flugbrauta eiga ekki við um þyriluvelli. Þyriluvellir teljast EASA-flugvellir notist þeir við verklagsreglur um blindaðflug eða blindbrotttflug.

Í a-lið 4. mgr. og 5. mgr. er vikið að vottunargrunni flugvallar sem Samgöngustofa ákvarðar. Í grein ADR.AR.C.020 í II. viðauka við reglugerð (ESB) nr. 139/2014 er nánar skýrt hvað í grunninum felst og hvernig hann er ákvarðaður. Er hér nokkur sveigjanleiki innbyggður í ákvörðunarferlið. Um flugvelli sem falla utan gildissviðs reglugerðar (ESB) nr. 139/2014 gilda þjóðareglur, sbr. reglugerð nr. 464/2007.

Sé flugvöllur sem opinn er til afnota fyrir almenning ekki vottaður er jafnframt óheimilt að starfrækja hann, sbr. 6. mgr.

Um 133. gr.

Vottun rekstraraðila flugvallar tekur bæði til EASA-flugvalla og annarra flugvalla sem opnir eru almenningi. Byggist greinin á 37. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139.

Í 2. mgr. er kveðið á um að tilgreina skuli réttindi og umfang heimilaðs rekstrar flugvallar, þ.e. skilmála vottorðs. Geta slík skilyrði meðal annars tekið til takmarkana á starfrækslu þeirra loftfara sem fyrirhugað er að noti flugvöllinn, opnunartíma, sjónflugs/blindflugs og verndarstígs björgunar- og slökkvistarfs.

Eins og tekið er fram í 3. mgr. er hægt að gefa út vottorð fyrir flugvöll sérstaklega eða sameina vottun rekstraraðila með flugvelli í einu vottorði.

Um 134. gr.

Samkvæmt reglugerð (ESB) 2018/1139 er *öryggistengdur flugvallabúnaður* hvers konar mælar, búnaður, kerfi, tækjabúnaður, fylgihlutir, hugbúnaður eða aukahlutir sem eru notaðir eða ætlaðir til notkunar til að styðja við örugga starfrækslu loftfara á flugvelli. Í greininni er lagt til að kveðið verði á um vottun öryggistengds búnaðar á flugvöllum skv. 3. mgr. 132. gr. Er hér gerður greinarmunur á svonefndum EASA-flugvöllum, þ.e. flugvöllum sem falla undir gildissvið reglugerðar (ESB) 2018/1139, sbr. þau skilyrði sem fram koma í 3. mgr. 132. gr., og öðrum flugvöllum. Aðrir flugvellir falla utan gildissviðs reglugerðarinnar og heyra undir þjóðareglur. Í samræmi við 35. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 ber fyrirtækjum sem annast hönnun, framleiðslu eða viðhald öryggistengds búnaðar á EASA-flugvöllum annaðhvort að fá búnaðinn vottaðan eða lýsa því yfir að búnaður samræmist vottunarforskriftum. Með vísan til 79. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 mun EASA ákvarða vottunarforskriftir. Eigi hvorug þessara aðstæðna við skal búnaður vottaður samhliða vottun flugvallar, sbr. 1. mgr. 132. gr. Miðað er við að þegar fram eru komnar (nýjar) afleiddar reglugerðir Evrópusambandsins á þessu sviði muni EASA annast vottun eða veita viðtöku yfirlýsingu um samræmi búnaðar og annast eftirlit með þeim búnaði. Þar til slíkar gerðir hafa verið innleiddar í landsrétt er öryggistengdur búnaður á flugvöllum vottaður samhliða flugvelli, sbr. 132. gr., og heyrir undir eftirlit Samgöngustofu.

Í 3. mgr. er lagt til að lögfest verði heimild ráðherra til að ákvarða hvaða öryggistengdur búnaður sé háður kröfu um vottun eða yfirlýsingu, sbr. f-lið 1. mgr. 36. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139. Er einkum horft til eðlis viðkomandi starfsemi og áhættu.

Um 135. gr.

Flugafgreiðsla (e. groundhandling service) er svo skilgreind í reglugerð (ESB) 2018/1139: „Öll þjónusta sem veitt er á flugvöllum sem samanstendur af öryggistengdum aðgerðum á sviðum eftirlits á jörðu niðri, flugumsjónar og hleðslueftirlits, farþegaafgreiðslu, farangursafgreiðslu, farm- og póstaafgreiðslu, afgreiðslu loftfara á hlaði, þjónustu loftfara, áfyllingu eldsneytis, olíu og flugvista, þ.m.t. tilvik þar sem flugrekendur veita sjálfum sér þessa flugafgreiðslu (eigin afgreiðsla).“ Bent skal á að hugtakið *flugafgreiðsla* samkvæmt ákvæðinu er

ekki nákvæmlega það sama og notað er í 192. gr. frumvarpsins og vísað er til í tilskipun ráðsins 96/67/EB frá 15. október 1996 um aðgang að flugafgreiðslumarkaðnum á flugvöllum bandalagsins, sbr. reglugerð nr. 370/2018 sem meðal annars innleiddi tilskipunina í landsrétt. Í viðauka reglugerðar nr. 370/2018 eru taldir upp þeir þjónustubættir sem teljast til flugafgreiðslu, þar á meðal viðhald loftfara. Samkvæmt reglugerð (ESB) 2018/1139 telst viðhald loftfara, eins og þeirri þjónustu er lýst í viðauka reglugerðarinnar, ekki til flugafgreiðslu sem háð er vottun á EASA-flugvöllum.

Í greininni er lagt til að lögfest verði nýtt ákvæði um kröfur til þeirra aðila er veita flugafgreiðslu og hlaðstjórnunarþjónustu á EASA-flugvöllum. Er byggt á yfirlýsingu um hæfni og getu til að veita flugafgreiðslu og hlaðstjórnunarþjónustu í stað vottunar í greininni. Hvað flugafgreiðsluaðila áhrærir er slík yfirlýsing forsenda þess að fyrirtæki geti óskað aðgangs að flugvelli til að veita þá þjónustu sem yfirlýsingin varðar. Samhliða viðtöku Samgöngustofu á yfirlýsingu fellur starfsemi viðkomandi fyrirtækis undir eftirlit stofnunarinnar.

Hlaðstjórnunarþjónusta (e. apron management service (AMS)) er svo skilgreind í reglugerð (ESB) 2018/1139: „Þjónusta sem veitt er til að stjórna aðgerðum og hreyfingum loftfara og ökutækja á hlaði.“ *Hlað* (e. apron) er svo skilgreint í sömu reglugerð: „Skilgreint svæði sem ætlað er fyrir loftför í því skyni að hleypa farþegum um borð eða frá borði, við hleðslu eða affermingu pósts, farangurs eða farms, til eldsneytisáfyllingar eða viðhalds eða sem stæði fyrir loftför.“ Fyrirkomulag hlaðstjórnunarþjónustu getur verið mismunandi. Rekstraraðili flugvallar kann að veita slíka þjónustu sjálfur eða annar aðili eða aðilar. Áður en annar aðili en rekstraraðili flugvallar hefur starfsemi sína má ætla að hlutast þurfi til um samráð og eftir atvikum tiltekna samþættingu við rekstraraðila flugvallarins og eftir atvikum aðra viðeigandi aðila innan flugvallar, svo sem með tilliti til þjónustu og verklags. Má telja þetta einkar mikilvægt í ljósi þess að rekstraraðili flugvallar er ábyrgur fyrir starfrækslu flugvallar.“

Greinin á rætur að rekja til 2. mgr. 37. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139, sbr. 4. og 5. gr. VI. viðauka hennar sem hafa að geyma ákveðna grunnkröfur. Bent skal einnig á kröfur í II. og III. viðauka reglugerðar (ESB) nr. 139/2014, sbr. reglugerð nr. 75/2016, með síðari breytingum, sem taka til veitanda hlaðstjórnunarþjónustu. Eins og sakir standa hafa afmörkuð ákvæði reglugerðarinnar er varða hlaðstjórnunarþjónustu ekki tekið gildi þar eð beðið er nánari útfærslu í nýrri gerð til breytinga á reglugerð (ESB) nr. 139/2014, sbr. 5. mgr. 15. gr. reglugerðarinnar og framseldri reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2020/1234 frá 9. júní 2020 um breytingu á reglugerð (ESB) nr. 139/2014 hvað varðar skilyrði og verklag vegna yfirlýsinga frá veitendum hlaðstjórnunarþjónustu, en er óinnleidd, en mun taka gildi innan Evrópusambandsins 22. mars 2022. Jafnframt er beðið nýrrar gerðar um þjónustu flugafgreiðsluaðila en þangað til gilda ákvæði reglugerðar (ESB) nr. 965/2012 á þessu sviði, sbr. reglugerð nr. 237/2014.

Í 2. mgr. er kveðið á um heimild ráðherra til að ákvarða að þeir sem veiti flugafgreiðslu á öðrum flugvöllum en þeim sem teljast EASA-flugvöllir skuli einnig gefa út yfirlýsingu um hæfni sína og getu til að rækja þær skyldur er tengjast þjónustunni. Er hér einkum horft til þess að hluti af flugafgreiðslu telst til að mynda veiting eldsneytisþjónustu á flugvelli og meðhöndlun hættulegs varnings.

Í 3. mgr. er kveðið á um staðfestingu Samgöngustofu á viðtöku yfirlýsingar skv. 1. og 2. mgr. Kann slík staðfesting einkum að vera nauðsynleg sem forsenda fyrir aðgengi aðila að flugvelli og sem undirstaða samskipta við rekstraraðila flugvallar, sbr. ofangreint.

Um 136. gr.

Almennt er gert ráð fyrir að í vottunarferli flugvallar sé samþykktur breytingarferill, þ.e. greint sé á milli meiri háttar og minni háttar breytinga og þær aðstæður eða atriði sem krefjast fyrirframsamþykkis Samgöngustofu áður en þeim er hrint í framkvæmd nánar afmörkuð. Með því móti eru kröfur um fyrirframsamþykki ekki of íþyngjandi fyrir rekstraraðila en tilkynning eftir á gefur eftirlitsaðila samt sem áður tækifæri til að bregðast við ef þurfa þykir.

Í 3. mgr. er fjallað um að gera þurfi viðeigandi ráðstafanir þegar loka á flugvelli til að komist verði hjá því að loftför noti flugvöll af vangá.

Um 137. gr.

Í greininni er lagt til að lögfest verði heimild Samgöngustofu til að bregðast við þeim aðstæðum þegar flugvöllur sem opinn er almenningi er starfræktur án vottunar eða vottunar rekstraraðila.

Um 138. gr.

Greinin byggist á grein 1.4 í viðauka VII við reglugerð (ESB) 2018/1139. Flugvallargögn eru nauðsynleg notendum flugvallar. Því er nauðsynlegt að upplýsingaþjónustu flugmála fái tímanlega í hendur allar upplýsingar um ástand flugvallar, búnað og þjónustu og allar aðrar upplýsingar sem nauðsynlegar teljast rekstri hans svo að þeim verði miðlað eins fljótt og hægt er til notenda.

Um 139. gr.

Í greininni er sérstaklega kveðið á um flugvallarhandbók flugvallar sem rekstraraðila er skylt að gefa út og viðhalda og starfrækja flugvöll í samræmi við. Öryggisstjórnunarkerfi flugvallar skal vera hluti handbókar, sbr. 2. mgr. Allitarlegar kröfur eru gerðar til handbóka, sbr. 2. gr. í viðauka VII við reglugerð (ESB) 2018/1139. Handbókin er einkar mikilvæg þar sem þeim aðilum er hafa starfsemi innan flugvallar er ætlað að samþætta verklag sitt að kröfum rekstraraðila flugvallar.

Þjálfunaráætlun er ætlað að tryggja að allir sem starfa í þágu flugvallar, þ.m.t. þeir sem sinna rekstri, björgunar- og slökkvistarfi, viðhaldi og stjórnun flugvallar, hafi viðeigandi þjálfun og hæfni til að sinna skyldustörfum sínum.

Um 140. gr.

Sérstakar kröfur eru um neyðaráætlun flugvallar, sbr. grein ADR.OPS.B.005 í viðauka IV við reglugerð (ESB) nr. 139/2014. Sjá einnig i-lið 2. gr. og grein 3.3 í viðauka VII við reglugerð (ESB) 2018/1139. Gert er ráð fyrir að neyðaráætlun sé í samræmi við starfrækslu loftfara og aðra starfsemi á flugvelli.

Um 141. gr.

Björgunar- og slökkviþjónusta á flugvelli, auk viðeigandi búnaðar til þjónustunnar, hefur það meginmarkmið að bjarga mannlífum við flugslys eða flugatvik á flugvelli eða í næsta nágrenni, þ.e. skapa og viðhalda lífvænlegum aðstæðum, sjá farþegum og flugverjum fyrir útgönguleiðum og hefja björgun þeirra sem ekki geta forðað sér án beinnar aðstoðar. Miðað er við að verndarstig björgunar- og slökkviþjónustu sé nánar ákvarðað eftir flokki flugvallar, stærð og tegund starfrækslu þeirra loftfara sem um flugvöllinn fara og upplýsingum um flokk björgunar- og slökkviþjónustu miðlað til notenda. Í 3. mgr. 139. gr. er meðal annars vísað til þjálfunar starfsfólks björgunar- og slökkviþjónustu.

Um 142. gr.

Lagt er til að rekstraraðili flugvallar sannreyni að fyrirtæki sem geymi og sjái loftförum sem um flugvöllinn fara fyrir eldsneyti eða orku hafi verklagsreglur til að tryggja hreinleika og gæði þess eldsneytis eða orku sem það afgreiðir. Einnig að sú orka sem boðið er upp á sé ómengið. Byggist ákvæðið á samsvarandi ákvæði í viðauka VII við reglugerð (ESB) 2018/1139. Í þessari grein felst hvorki skylda til að rekstraraðili flugvallar hlutist til um að slík þjónusta sé veitt né skylda til að tryggja að allar tegundir eldsneytis eða orku séu tiltækar.

Um 143. gr.

Hér er lagt til að lögfest verði sérstakt ákvæði um rekstrartakmarkanir á flugvöllum vegna hávaða. Er greininni ætlað að undirbyggja styrkari stoð við innleiðingu EES-gerða á þessu sviði, einkum með vísan til reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 598/2014 frá 16. apríl 2014 um að setja reglur og koma á málsmæðferð við innleiðingu rekstrartakmarkana vegna hávaða á flugvöllum í Sambandinu innan yfirvegaðs mats á úrræðum og um niðurfellingu tilskipunar 2002/30/EB, sem þegar hefur verið innleidd, sbr. reglugerð nr. 666/2015 um rekstrartakmarkanir á flugvöllum vegna hávaða. Framangreind gerð tekur aðeins til flugvalla með 50.000 flughreyfingar á ári eða fleiri og hefur því afar takmarkað gildi hér á landi. Um er að ræða innleiðingu hugtaksins *yfirvegað mat á úrræðum* (e. balanced approach) og þá málsmæðferð sem nota skal þegar vandamál í tengslum við hávaða frá loftförum á flugvöllum hefur komið upp í því skyni að stuðla að bættri hljóðvist í nálægð flugvalla.

Um 144. gr.

Hér er lagt til að lögfest verði sérstakt ákvæði um skyldur rekstraraðila flugvallar til vöktunar á starfsemi og þróun gagnvart hvers kyns hættu sem áhrif getur haft á öryggi flugvallar og flugumferðar. Orðalaginu „í nágrenni við“ (flugvöll) í 1. mgr. er ætluð víðtæk túlkun. Horft er meðal annars til áhrifasvæðis flugvallar, hindrunarflata og hindrunarvarnarflata auk annarra svæða innan sem utan flugvallar sem haft geta neikvæð áhrif á öryggi flugumferðar, sbr. ADR.OPS.B.075 í viðauka IV við reglugerð (ESB) nr. 139/2014 um kröfur og stjórnsýslumæðferð er varða flugvelli samkvæmt reglugerð (EB) nr. 216/2008 sem innleidd var í landsrétt með reglugerð nr. 75/2016. Með *áhrifasvæði flugvallar* er átt við svæði/loftrými undir hindranaflötum sem nær 15 km frá ystu mörkum flugvallar, þ.e. mælt frá hverjum þröskuldi eða enda flugbrautar og útjaðri jafnað þar á milli. *Hindranaflötur* (e. obstacle limitation surface) er flötur/loftrými sem skilgreinir mörk þess sem hindranir mega ná inn í loftrýmið. *Hindrana-varnarflötur* (e. obstacle protection surface) er flötur sem ætlað er fyrir aðflugshallaljós en hlutir eða viðbætur við hluti eru ekki leyfðar fyrir ofan þetta svæði nema þegar Samgöngustofa álíti að nýi hluturinn eða viðbótin fái skjól af óhreyfanlegum hlut sem fyrir er. Hindranaflötur og hindranavarnarflötur eru hugtök sem skilgreind eru í reglugerð (ESB) nr. 139/2014. Svæði og loftrými sem nær enn lengra út frá viðmiðunarpunkti flugvallar sem er viðkvæmt fyrir notkun leysigeisla eða sambærilegra ljósa kann að lúta takmörkunum um ljósstyrk, þ.e. allt að 18,5 km eða 25 km frá slíkum punkti.

Nánar er fjallað um þá vöktun sem vísað er til í 9. gr. reglugerðar (ESB) nr. 139/2014, viðauka IV við sömu reglugerð auk *viðurkenndra aðferða til að uppfylla skilyrði og kröfur* (e. Acceptable Means of Compliance, AMC) útgefið af EASA.

Með orðinu „þróun“ í greininni er um að ræða þýðingu á enska orðinu „development“, þ.e. breytingar, framrás og uppbygging sem gæti haft áhrif. Bent skal á að í greininni eru ekki

tæmandi taldar þær hættur sem vakta ber heldur eru þær sem vísað er til settar fram í dæmaskyni.

Með *athafnasvæði flugvallar* (e. movement area) er átt við þann hluta flugvallar sem ætlaður er fyrir flugtök, landingar og akstur loftfara, þ.e. umferðarsvæði og hlað/hlöð.

Byggist greinin á grein 3.2 í viðauka VII (grunnkröfur til flugvalla) við reglugerð (ESB) 2018/1139 og ákvæðum reglugerðar (ESB) nr. 139/2014.

Í 2. mgr. er víkið að viðbrögðum rekstraraðila flugvallar. Hverjar nauðsynlegar ráðstafanir eru samkvæmt greininni skal látið ósagt þar eð gert er ráð fyrir að þær ráðist af aðstæðum hverju sinni.

Um 145. gr.

Í greininni er lögð til gagnkvæm samráðsskylda rekstraraðila flugvallar og sveitarfélags eða sveitarfélaga þar sem flugvöllur er staðsettur og/eða eru í nágrenni við hann. Byggist ákvæðið lauslega á 3. gr. í viðauka VII (grunnkröfur fyrir flugvelli) við reglugerð (ESB) 2018/1139 með tilliti til þeirra markmiða sem þar eru orðuð, þ.e. að tryggja skuli að loftrými umhverfis athafnasvæði flugvallar sé án hindrana í þágu flugöryggis. Er í greininni og næstu greinum þar á eftir vísað til *hindrana* (e. obstacles) í stað loftferðatálma eða tálma. Hindranir eru skilgreindar í orðskýringum í 3. gr. frumvarpsins. Um orðalagið „í nágrenni við“ (flugvöll) vísast til skýringa við 144. gr., en orðalagið „við flugvöll“ og „í nágrenni flugvallar“ er notað jöfnum höndum.

Í 2. mgr. er lagt til að samráð sveitarfélaga taki einkum til mannvirkja og annars sem fyrirhugað er að reisa í nágrenni flugvallar sem áhrif kunna að hafa á öryggi. Er hér meðal annars átt við mögulegar hindranir eða annað sem jafna má til hindrunar. Tekur skyldan jafnt til tímabundinna sem ótímabundinna ráðstafana, hvort sem hindranir ná upp fyrir hindrunarflöt, hindrunarvarnarflöt, áhrifasvæði flugvallar eða inn fyrir slíka fleti. Hindrun sem staðsett er utan við áhrifasvæði flugvallar getur einnig talist hættuleg, svo sem hátt mastur eða flutningslínur. Þá geta kranar sem reistir eru vegna mannvirkjagerðar einnig talist hættuleg hindrun séu þeir t.d. reistir í aðflugsstefnu að flugvelli. Um tilkynningarskyldu vegna hindrana utan áhrifasvæðis flugvalla, svonefndra leiðarhindrana, sem ætlað er að standa varanlega og eru 50 m háar eða hærri vísast til 186. gr.

Í 3. mgr. er lagt til að sú skylda verði lögð á rekstraraðila flugvallar að tilkynna hlutaðeigandi sveitarfélögum og Samgöngustofu um allar hindranir sem teljast hættulegar flugumferð. Tillagan byggist á því að úrræði rekstraraðila flugvallar til að bregðast við áhættu utan flugvallar eru takmörkuð en sveitastjórnir sveitarfélaga fara með veitingu framkvæmda- og byggingarleyfa og bera ábyrgð á stjórnsýslu í samræmi við skipulags- og mannvirkjalög.

Um 146. gr.

Skipulagsreglur flugvalla hafa að meginmarkmiði að tryggja öryggi flugsamgangna, þ.e. almannahagsmuna og ef við á vernd mikilvægra innviða, svo sem á grundvelli þjóðaröryggis. Annars vegar er markmiðið að tryggja að nýting og þróun lands, mannvirkja og eigna utan flugvallarsvæðis sé ekki með þeim hætti sem telja verður ósamrýmanlegan öruggum rekstri flugvallar, flugumferðar, landingum og flugtökum loftfara, valdi þar truflunum ógni flugöryggi. Hins vegar er markmiðið að skipulag og starfsemi innan flugvallarsvæðis falli að rekstri flugvallar og sé samrýmanleg slíkum rekstri, valdi hvorki truflunum né ógni öryggi. Skipulagsreglur flugvallar geta því haft víðfeðm áhrif og kunna að takmarka athafnafrelsi ýmissa aðila, svo sem sveitarfélaga, fasteignaeigenda og rekstraraðila, þar sem í þeim felast almennar takmarkanir eða kvaðir á eignarrétti auk þess að hafa áhrif á skipulagsmál allt frá

svæðaskipulagi tveggja eða fleiri sveitarfélaga, aðalsskipulagi og, ef við á, deiliskipulagi einstakra sveitarfélaga.

Í skipulagsreglum flugvallar felst lýsing á þeim takmörkunum sem nýting lands og loft-rýmis yfir því sætir í þágu öryggis. Skipulagsreglum flugvallar er þannig ætlað að hafa bein áhrif á efni skipulagsáætlana sveitarfélaga. Lagt er til að skipulagsreglum flugvallar verði við-haldið frá 59. gr. gildandi laga sem greinin byggist í meginatriðum á. Rétt er þó að áréttu að eðli skipulagsreglna flugvallar er annað en eðli skipulagsáætlana samkvæmt skipulagslögum.

Greinin byggist, sem fyrr segir, á 59. gr. gildandi laga en leitast hefur verið við að uppfæra efni hennar með tilliti til breyttrar hugtakanotkunar. Í 1. mgr. hefur verið bætt við heimild ráðherra hvað varðar landsvæði þar sem fyrirhugað er að byggja flugvöll. Er meðal annars horft til þess að strax á skipulagsstigi kann að vera þörf á að huga að uppbyggingu mannvirkja innan og utan flugvallarsvæðis svo að ekki komi til íþyngjandi aðgerða síðar meir sem tak-marki eða skerði rétt eigenda þess. Mikilvægt er að leitast við að vinna skipulagsreglur í góðu samráði við hlutaðeigandi sveitarfélög þegar á skipulagsstigi (við gerð eða breytingu skipu-lagsáætlana sveitarfélaga) og við gerð umhverfismats, fari þetta tvennt saman.

Í 2. mgr. er afmörkun þeirra atriða er fela í sér almennar kvaðir á athafnir fólks, á hæð eða meðferð mannvirkja og hluta utan flugvallar í þágu flugöryggis, þ.e. að loftrými umhverfis flugvelli sé laust við hindranir svo að fyrirhuguð starfræksla loftfara á flugvellingnum og í að-flugi að flugvelli og flugtaki sé örugg og komið sé í veg fyrir að flugvellir verði ónothæfir vegna fjölgunar hindrana í nágrenni þeirra. Í 2. mgr. hafa verið sameinuð og uppfærð þau atriði sem 2. mgr. 59. gr. og 1. og 2. mgr. 60. gr. gildandi laga hafa að geyma. Í a-lið 2. mgr. segir: „annarra flata sem tengjast flugvellingnum og áhrif kunna að hafa á öryggi flugvallar og flugumferðar“ og er þar meðal annars átt við áhrifasvæði flugvallar, hindranaflöt, hindrana-varnarflöt og svæði/loftrými sem nær enn lengra út frá viðmiðunarpunkti flugvallar, sem er viðkvæmt fyrir notkun leysigeisla eða sambærilegra ljósa og takmörk eru sett fyrir ljósstyrk, þ.e. allt að 18,5 km eða 25 km frá slíkum punkti. Í niðurlagi a-liðar 2. mgr. þar sem vísað er til almenns öryggis er meðal annars átt við flugöryggi og öryggi almennings á jörðu. Í b-lið 2. mgr. er orðalaginu „og annars staðar sem við á í nágrenni flugvallar“ ætluð sama víðtæka túlkun og vísað er til í a-lið 2. mgr. Í c-lið 2. mgr. er vísað til innra skipulags flugvallar og mótun umhverfis, svo sem með tilliti til staðsetningar flugbrauta, akbrauta, öryggisbrauta, bið-svæða, stæða og þess háttar, aðgreiningu svæða með tilliti til aðstöðu starfsemi innan flug-vallarsvæðis, aðgengis o.fl.

Í 3. mgr. er lagt til að kveðið verði skýrar á um rétt hæð skipulagsreglna flugvallar en verið hefur þannig að skipulagsreglur flugvallar gangi framar skipulagsáætlunum sveitarfélaga, þ.e. svæðis-, aðal- og deiliskipulagi, að því marki sem skipulagsáætlanir sveitarfélaga eru ósam-rýmanlegar þeim fyrrnefndu. Sveitarfélög verði því bundin af skipulagsreglum flugvallar frá gildistöku slíkra reglna og er skylt að beita og framfylgja efni þeirra frá gildistöku. Við það er miðað að skipulagsreglur flugvallar taki mið af landsskipulagsstefnu eins og hún er á hverjum tíma. Jafnframt er lagt til að sveitarfélög samræmi skipulagsáætlanir sínar skipulagsreglum flugvallar þannig að samræmis og gegnsæis sé gætt. Sá tímarammi sem lagður er til að sveitar-stjórnir hafi til að samræma skipulagsáætlanir sínar að skipulagsreglum flugvallar er fjögur ár frá samþykki viðkomandi skipulagsreglna flugvallar sem er sami tímarammi og mælt er fyrir um í 4. mgr. 10. gr. skipulagslaga, nr. 123/2010, hvað varðar skyldu sveitarfélaga til að taka mið af landsskipulagsstefnu við gerð skipulagsáætlana.

Um 147. gr.

Í greininni er lagt til að orðalag gildandi 4.–6. mgr. 60. gr., sem greinin byggist á, verði uppfært með tilliti til þess hvernig staðið er að samráði og kynningu á setningu skipulagsreglna og lengingu samráðstíma úr fjórum vikum í sex auk þess að færa birtingu reglna úr Lögbirtingablaði yfir í B-deild Stjórnartíðinda og á vefsíðu rekstraraðila flugvallar. Æskilegt er að tillaga að skipulagsreglum flugvallar verði birt með áberandi hætti, t.d. í fjölmiðlum og á vef-svæði ráðuneytis og rekstraraðila flugvallar auk þess að vera kynnt í samráðsgátt stjórnvalda á Ísland.is eða með öðrum sambærilegum hætti. Sé fyrirhugað að gera breytingar frá áður kynntri tillögu er miðað við að slíkar breytingar verði einnig kynntar, þó með mun skemmri fresti. Á þetta einkum við um verulegar efnisbreytingar en ekki smávægilegar orðalagsbreytingar eða leiðréttingar. Með orðalaginu „þeim sem í hlut eiga“ er einkum átt við þau sveitarfélög sem í hlut eiga og aðra hagaðila sem breyting á tillögu varðar. Miðað er við að tillaga til breytinga sæti auglýsingu og birtingu með sama hætti og upphafleg tillaga, þó með mun styttri fresti til athugasemda.

Um 148. gr.

Greinin byggist að mestu á 61. og 62. gr. gildandi laga. Í 1. mgr. er lagt til að sú regla haldist óbreytt sem kveðið er á um í 62. gr. gildandi laga, þ.e. að hindrun sem fyrir hendi er og fer í bága við skipulagsreglur þegar þær taka gildi víki. Nánar er fjallað um skaðabótarétt í 151. gr. frumvarpsins.

Í 2. mgr. er lagt til að auk þeirra skilyrða sem Samgöngustofa geti sett fyrir samþykki sínu sé hægt að óska eftir öryggismati við mat á umsókn.

Í 3. mgr. er lögð til sú skylda á eiganda hindrunar sem Samgöngustofa samþykkir að haldist tryggð gagnagæði, og beri ábyrgð og kostnað af því að framfylgja þeim skilyrðum sem Samgöngustofa kann að setja. Nánar er fjallað um gagnagæði í 183. gr. Sé til að mynda skilyrði samþykkis að eigandi mannvirkis merki eða setji ljós á það ber honum að framfylgja slíkum fyrirmælum. Reyni á eftirfylgni með því að slíkum skilyrðum sé framfylgt ber eigandi jafnframt kostnað af slíkum aðgerðum.

Í 4. mgr. er lagt að Samgöngustofa tilkynni hlutaðeigandi sveitarfélögum ákvarðanir sínar þar sem vikið er frá þeim takmörkunum sem felast í skipulagsreglum flugvallar. Er hér fyrst og fremst átt við veruleg frávik frá skipulagsreglum sem ætlað er að gilda ótímabundið.

Um 149. gr.

Sveitastjórnir fara með veitingu framkvæmda- og byggingarleyfa og bera ábyrgð á að stjórnslagsla og eftirlit byggingarfulltrúa sé í samræmi við skipulagslög og lög um mannvirki. Þar sem nokkur tími getur liðið frá því að skipulagsreglur flugvallar taka gildi til þess tíma þegar skipulagsáætlanir sveitarfélaga hafa verið samræmdar skipulagsreglum flugvallar er lagt til að sveitastjórnir geti beitt valdheimildum sínum til að tryggja framfylgni við skipulagsreglur flugvallar. Þá er lagt til að Samgöngustofa hlutist til um framfylgni þar sem eftirliti sveitarstjórna sleppir, þ.e. sé almennt til þrautavara en nái jafnframt til þeirra tilvika sem kunna að falla utan skipulagslaga og laga um mannvirki og reglugerða sem settar eru á grundvelli þeirra og jaðartilvika. Byggist 2. málslíður í grunninn á 65. gr. gildandi laga.

Í 2. mgr. er vikið að þeim aðstæðum þar sem þörf er á frekari framfylgni við skipulagsreglur flugvallar eða skilyrtri ákvörðun Samgöngustofu er ekki fylgt. Er almennt við það miðað að Samgöngustofa veiti þeim sem í hlut á frest til að hlutast til um nauðsynlega framkvæmd en í þeim tilvikum þar sem talin er veruleg hættu geti stofnunin brugðist við tafarlaust.

Um 150. gr.

Í 1. mgr. er lagt til að ráðherra sé heimilt að stofna til og leggja kvaðir á fasteignir og mannvirki. Hugtakið *fasteign* er venjulega skilgreint sem afmarkað land ásamt eðlilegum hlutum landsins, lífrænum og ólífrænum, og þeim mannvirkjum sem varanlega eru við landið skeytt. Mannvirki eru einnig talin hér með þar sem viðbúið er að einhver þeirra kunni að teljast lausafé, þ.e. ekki jarðföst eða varanlega skeytt við land. Heimild ráðherra til að stofna til kvaða er bundin tilgangi í þágu flugöryggis og almannahagsmuna, t.d. til að tryggja aðgengi, uppsetningu, starfrækslu og viðhald búnaðar til leiðsögu fyrir loftför. Kvöð er ekki ætlað vera meira íþyngjandi en þörf krefur og getur verið tímabundin eða ótímabundin. Til kvaðar er hægt að stofna með tveimur aðferðum, með stjórnvaldsákvörðun eða samningi. Miðað er við að jafnan sé leitast við að leita samninga við eiganda þeirrar eignar eða réttinda sem kvöð beinist að. Sé fyrirhugað að beita stjórnvaldsákvörðun til setningar kvaða skal beitt lagaákvæðum um eignarnám, sbr. 3. mgr. 151. gr. Kvöð er varðar fasteign skal þinglýst eigi hún að öðlast réttarvernd, sbr. þinglýsingalög.

Í 2. mgr. er lagt til að sú valdheimild sem Samgöngustofu er falin skv. 68. gr. gildandi laga haldi sér óbreytt. Kalli beiting heimildar á að heimild eða leyfi sveitarfélags sé aflað er við það miðað að stofnunin afli slíkra leyfa ef við á. Málsgreinin byggist á sambærilegum sjónarmiðum um öryggi flugumferðar og almannahagsmuni og áður hafa verið reifuð.

Í 3. mgr. er enn frekar áréttað um vald Samgöngustofu til að grípa inn í vegna hættu sem skapast getur vegna þeirra atvika er greinin tiltekur. Byggist greinin að mestu á gildandi 69. gr. en orðalagi hefur þó verið breytt. Í stað orðanna „hljóðvirki, tæki er senda frá sér útvarpsbylgjur“ er lagt til að orðið „fjarskipti“ verði notað enda víðtækara hugtak. Er almennt vísað til hvers konar sendingar og móttöku tákna, merkja, skriftar, mynda og hljóða eða hvers konar boðmiðlun eftir leiðslum, með þráðlausri útbreiðslu eða öðrum rafsegulfræðilegum aðferðum. Rétt er að benda á hvað fjarskipti varðar að nauðsynlegt kann að vera að hafa samráð og samvinnu við Fjarskiptastofu um viðbrögð.

Í 4. mgr. er lagt til að sé veruleg hætta talin á ferðum vegna hindrunar eða annars sem 2. og 3. mgr. taka til sé Samgöngustofu heimilt að bregðast tafarlaust við. Um er að ræða nýmæli.

Í 5. mgr. er víkið að skaðabótarétti vegna aðgerða skv. 2.–4. mgr. Bent er á að um tjón vegna kvaða skv. 1. mgr. fari skv. 151. gr.

Um 151. gr.

Samkvæmt 72. gr. stjórnarskrárinnar nýtur eignarréttur friðhelgi. Kjarni þeirrar verndar er í því fölginn að vissar eignaskerðingar má aðeins framkvæma ef þremur skilyrðum er fullnægt, þ.e. heimild sé fyrir skerðingu í settum lögum, fyrir hendi sé almannþörf og fullar bætur séu greiddar. Því er lagt til í 1. mgr. að lögfest verði sú skylda að greiða skaðabætur þegar forræðis-skerðingu er beitt eða fjarlægja þarf mannvirki eða búnað í þágu flugöryggis enda sé tjón sannað.

1.–3. mgr. byggjast lauslega á 62.–64. gr. gildandi laga. Til áréttingar ber að hafa í huga að sá réttur til skaðabóta sem mælt er fyrir um á aðeins við með vísan til nýrra eða síðari takmarkana eða kvaða, þ.e. ekki á grundvelli þeirra skipulagsreglna flugvallar eða kvaða sem þegar eru gildandi. Miðað er við að eingöngu komi til greiðslu bóta ef gildistaka skipulagsreglna hefur leitt af sér verulega takmörkun eða skerðingu, umfram það sem á við um sambærilegar eignir. Er þetta í samræmi við almenna reglu 1. mgr. 51. gr. skipulagslaga, nr. 123/2010, og þau meginsjónarmið íslensks réttar að ekki komi til greiðslu eignarnámsbóta þegar gildistaka skipulags felur eingöngu í sér almennar takmarkanir eignarráða.

Í 3. mgr. er vikið að eignarnámi og byggist greinin á 58. gr. gildandi laga. Heimild ráðherra til eignarnáms er útvíkkuð í greininni og lagt er til að heimildin taki einnig til eignarnáms í þágu flugvallar sem fyrirhugað er að byggja og opinn verður almenningi.

Um 152. gr.

Heimild ráðherra til að setja reglugerðir er varða efni laganna er ætlað að vera víðtæk í ljósi þess að efni kaflans er víðfeðmt. Ljóst er að á vegum Evrópusambandsins er nú þegar unnið að frágangi nýrra gerða er varða flugvelli sem ætla má að verði teknar upp í EES-samninginn þegar fram líða stundir. Þá eru einnig fyrir hendi áform um frekari reglusetningu, einkum hvað varðar meðhöndlun hættulegs varnings og heilbrigðiskrafna til starfsfólks björgunar- og slökkviþjónustu. Hefur því sérstaklega verið reynt að taka tillit til þess í greininni. Í h-lið er meðal annars sérstaklega vísað til heilbrigðiskrafna þeirra sem starfa í þjónustu aðila sem veitir björgunar- og slökkviþjónustu, bæði líkamlegs og andlegs heilbrigðis. Merkingar hindrana eru mjög mikilvægar flugumferð í því skyni að draga úr áhættu á slysum og óhöppum. Er hér lögð til heimild ráðherra í l-lið til að setja nánari fyrirsmáli um merkingar hindrana, gerð þeirra, viðhald og eftirlit í reglugerð.

Um XIII. kafla.

Í skýrslu þjóðaröryggisráðs um framkvæmd þjóðaröryggisstefnu fyrir Ísland frá 2018 er megináherslum hennar lýst. Meðal annars er áhersla lögð á að stefna stjórnvalda í almannavarna- og öryggismálum, sem mótuð er af almannavarna- og öryggismálaráði, sé hluti af þjóðaröryggisstefnu fyrir Ísland og þar verði tekið mið af ógnum sem tengjast loftslagsbreytingum, náttúruhamförum, fæðu- og matvælaöryggi, heilbrigðisöryggi og farsóttum. Enn fremur að stefna stjórnvalda taki mið af öðrum ógnum, svo sem hryðjuverkum, skipulagðri glæpastarfsemi og ógnum við fjármála- og efnahagsöryggi, og stuðlað sé að auknu netöryggi með áframhaldandi uppbyggingu á eigin getu og í samstarfi við önnur ríki. Stefna stjórnvalda á sviði almannavarna- og öryggismála tekur meðal annars til áhættumats, viðbúnaðar og viðbragða gagnvart margvíslegum þáttum sem ógnað geta samfélagslegu og borgaralegu öryggi (almannaöryggi). Í nýlega samþykktri flugstefnu stjórnvalda er öryggi í samgöngum talið grundvallaratriði og þjóðhagslegir hagsmunir samtvinnaðir öryggi í flugi og markvissri framkvæmd flugverndar.

Þær ógnir sem helst beinast að flugsamgöngum á heimsvísu hafa á síðastliðnum árum síst minnkað. Í skýrslu greiningardeildar ríkislögreglustjóra frá janúar 2017 um mat á hættu af hryðjuverkum kemur meðal annars fram að hættustig á Íslandi er metið í meðallagi sem er óbreytt frá fyrri skýrslu deildarinnar frá 2015. Hættustig í meðallagi er í skýrslunni skilgreint á þann veg að almennt sé talið að ekki sé hægt að útiloka hættu á hryðjuverkum vegna ástands innan lands eða í heimsmálum. Í nýlegri skýrslu ríkislögreglustjóra frá 2019 um skipulagða brotastarfsemi á Íslandi kemur fram að áhætta vegna helstu brotaflokkar skipulagðrar glæpastarfsemi fari enn vaxandi en jafnframt kemur fram það mat Europol að skipulögð glæpastarfsemi sé ein helsta ógn við öryggi ríkja í álfunni.

Á síðastliðnum árum hefur á vettvangi Evrópusambandsins og Alþjóðaflugmálastofnunarinnar frekari gaumur verið gefinn svonefndri *innri ógn* (e. insider threat) á sviði flugverndar, þ.e. þær aðstæður þar sem einn eða fleiri einstaklingar sem hafa aðgengi að og þekkingu til að færa sér í nyt svonefndar *verndarveilir* (e. vulnerability) eða kerfislæga veikleika á sviði samgangna. Þá hefur einnig áhersla verið lögð á netöryggismál.

Hugtakið *flugvernd* (e. aviation security) er skilgreint sem sambland af ráðstöfunum, mannlegum og efnislegum, sem ætlað er að vernda almenningflug (borgaralegt flug) gegn

ólöglegum aðgerðum/truflunum sem sett geta öryggi almenningsflugs í hættu (sjá reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 300/2008 um sameiginlegar reglur um flugvernd í almenningsflugi og um niðurfellingu á reglugerð (EB) nr. 2320/2002, sbr. reglugerð um flugvernd nr. 750/2016). Markmið með reglum á sviði flugverndar er að koma á og framkvæma viðeigandi ráðstafanir til að koma í veg fyrir ólöglegar aðgerðir sem beinast að flugi og tryggja þannig öryggi farþega, áhafna, starfsfólks flugvalla og almennings.

Efni kaflans byggist í meginráttum á:

- viðauka 17 um flugvernd við Chicago-samninginn. Viðaukinn kom fyrst fram 1974 og hefur síðan margoft verið uppfærður.
- EES-gerðum á sviði flugverndar sem teknar hafa verið upp í EES-samninginn og innleiddar eru eða fyrirhugað er að innleiða í landsrétt. Regluverk Evrópusambandsins byggist að mestu að viðauka 17 við Chicago-samninginn og leiðbeiningum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og Evrópusamtökum flugmálafyrivalda, ECAC (e. European Civil Aviation Conference).
- Leiðbeiningarefni sem útgefið er af Alþjóðaflugmálastofnuninni, ECAC og framkvæmdastjórn Evrópusambandsins á sviði flugverndar.

Rétt er að hafa í huga að þær EES-gerðir á sviði flugverndar sem byggt er á eru *sameiginleg grunnviðmið* (e. common basic standards), þ.e. lágmarksreglur. Skv. 6. gr. reglugerðar (EB) nr. 300/2008 um sameiginlegar reglur um flugvernd í almenningsflugi og um niðurfellingu á reglugerð (EB) nr. 2320/2002 er ríkjnum heimilt að kveða á um *strangari kröfur* (e. more stringent measures) en sameiginlegu grunnkröfurnar mæla fyrir um. Miðað er við að beiting strangari krafna grundvallast á áhættumati og í hlutfalli við þá áhættu sem um ræðir. Beiting strangari krafna er háð tilkynningu til framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins hvað aðildarríki sambandsins varðar en Eftirlitsstofnunar EFTA hvað Ísland og Noreg varðar.

Í þessu samhengi er einnig rétt að hafa í huga að réttur til flugs til þriðju ríkja kann að vera háður frekari kröfum samkvæmt löggjöf þeirra á sviði flugverndar sem áhrif getur haft á þá flugrekendur sem þangað vilja fljúga og þá flugvelli sem þeir fljúga frá. Til að mynda er flugleyfi flugrekenda til Bandaríkjanna háð beitingu þarlendrar reglna á sviði flugverndar. Ekki er sérstaklega tekin afstaða til þess hvort beita beri strangari kröfum á einstökum sviðum. Ráðgert er að ráðstöfunum á sviði flugverndar verði lýst í reglugerð, eins og byggt er á í núverandi framkvæmd, og í landsáætlun á sviði flugverndar. Ef áhættumat og/eða hækkað vástig gefur tilefni til aukinna ráðstafana eða beitingar strangari krafna er miðað við að hægt verði að grípa til þeirra ýmist með reglugerðarbreytingu sem mæli fyrir um slíkar ráðstafanir eða, ef ekki er ráðrúm til slíkra breytinga, með útgáfu öryggisfyrirmæla í samræmi við 233. gr.

Hvað gildissvið EES-gerða á sviði flugverndar varðar er rétt að benda á að með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 69/2009 frá 29. mars 2009 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn vegna upptöku reglugerðar (EB) nr. 300/2008 á sviði flugverndar liggur fyrir að Ísland er undanþegið beitingu regluverks Evrópusambandsins á sviði flugverndar hvað varðar innanlandsflug. Ákvörðunin undanþiggur ekki tiltekna flugvelli frá beitingu reglugerðarinnar heldur aðeins innanlandsflug. Meðan undanþágunnar nýtur við er því viðbúið að beiting EES-gerða á sviði flugverndar hér á landi taki mið af henni. Í sömu ákvörðun er einnig tiltekið að Liechtenstein sé undanþegið beitingu reglugerðarinnar. Af því leiðir að upptalning á ríkjum í texta kaflans, þar sem að öllu jöfnu væri vísað til EASARíkjanna, miðast við aðildarríki Evrópusambandsins, Sviss, Ísland og Noreg. Bent skal á að í samningnum um sameiginlega evrópska flugsvæðið eru gerðir Evrópusambandsins á sviði flugverndar einnig teknar upp í viðauka I við samninginn en eins og rakið er í inngangi greinargerðar þá varir síðara aðlögunartímabil samningsins enn.

Eitt meginmarkmið EES-gerða á sviði flugverndar er að stuðla að því að eingöngu þurfi að framkvæma flugverndarráðstafanir einu sinni meðal þeirra ríkja þar sem gagnkvæm viðurkenning á beitingu ráðstafana ríkir og hefur þessi nálgun verið nefnd „one stop security“. Í þessu felst að farþegar, farangur, farmur og póstur sem kemur til þeirra ríkja sem beita þessum samræmdu reglum þurfa ekki að undirgangast frekari *flugverndaraðgerðir* (e. security controls) við komu. Á grundvelli viðeigandi EES-gerða á málefnasviðinu annast framkvæmdastjórn Evrópusambandsins mat á samræmi þeirra ráðstafana sem beitt er af hendi þriðju ríkja á sviði flugverndar. Ef viðurkenning er veitt eða dregin til baka er mat hennar endurspeglað í viðeigandi EES-gerðum. Mjög misjafnt er hversu langt slík viðurkenning nær og til hvaða þátta. Á sama grundvelli annast framkvæmdastjórn Evrópusambandsins eftirlit með beitingu regluverksins og framkvæmd flugverndar innan aðildarríkja Evrópusambandsins og Sviss en Eftirlitsstofnun EFTA gegnir sama hlutverki hvað varðar Ísland og Noreg. Tekur eftirlit þessara stofnana bæði til framkvæmdar og innra eftirlits eftirlitsskyldra aðila og lögbærra landsyfirvalda í ríkjunum. Í þessu samhengi er rétt að benda á að Eftirlitsstofnun EFTA, líkt og framkvæmdastjórn Evrópusambandsins, getur fellt úr gildi gagnkvæma viðurkenningu innan EFTA-ríkjanna, sbr. 241. gr., svo sem þegar tiltekin flugvöllur uppfyllir ekki lengur skilyrði gagnkvæmrar viðurkenningar á beitingu flugverndarráðstafana.

Um 153. gr.

Í greininni er lagt til að nánar tilteknir aðilar séu háðir vottun Samgöngustofu vegna flugverndar. Eins og fram kemur í orðskýringum í 3. gr. tekur vottorð til hvers konar vottorðs, samþykkis, skírteinis, heimildar, staðfestingarvottorðs eða annars skjals sem gefið er út í framhaldi af vottun sem staðfestir samræmi við viðeigandi kröfur. Í a-lið 1. mgr. er átt við rekstraradila flugvallar sem staðsettur er hér á landi óháð því hvar höfuðstöðvar rekstraraðila eru eða aðalaðsetur. Undir c-lið 1. mgr. geta fjölmargir aðilar fallið, til að mynda *viðurkenndur umboðsaðili* (e. regulated agent), *farmmiðlarar* (e. freight forwarders), *birgjar* (e. suppliers) aðfanga til flugvallar eða flugrekanda til notkunar/neyslu eða sölu um borð í loftfari og *flugafgreiðsluaðilar* (e. handling agents) sem veita margvíslega þjónustu. Sjálfstæðir *matsaðilar á sviði flugverndar* (e. EU aviation security validator) geta verið einstaklingar eða lögaðilar, sbr. e-lið 1. mgr. Nánar er fjallað um hlutverk þeirra í 155. gr. Bent skal á að hér er lagt til að Samgöngustofu sé falin vottun matsaðila þrátt fyrir að heimilt sé samkvæmt reglugerð (ESB) 2015/1998 að fela faggiltri skoðunarstofu slíka vottun. Byggist það val einkum á þeirri forsendu að þekking á flugvernd er fyrst og fremst hjá Samgöngustofu hér á landi.

Í 3. mgr. er lögð til lögfesting stóðar svo að hægt sé að innleiða í landsrétt EES-gerðir er kveða á um sveigjanleika og undanþágur. Einkum er horft til þess að mismunandi tegundir almenningsflugs fela ekki í sér jafnmikla áhættu. Í þessu samhengi er sérstaklega bent á fyrirbyggjandi EES-gerðir, svo sem framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2015/1998 frá 5. nóvember 2015 um ítarlegar ráðstafanir til að framfylgja sameiginlegum grunnkröfum um flugvernd og reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 1254/2009 frá 18. desember 2009 um að setja viðmiðanir sem gera aðildarríkjunum kleift að veita undanþágur frá sameiginlegum grunnkröfum um flugvernd í almenningsflugi og að samþykkja annars konar verndarráðstafanir, sjá reglugerð um flugvernd nr. 750/2016.

Um 154. gr.

Í regluverki Evrópusambandsins á sviði flugverndar er byggt á að engan farm eða póst megi flytja til aðildarríkjanna auk Íslands, Noregs og Sviss (ríkja sem Ísland hefur samið við vegna þessa) án þess að viðeigandi flugverndaraðgerðum hafi verið beitt. Grundvallarástæðan

fyrir þessu felst í því að tryggja vottun og ef við á tilnefningu þeirra aðila sem heimilt er að beita flugverndaraðgerðum í þriðju ríkjum. Greinin tekur því til *flugrekenda sem flytja farm eða póst frá flugvelli í þriðja ríki* (e. air cargo or mail carrier operating into the Union from a third country airport, ACC3) til Íslands og þeirra ríkja sem Ísland hefur samið við vegna þessa og *aðfangakeðju* (e. supply chain) þeirra, þ.e. *viðurkenndra umboðsaðila í þriðju ríkjum* (e. third country regulated agent, RA3), *þekktra sendenda í þriðju ríkjum* (e. third country known consignor, KC3) og *skráðra sendenda í þriðju ríkjum* (e. third country account consignor, AC3). Tilnefningu og eftirliti með ACC3-flugrekendum er skipt milli lögbærra landsyfirvalda innan framangreindra ríkja og tekur orðalag greinarinnar því mið af því, sbr. reglugerð (ESB) 859/2011 vegna flugskipta, gegnumferðar eða affermingar á einhverjum þeim flugvelli sem fellur undir gildissvið reglugerðar (EB) nr. 300/2008.

Um 155. gr.

Í greininni er lagt til að Samgöngustofa geti falið *matsaðila á sviði flugverndar* (e. EU aviation security validator) afmörkuð verkefni á sviði vottunar flugverndarráðstafana. Á greinin rætur að rekja til ákvæða reglugerðar (ESB) 2015/1998, sem innleidd var með reglugerð um flugvernd nr. 750/2016. Bent skal á að sjálfstæðir matsmenn á sviði flugverndar hafa hvorki stöðu sem hæfir aðila, sbr. 15. gr. frumvarpsins, né sem viðurkenndir aðilar, sbr. 16. gr. frumvarpsins, þar eð verksvið þeirra og heimildir eru mun afmarkaðri. Vottun þeirra nýtur hins vegar að jafnaði gagnkvæmrar viðurkenningar meðal aðildarríkja Evrópusambandsins, Sviss, Noregs og Íslands.

Um 156. gr.

Áhættumat (e. risk assessment) gegnir mikilvægu hlutverki á sviði flugverndar þar sem ýmsar flugverndarráðstafanir eru ákvarðaðar á grundvelli þess. Í greininni er lagt til að sú framkvæmd sem tíðkast hefur um samstarf við gerð áhættumats verði lögfest og samstarfi ríkislögreglustjóra og Samgöngustofu komið í formlegan farveg. Eftir sem áður ákvarði ríkislögreglustjóri vástig á hverjum tíma í samræmi við eigið *ógnarmat* (e. threat assessment).

Um 157. gr.

Efni greinarinnar byggist á fyrirbyggjandi EES-gerðum á sviði flugverndar og lagt til að skýrar verði kveðið á um skilyrði til aðgangs að flugvöllum, haftasvæðum flugverndar og aðgreindum svæðum. Miðað er við að nánar verði kveðið á um hvað teljist vera gildar aðgangsheimildir í reglugerð, sbr. 167. gr.

Í reglugerð (EB) nr. 300/2008 og reglugerð (ESB) 2015/1998 hafa eftirfarandi hugtök þessa merkingu: *Flugsvæði* (e. airside) telst vera athafnasvæði flugvallar, aðliggjandi landsvæði og byggingar eða hluti svæðisins þar sem aðgangur er takmarkaður. *Haftasvæði flugverndar* (e. security restricted area) telst vera hluti flugsvæðis þar sem, til viðbótar við takmarkaðan aðgang, öðrum kröfum um flugvernd er beitt. Er hér þó lagt til að víðtækari merking en að framansögðu sé lögð í hugtakið eins og það kemur fram í greininni og það taki einnig til haftasvæða flugverndar sem ákvörðuð eru og afmörkuð utan flugvalla, t.d. þar sem svæði hafa verið afmörkuð vegna flugleiðsögumannvirkja og byggingar þar sem flugleiðsöguþjónusta fer fram. *Aðgreind svæði* (e. demarcated area) teljast vera svæði sem eru aðgreind frá öðrum haftasvæðum flugverndar með aðgangseftirliti eða, ef aðgreint svæði er sjálft haftasvæði flugverndar, frá öðrum haftasvæðum flugverndar á flugvelli.

Um 158. gr.

Eins og fram kemur í inngangi kaflans er markmið reglna á sviði flugverndar að tryggja öryggi farþega, áhafna, starfsfólks flugvalla og almennings og til að koma í veg fyrir ólöglegar aðgerðir sem beinast gegn flugsamgöngum. Mikilvægur liður í flugverndarráðstöfunum er að vandað sé til vals á einstaklingum og að sérstaklega sé athugaður bakgrunnur þeirra sem vinna við beitingu flugverndaraðgerða, hafa aðgang að haftasvæði flugverndar án fylgdar o.fl. og, ef við á, trúnaðarflokkuðum upplýsingum á sviði flugverndar í því skyni að ákvarða öryggishæfi, áreiðanleika og hvort flugsamgöngum eða flugstarfsemi kunni að stafa hætta af umsækjanda, þ.e. hvort persónulegir hagir og aðstæður séu með þeim hætti að hægt sé að treysta einstaklingi til að vinna við aðstæður þar sem hann hefur aðgang og tækifæri til að stuðla að eða beinlínis valda tjóni. Lögð er áhersla á að hagsmunir heildarinnar njóti forgangs og gangi framar einstaklingshagsmunum í þessu samhengi.

Samkvæmt viðauka 17 við Chicago-samninginn er athugun á bakgrunni skilgreind svo: „A check of a person's identity and previous experience, including criminal history *and any other security related information relevant for assessing the person's suitability*, in accordance with national legislation.“ (skáletrun bætt við). Enn fremur segir svo í grein 3.4.1 í viðaukanum: „Each Contracting State shall ensure that: a) background checks are completed in respect of persons implementing security controls, persons with unescorted access to security restricted areas, and persons with access to sensitive aviation security information prior to their taking up these duties or accessing such areas or information; b) recurrent background checks are applied to such persons at intervals defined by the appropriate authority; and c) persons found unsuitable by any background check are immediately denied the ability to implement security controls, unescorted access to security restricted areas, and access to sensitive aviation security information.“

Í 1. mgr. er lögð til nánari afmörkun á því til hvaða einstaklinga kröfur um athugun á bakgrunni nái og í 2. mgr. hver beri ábyrgð á athugun á bakgrunni einstaklinga. Í samræmi við núverandi framkvæmd er lagt til að ríkislögreglustjóri fari með ábyrgð á athugunum og geti falið öðrum lögregluembættum framkvæmd. Almennt er við það miðað að athugun á bakgrunni ljúki með umsögn lögreglu. Jákvæð umsögn sé þannig til samþykkis en neikvæð til synjunar.

Í 3. og 4. mgr. er leitast við að afmarka nánar hvað skuli athuga og hvaða niðurstöður geti leitt til neikvæðrar umsagnar. Byggjast málsgreinarnar að miklu leyti á ákvæðum 11. kafla viðauka við reglugerð (ESB) 2015/1998 og þeim breytingum sem kveðið er á um í framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2019/103 frá 23. janúar 2019 um breytingu á reglugerð (ESB) 2015/1998 að því er varðar nánari útlistun, samræmingu og einföldun sem og styrkingu á tilteknum sértækum flugverndarráðstöfunum, þ.e. til hvaða atriða athugun á bakgrunni skuli ná. Hvað sakaferil varðar og þau brot gegn refsilögum og sérrefsilögum sem leitt geta til neikvæðrar umsagnar er ráðgert að þau verði tæmandi talin í reglugerð auk annarra viðmiða. Með vísan til þeirra tilvísana sem fram koma í reglugerð (ESB) 2019/103 er viðbúið að gildandi reglugerð um flugvernd sæti endurskoðun og þau brot sem þar eru tilgreind verði uppfærð til samræmis við þann lista brota sem tilgreind eru í tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2016/681 frá 27. apríl 2016 um notkun farþegabókunargagna (PNR-gagna) til að koma í veg fyrir, koma upp um, rannsaka og saksækja fyrir hryðjuverk eða annan alvarlegan verknað, og tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2017/541 frá 15. mars 2017 um baráttu gegn hryðjuverkum og að skipta út rammaákvörðun ráðsins 2002/475/DIM og breyta ákvörðun ráðsins 2005/671/DIM.

Í a-lið 4. mgr. er að jafnaði miðað við að umsækjandi geti sannað á sér deili með framvísun gilds vegabréfs. Rétt er þó að hafa í huga að í tilvikum þar sem vegabréf er útgefið af „föllnu ríki“ eða ríki sem ekki nýtur viðurkenningar á alþjóðavettvangi kann að þurfa að framvísa frekari gögnum til að hægt sé að staðreyna deili á umsækjanda. Hvað rof í menntun eða starfsferilsskrá varðar skv. b-lið 4. mgr. er almennt miðað við rof sem varir lengur en 28 daga. Í c-lið 4. mgr. er almennt miðað við að búseturíki sé sérhvert land þar sem umsækjandi hefur verið búsettur í a.m.k. sex mánuði samfleytt.

Um 159. gr.

Í 1. mgr. er nánar tilgreint hvaða skrár og upplýsingar lögregla skuli leggja til grundvallar við athugun á bakgrunni einstaklinga. Byggist ákvæðið að miklu leyti á 2.–8. mgr. 70. gr. c í gildandi lögum. Í greinargerð með frumvarpi því er varð að lögum nr. 71/2018, um breytingu á siglingavernd og lögum um loftferðir (sjá nánar þskj. 365, 263. mál á 148. löggjafarþingi 2017–2018) er fjallað um skrár lögreglu. Segir þar svo í skýringum við 2. mgr. 11. gr. „Í 2. mgr. ákvæðisins er lagt til að það verði lögákvæðið hvaða skrár og upplýsingakerfi sé heimilt að skoða við framkvæmd bakgrunnsathugunar og er listinn tæmandi. Í fyrsta lagi verður lögreglu heimilt að skoða allar skrár lögreglu, svo sem ökuskirteinisskrá, vopnaskrá og málaskrá lögreglu. Ekki þykir efni til að festa í lög hversu langt aftur skoðun í málaskrá lögreglu nær heldur verða tímamörk ákvæðin í reglugerð. Í öðru lagi hefur lögregla heimild til að skoða sakavottorð til yfirvalda en það er sakavottorð sem nær 10 ár aftur í tímann. Í þriðja lagi er lagt til að lögreglu verði heimilt að fletta umsækjanda upp í upplýsingakerfi Alþjóðalögreglunnar og annarra erlendra yfirvalda en ljóst er að ekki er ástæða til að gera það í öllum tilvikum, sbr. áskilnað um meðalhóf sem komið verður að síðar. Í fjórða lagi verður heimilt, með aðstoð tollstjóra, að afla upplýsinga úr upplýsingakerfi tollyfirvalda enda er vel þekkt að flugvellir eru notaðir til að smygla bæði fólki og munum. Í fimmta og síðasta lagi verður lögreglu heimilt að fletta viðkomandi upp í þjóðskrá.“ Hefur ákvæðið verið endurskoðað með vísan til þeirra breytinga sem orðið hafa á EES-gerðum á málefnasviðinu. Í b-lið 1. mgr. er því lagt til að *skrár* dómstóla sé bætt við til að auðvelda könnun á sakarferli umsækjanda, ef einhver er, enda kann að þurfa leita í upplýsingum frá dómstólum þar sem ekki sæta allir dómar opinberri birtingu. Í c-lið 1. mgr. er lagt til að bætt sé við liðinn Löggæslusamvinnustofnun Evrópusambandsins (Europol) auk Alþjóðalögreglunnar (Interpol) og annarra erlendra yfirvalda og stofnana.

Hvað lokamálsli. 1. mgr. varðar er rétt að benda á að samkvæmt reglugerð (ESB) 2015/1998 eru bakgrunnsathuganir hefðbundnar eða *hertar* (e. enhanced background check) en þó lagt í hendur viðkomandi ríkja að ákvarða hvort hefðbundin eða hert athugun á bakgrunni skuli fara fram nema annað sé sérstaklega tekið fram í reglugerðinni. Í grein 11.1.1 í viðauka reglugerðar (ESB) 2015/1998, sbr. reglugerð (ESB) 2019/103, er sérstaklega tiltekið að „starfsfólk, sem er ráðið til að framkvæma eða til að bera ábyrgð á því að framkvæma skimun, aðgangsstýringu eða annað flugverndareftirlit á haftasvæði flugverndar, skal hafa staðist herta bakgrunnskoðun með jákvæðri niðurstöðu“. Það sem skilur á milli hefðbundinnar athugunar á bakgrunni og hertrar er að við herta athugun á bakgrunni skal athugun ná til „hvers konar annarra gagna og upplýsinga sem tiltækar eru lögreglu og skipt geta máli við mat á ákvörðun á hæfi umsækjanda“, sbr. d-lið greinar 11.1.3 í viðauka við reglugerð (ESB) 2015/1998, sbr. breytingar samkvæmt reglugerð (ESB) 2019/103. Orðalag ákvæðisins á ensku hefur vakið upp nokkrar spurningar þar eð vísað er til „intelligence and any other information available to the competent authorities“ en í ljósi þess að á Íslandi er ekki leyniþjónusta/öryggisþjónusta og

aðgengi að slíkum upplýsingum takmarkað eða háð aðgengi erlendis frá hefur orðalag málsliðarins verið aðlagð íslenskum aðstæðum. Meðal annarra gagna eru t.d. upplýsingar sem aðgengilegar eru á opinberum vettvangi, á netinu og í fjölmiðlum. Miðað er við að nánar verði útfært í reglugerð í hvaða tilvikum þörf er á hertri athugun á bakgrunni og hvenær hefðbundin athugun er nægjanleg með vísan til reglugerðar (ESB) 2015/1998. Byggist sú nálgun á þeirri staðreynd að ekki sé hægt með tæmandi hætti að kveða á um öll atriði í lögum og því nauðsynlegt að viðhalda hæfilegu svigrúmi til útfærslu í reglugerð. Hafa ber í huga að EES-gerðir á þessu sviði sæta örum breytingum og sama má segja um breytingar á viðauka 17 við Chicago-samninginn (flugvernd). Eiga slíkar breytingar oft og tíðum rætur að rekja til viðbragða við atvikum á sviði flugverndar sem og öðrum sviðum, viðhorfsbreytinga og breytinga á ógnarmati á alþjóðlegum vettvangi.

Í 2. mgr. er lagt til að athugun á bakgrunni fari fram með reglulegu millibili. Bent skal á að verði aðili, eftir útgáfu jákvæðrar umsagnar lögreglu, uppvís að broti eða brotum sem leiða skulu til neikvæðrar umsagnar ber lögreglu að afturkalla fyrri umsögn sína, sbr. 7. mgr. og 236. og 237. gr. Slíkt á t.d. við ef aðili verður uppvís að neyslu ólöglegra ávana- og fíkniefna. Sama á við ef atvik benda til þess að fyrir hendi séu eða hafi skapast aðstæður frá útgáfu umsagnar sem gefa rökstudda ástæðu til að draga í efa hæfi einstaklings til að fara með málefni flugverndar.

3. mgr. er að mestu leyti byggð á 6. mgr. 70. gr. c, þó þannig að hugtakið *geðvirk efni* leysa af hólmi orðið *fíkniefni* í samræmi við önnur ákvæði frumvarpsins. Hugtakið er skilgreint í 3. gr. Almennt er byggt á því viðmiði að neyti umsækjandi ólöglegra ávana- og fíkniefna skuli neikvæð umsögn veitt og sambærileg sjónarmið eiga við neyti umsækjandi lyfja eða efna sem skert geta skynjun hans og dómgreind. Í síðari málsli. 3. mgr. er áhersla lögð á að meðalhófs sé gætt í hvívetna við mat á bakgrunni. Í greinargerð með frumvarpi því er varð að lögum nr. 71/2018, um breytingu á siglingavernd og lögum um loftferðir (sjá nánar þskj. 365, 263. mál á 148. löggjafarþingi 2017–2018) segir meðal annars: „Þetta þýðir að ákvörðun lögreglu um það hvaða skrár og upplýsingakerfi nauðsynlegt sé að skoða verði að vera til þess fallin að ná því markmiði sem að er stefnt. Þannig ber lögreglu að velja það úrræði sem vægast er og að gagni getur komið við að taka ákvörðun.“

Í 4. og 5. mgr. er lagt til að lögfest verði hver áhrif þess eru ef umsækjandi synjar frekari upplýsingagjöf um sjálfan sig eða neitar að undirgangast skimun vegna geðvirkra efna, og jafnframt kveðið á um hver réttaráhrif neikvæðrar umsagnar lögreglu eru.

Í 6. mgr. er nánar kveðið á um málsmeðferð og rökstuðning vegna umsagnar lögreglu. Í ljósi þess að afstaða lögreglu kann að byggjast á upplýsingum sem háðar eru trúnaðarflokkun, t.d. ef fyrir liggja upplýsingar frá erlendum stjórnvöldum sem eru trúnaðarflokkaðar, er lagt til að hægt sé að takmarka rökstuðning við þær upplýsingar sem hægt er að veita umsækjanda aðgang að. Þá er enn fremur áréttað í 7. mgr. að ákvæði 236. gr. um breytingu, takmörkun eða tímabundna niðurfellingu eða afturköllun vottorðs o.fl. og 237. gr. um brot á lögum gildi einnig um umsögn lögreglu samkvæmt greininni.

Eins og tiltekið er í 8. mgr. er jákvæð umsögn forsenda afgreiðslu ýmissa annarra aðila á umsókn einstaklings, enda séu önnur skilyrði, ef við á, uppfyllt.

Um 160. gr.

Greinin byggist á 1. og 2. mgr. 70. gr. b í gildandi lögum. Í stað þess að eftirlitsskyldum aðilum sé veitt bein heimild í lögum til skimunar og leitar er lagt til að undangenginni vottun geti Samgöngustofa veitt þeim slíka heimild. Skimun hefur verið skilgreind sem beiting tæknilegra aðferða eða annarra aðferða til að bera kennsl á og/eða finna bannaða hluti. Handleit er

ein tegund skimunar. Í 2. mgr. er sérstaklega vísað til einstaklinga sem hafa hlutlausa kynskráningu og þeim boðið að velja hvort kona eða karl framkvæmir handleit á þeim. Hvað hlutlausa kynskráningu varðar skal að jafnaði miða við opinbera skráningu. Þó er rétt að benda á að gæta skuli allrar tillitssemi ef einstaklingur t.d. gefur upp að hann sé kynsegin eða trans og kemur á framfæri ósk um að annaðhvort karl eða kona framkvæmi handleit. Eiga slík sjónarmið t.d. við hvað varðar ríkisborgara erlendra ríkja þar sem opinber skráning hlutlausrar kynskráningar tíðkast ekki.

Þá er tiltekið líkt og í gildandi lögum að líkamsleit skuli aðeins framkvæmd af lögreglu. Með líkamsleit er átt við leit í skilningi 76. gr. laga um meðferð sakamála, nr. 88/2008. Líkamsleit er sú leit sem gengur næst þeim sem sætir leit. Miðað er við að rekstraraðili flugvallar geti við skimun og leit óskað eftir því að lögregla framkvæmi líkamsleit á einstaklingi enda liggi fyrir samþykki þess sem undirgengst leit. Ekki er litið svo á að samþykki einstaklings til líkamsleitar sé grundvöllur miskabótakröfu að leit afstaðinni. Að öðru leyti gildi ákvæði laga um meðferð sakamála um líkamsleit.

Um 161. gr.

Í aðfaraorðum reglugerðar (ESB) 2015/1998 um ítarlegar ráðstafanir til að framfylgja sam-eiginlegum grunnkröfum um flugvernd, sem innleidd hefur verið í landsrétt með reglugerð nr. 750/2016 um flugvernd, er sérstaklega tiltekið að viðkvæmar trúnaðarupplýsingar skuli meðhöndlaðar í samræmi við ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar (ESB, KBE) 2015/444 frá 13. mars 2015 um reglur varðandi öryggismál til verndar trúnaðarupplýsingum ESB, sbr. 18. gr. reglugerðar (EB) nr. 300/2008. Framangreind ákvörðun er ekki hluti af EES-samningnum en Ísland hefur skuldbundið sig með samningum við bæði Evrópusambandið og Eftirlitsstofnun EFTA til að beita sambærilegum reglum um meðhöndlun trúnaðarflokkaðra upplýsinga.

Með trúnaðarflokkuðum upplýsingum vegna flugverndar er átt við gögn og upplýsingar sem lúta takmörkuðum aðgangi og dreifingu samkvæmt ákveðnu trúnaðarstigi. Þau sjónarmið sem búa að baki ákvæðinu lúta að því að ráðstafanir er varða flugvernd mundu ekki ná markmiði sínu ef allar upplýsingar og gögn er varða framkvæmd flugverndar og verklag væru öllum aðgengilegar eða á allra vitorði. Bent skal á að trúnaðarflokkaðar upplýsingar á sviði flugverndar falla undir upplýsingar sem trúnaður skal ríkja um samkvæmt þjóðréttarsamningum sem Ísland á aðild að, sbr. 2. málsl. 2. mgr. 4. gr. upplýsingalaga, nr. 140/2012, og eru því undanþegnar upplýsingarétti. Ýmsar aðrar upplýsingar og gögn á sviði flugverndar geta einnig lotið takmarkaðri dreifingu eða aðgengi þó að ekki sé um trúnaðarflokkaðar upplýsingar að ræða.

Miðað er við að trúnaðarflokkuðum upplýsingum vegna flugverndar sé aðeins dreift til þeirra sem réttmætra hagsmuna hafa að gæta eða í krafti starfs síns eða starfsemi þurfa aðgang að upplýsingum samkvæmt ákveðnu trúnaðarstigi. Meðal trúnaðarflokkaðra upplýsinga eru:

- Viðkvæmar upplýsingar er varða framkvæmd flugverndar, svo sem ráðstafanir og verklagsreglur er varða flugvernd bæði í formi reglugerða sem ekki eru birtar opinberlega, fyrirmæli og leiðbeiningar. Miðað er við að almennar upplýsingar er varða beint eða hafa áhrif með beinum hætti á farþega, sendendur farms og pósts séu birtar, sbr. 18. gr. reglugerðar (ESB) nr. 300/2008.
- Úttektarskýrslur Eftirlitsstofnunar EFTA, framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins og landsbundinna yfirvalda á sviði flugverndar og svör stjórnvalda við úttektarskýrslum.
- Vottunarkröfur til búnaðar sem notaður er við skimunar og við flugverndareftirlit.

Að mestu leyti er um að ræða upplýsingar með trúnaðarstigið „takmarkaður aðgangur“ (EU Restricted eða Restreint UE) sem er lægsta stig flokkunar trúnaðarupplýsinga samkvæmt

reglugerð um vernd trúnaðarupplýsinga, öryggisvottanir og öryggisviðurkenningar á sviði öryggis og varnarmála nr. 595/2012, sem sett er af utanríkisráðherra á grundvelli varnarmálalaga. Skv. 15. gr. þessarar reglugerðar krefst aðgangur að trúnaðarflokkuðum upplýsingum, sem merktar eru „trúnaðarmál“ (EU Confidential eða Confidential UE) eða hærra stig trúnaðar, öryggisvottunar. Trúnaðarflokkunin „trúnaðarmál“ er næsta stig fyrir ofan „takmarkaður aðgangur“. Aðgangur að upplýsingum með trúnaðarstigið „takmarkaður aðgangur“ krefst þó ekki öryggisvottunar, en í l. mgr. er lagt til að aðgangur að trúnaðarflokkuðum upplýsingum vegna flugverndar sé engu að síður háður gildri jákvæðri umsögn vegna athugunar á bakgrunni skv. 158. og 159. gr. Hafi einstaklingur öryggisvottun sem samsvari heimild til aðgangs að trúnaðarflokkuðum gögnum merktum „takmarkaður aðgangur“, „trúnaðarmál“, „leyndarmál“ eða „algjört leyndarmál“ samkvæmt flokkun reglugerðarinnar veitir öryggisvottunin Samgöngustofu heimild til að veita honum aðgang að gögnum á sviði flugverndar, sem merkt eru „takmarkaður aðgangur“ eða hærra stig trúnaðar í samræmi við öryggisvottun.

Um 162. gr.

Í reglugerð (ESB) 2015/1998 eru sérstaklega tilteknir *bannaðir hlutir* (e. prohibited articles) sem farþegum og öðrum einstaklingum en farþegum er óheimilt að flytja inn á haftasvæði flugverndar eða um borð í loftfar. Til samræmis er í greininni lagt til að lögfest verði bann við því að flytja inn á haftasvæði flugverndar eða um borð í loftfar hvers kyns hluti, efni, tæki og tól sem ógn getur stafað af eða hætta fyrir öryggi flugsamgangna, flug og/eða farþega, nema þar sem þeir teljist nauðsynlegir fyrir starfrækslu loftfarsins eða vegna skyldustarfa um borð. Í 167. gr. frumvarpsins er jafnframt gert ráð fyrir því að ráðherra setji reglugerð sem nánar tiltaki viðmiðunarskrá yfir þá bönnuðu hluti sem greinin tekur til og í hvaða tilvikum er heimilt að víkja frá banni greinarinnar.

Um 163. gr.

Í greininni er lagt til að lögfest verði sérstök lagastoð fyrir þær kröfur um vottun sem búnaður, tæki og dýr sem notuð eru við skimun, aðgangseftirlit og framkvæmd flugverndar skuli uppfylla, sem nánar verði kveðið á um í reglugerð sem ráðherra setji. Bent skal á að samkvæmt gildandi regluverki Evrópusambandsins má aðeins taka í notkun nánar tilgreindan búnað sem hlotið hefur vottun, sjá nánar gr. 12.0.2 í reglugerð (ESB) 2015/1998, sbr. reglugerð (ESB) 2020/111, sbr. reglugerð nr. 750/2016 um flugvernd.

Um 164. gr.

Hér er lagt til að almenn skylda til tilkynningar verði lögfest. Talið er mikilvægt að virkja með beinum hætti allan almenning, farþega og starfsmenn eftirlitsskyldra aðila til að sýna árvekni og leggja sitt af mörkum til að koma í veg fyrir ólögmæt afskipti af flugi, tilraun til slíkra afskipta eða ásetningsbrota og tilkynna þegar í stað slíkt til lögreglu eða, eftir atvikum, flugstjóra/flugrekanda eða rekstraraðila flugvallar. Þá er sama skylda lögd á eftirlitsskylda aðila að gera Samgöngustofu viðvart um slíkar tilkynningar og atvik. Með orðalaginu „án tafar“ er lögð áhersla á að tilkynning til stofnunarinnar berist eins fljótt og verða má.

Um 165. gr.

Í greininni er lagt til að hlutverk Samgöngustofu á sviði flugverndar sé nánar skýrt. Greinin hefur þó ekki að geyma tæmandi yfirlit yfir skyldur stofnunarinnar á sviðinu heldur er áhersla lögd á þau atriði er skipta eftirlitsskylda aðila, stjórnvöld og almenning hvað mestu máli. Fyrir utan eftirlit Samgöngustofu með framfylgni og hlítu eftirlitsskyldra aðila er viðamikilið

verkefni að gera flugverndaráætlun Íslands og viðhalda henni, og er í greininni til einföldunar byggt á því að þjálfunar- og gæðaáætlanir séu hluti hennar.

Upplýsingar til almennings samkvæmt greininni ná einkum til þess að fræða og upplýsa almenning um bannaða hluti, sbr. 162. gr., hvetja til árvekni og góðrar hegðunar.

Um 166. gr.

Í greininni er lauslega byggt á 70. gr. e í gildandi lögum. Eins og vikið er að í skýringum við 161. gr. munu ráðstafanir er varða flugvernd ekki ná markmiði sínu ef upplýsingar og gögn er varða framkvæmd flugverndar og verklag eru öllum aðgengileg eða á allra vitorði. Sú þagnarskylda sem greinin leggur til að verði viðhaldið í lögum varðar fyrst og fremst eftirlits-skylda aðila, þá aðila sem undir þá heyra eða starfa í þeirra þágu, þá sem starfa að flugvernd eða starfa sinna vegna fá eða hafa aðgengi að upplýsingum er varða flugvernd.

Um opinbera starfsmenn gilda ákvæði um þagnarskyldu samkvæmt stjórnsýslulögum og eftir atvikum öðrum lögum.

Um 167. gr.

Í 1. mgr. hefur lítillaga verið aukið við þau efnisatriði sem ráðherra er falið að útfæra nánar í reglugerð frá ákvæðum 1. mgr. 70. gr. d í gildandi lögum. Efni þeirra EES-gerða á sviði flugverndar hefur síst minnkað á síðastliðnum árum og taka efnisatriðin mið af þeirri þróun.

Í 2. mgr. er lagt til að viðhaldið sé þeirri heimild ráðherra að birta aðeins að hluta efni reglugerðar á sviði flugverndar þeim einstaklingum sem starfs síns vegna þurfa að hafa vitneskju um efni hennar. Byggist greinin að mestu á 2. mgr. 70. gr. d í gildandi lögum. Á málsgreinin rætur að rekja til þess að afmarkaðar EES-gerðir á sviði flugverndar sæta ekki opinberri birtingu í stjórnartíðindum Evrópusambandsins heldur teljast til trúnaðarflokkaðra upplýsinga, sbr. 161. gr. frumvarpsins. Um er að ræða ákvarðanir framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins sem beint er til aðildarríkja sambandsins og teknar eru upp í EES-samninginn. Efni þessara ákvarðana er svo lagt í hendur viðkomandi ríkja til að koma á framfæri við þá eftirlitsskyldu aðila sem starfsemi sinnar vegna eða starfa þurfa að hafa þekkingu á efni þeirra. Fer Samgöngustofa með útteilingu þessa efnis til þeirra aðila í samræmi við þörf fyrir slíkar upplýsingar og í samræmi við stig trúnaðarflokkunar upplýsinganna. Það óbirta efni sem sætir trúnaðarflokkun varðar fyrst og fremst verklag við flugvernd og kröfur til búnaðar, sbr. d- og e-lið 1. mgr. greinarinnar. Er því um að ræða lítillaga útvíkkun þeirrar heimildar sem gildandi lög mæla fyrir um. Ljóst er að séu verklagsreglurnar birtar og aðgengilegar almenn- ingi, þar á meðal þeim sem hyggja á ólögsmætar aðgerðir gegn flugstarfsemi, eru brostnar for- sendur fyrir því að verklagið nái því markmiði að koma í veg fyrir slíkar aðgerðir. Verklags- reglurnar ná til fjölmargra ólíkra aðila, svo sem flugrekenda, rekstraraðila flugvalla, farm- flytjenda, póst- og hraðsendingarfyrirtækja, og ekki aðeins stjórnvalda eða handhafa opinbers valds. Verklagsreglurnar eru ólíkar öðrum reglum sem sæta leynd að því leyti sem þeim er ætlað að binda fjölmarga aðra aðila en stjórnvöld. Sömu rök eiga við hvað varðar kröfur til búnaðar sem notaður er við flugverndaraðgerðir en slíkum kröfum er fyrst og fremst beint til framleiðenda búnaðar, þeirra sem votta slíkan búnað og mögulega kaupenda slíks búnaðar, þ.e. rekstraraðila flugvalla og annarra.

Eins og rakið var í frumvarpi sem varð að lögum nr. 15/2009, um breytingu á lögum um loftferðir, nr. 60/1998, þegar heimild þessi var fyrst lögleidd (sjá þskj. 243, 196. mál á 136. löggjafarþingi 2008–2009), er hér á landi almennt ekki til að dreifa ákvæðum í lögum eða stjórnvaldsfyrirmælum um dreifingu og leynd viðkvæmra upplýsinga umfram það sem tiltekið er í lögum um Stjórnartíðindi og Lögbirtingablað, nr. 15/2005, og varðar einungis stjórnvöld,

þ.e. að óbirt stjórnvaldsfyrirmæli bindi aðeins stjórnvöld, sbr. 8. gr. þeirra laga. Sú heimild sem hér er mælt fyrir er því nokkuð sérstök. Leitast hefur verið við að afmarka efnislega heimild 2. mgr. með sambærilegum hætti og í gildandi lögum.

Í 3. mgr. er lagt til að 4. mgr. 70. gr. d í gildandi lögum sæti nokkrum breytingum, þ.e. að rekstraraðilar rekstrarstjórnunar flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu hafi einnig rétt til að setja reglur um aðgangsstýringu, útgáfu aðgangsheimilda og afmörkun haftasvæða vegna flugverndar o.fl. Hér er einkum horft til afmörkunar haftasvæða flugverndar utan flugvalla, svo sem þar sem mikilvæg flugleiðsögumannvirki eru eða þar sem flugleiðsöguþjónusta er veitt.

Um XIV. kafla.

Loftrýmið og sú þjónusta sem þar er veitt er viðfangsefni XIV. kafla. Kaflinn grundvallast á alþjóðlegum kröfum og ráðlögðum starfsvenjum, sbr. viðauka 2 (flugreglur), 3 (veðurþjónusta), 4 (flugkort), 5 (mælieiningar), 10 (flugfjarskipti), 11 (flugumferðarþjónusta), 12 (leit og björgun) og 15 (upplýsingaþjónusta flugmála) við Chicago-samninginn. Reglugerðir Evrópusambandsins um *samevrópska loftrýmið* (e. single European sky) byggjast að miklu leyti á framangreindum viðaukum og leiðbeiningarefni Alþjóðaflugmálastofnunarinnar á málefnasviðinu og útfæra nánar. Fjöl margar reglugerðir Evrópusambandsins á málefnasviðinu hafa þegar verið innleiddar í landsrétt, en fáeinar bíða upptöku í samninginn og innleiðingar í landsrétt. Á það einkum við nýlegar gerðir sem varða *u-rýmisloftrýmið* (e. u-space airspace), þ.e. það landfræðilega svæði sem ríki afmarkar þar sem starfræksla ómannaðra loftfara er aðeins heimil með stuðningi *u-rýmisþjónustu* (e. u-space service).

Rétt er að benda á að landfræðilegt gildissvið margra EES-gerða er takmarkað og miðast t.d. eingöngu við evrópska (EUR) eða EUR- og AFI- (afríska) loftrýmið eins og það er skilgreint af Alþjóðaflugmálastofnuninni og hafa flestar þeirra verið innleiddar með óbreytt gildissvið, þ.e. þær hafa ekki gildi á íslensku yfirráðasvæði þar eð Ísland er að öllu leyti innan Norður-Atlantshafssvæðisins (NAT).

Reglugerð (ESB) 2018/1139 hefur enn fremur að geyma grunnkröfur til rekstrarstjórnar flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu sem helst í hendur við aðrar reglugerðir sambandsins um samevrópska loftrýmið. Rétt er að vekja athygli á því að merking hugtaksins hefur breyst frá þeirri skilgreiningu sem kemur fram í 57. gr. a í gildandi lögum, sjá nánar umfjöllun í skýringum við 171. gr.

Þær breytingar sem hér eru lagðar til miða fyrst og fremst að því að:

- uppfæra ákvæði kaflans með tilliti til reglugerðar (ESB) 2018/1139 og reglugerða Evrópusambandsins um samevrópska loftrýmið, þ.e. styrkja efnisákvæði og lagastoð til innleiðingar afleiddra reglugerða Evrópusambandsins í landsrétt,
- skilgreina hvaða þjónusta við loftför getur lotið einkarétti,
- skilgreina og afmarka þá þjónustu við loftför (jafnt mönnuð sem ómönnuð) sem háð er vottun,
- kveða á um vottun fyrirtækja sem taka þátt í hönnun, framleiðslu eða viðhaldi á kerfum og kerfishlutum rekstrarstjórnunar flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu,
- kveða á um hönnun og skipulag loftrýmisins,
- koma á frammistöðukerfi fyrir flugleiðsöguþjónustu,
- kveða á um sérstök leyfi vegna viðburða,
- tilgreina verkefni og eftirlit lögbærra stjórnvalda og
- yfirfara og styrkja heimildir til setningar reglugerða á málefnasviðinu.

Um 168. gr.

Greinin byggist á 1. mgr. 75. gr. gildandi laga og horfir til þess hvert markmiðið er með veitingu þjónustunnar. Annars vegar er um að ræða öryggissjónarmið, þ.e. að koma í veg fyrir árekstur loftfara í lofti og á jörðu niðri á athafnasvæði flugvallar og vegna hindrana og hins vegar *flutningsgetu/afkastagetu* (e. capacity), þ.e. að greiða fyrir og viðhalda tryggu flæði flugumferðar. Settir eru fyrirvarar við skylduna vegna öryggissjónarmiða og flutningsþarfa/afkastagetu. Ákvæðið á rætur að rekja til 28. gr. Chicago-samningsins þar sem sérhvert ríki sem er aðili að samningnum undirgengst þá skuldbindingu, eins langt og það telur raunhæft (eldri þýðing 1. máls. 28. gr. tiltekur: „Eftir því sem fært þykir, heitir hvert samningsríki því: [...]“), að veita nánar afmarkaða þjónustu til að greiða fyrir öryggi flugumferðar innan yfirráðasvæðis síns. Tekur þessi skuldbinding meðal annars til þess að reka flugvelli og ýmiss konar þjónustu sem auðveldað getur flugsamgöngur milli landa, svo sem veðurupplýsinga- og fjarskiptabjónustu. Jafnframt er tiltekið í greininni að aðildarríkin skuli beita stöðluðum kallmerkjum, ljósmerkjum og öðrum starfsvenjum við veitingu þeirrar þjónustu sem nefnd er í samræmi við samninginn. Sömu sjónarmið liggja til grundvallar 1. mgr. 3. gr. framkvæmdarreglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2017/373 frá 1. mars 2017 um sameiginlegar kröfur fyrir veitendur þjónustu á sviði rekstrarstjórnunar flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu og á sviði starfsemi neta fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar og eftirlit með þeim, um niðurfellingu á reglugerð (EB) nr. 482/2008, framkvæmdarreglugerðum (ESB) nr. 1034/2011, (ESB) nr. 1035/2011 og (ESB) 2016/1377 og um breytingu á reglugerð (ESB) nr. 677/2011, sem innleidd var með reglugerð nr. 720/2019.

Um 169. gr.

Hér er mælt fyrir almennt ákvæði um framfylgni við flugreglur. Ákvæðið byggist á 12. gr. Chicago-samningsins, sbr. viðauka 2 (flugreglur) við sama samning og gr. 1.1 í viðauka VIII. (grunnkröfur um rekstrarstjórnun flugumferðar, flugleiðsöguþjónustu og flugumferðarstjóra) við reglugerð (ESB) 2018/1139 og framkvæmdarreglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2021/664 frá 22. apríl 2021 um regluramma fyrir u-rýmið. Hvað varðar umferð í lofti og þar með notkun loftrýmis skulu loftför uppfylla þær kröfur sem settar hafa verið fyrir viðkomandi loftrými, bæði hvað varðar starfsaðferðir sem og búnað og starfsrækslu hans.

Hvað varðar heimild Samgöngustofu til að veita undanþágur frá flugreglum í 2. mgr. er einkum horft til ríkisflugs, þeirra opinberu aðila sem sinna þjónustu í almannabágu eða skyldum í tengslum við ábyrgð hins opinbera, viðbragðsaðila almannavarna svo og nauðsynlegra frávika vegna þjálfunar. Bent er á að um tilkynningarskyldu vegna veitingar undanþágna fer með skv. 234. gr.

Í 3. mgr. er vísað til *loftrýmis yfir úthöfum* (e. high sea airspace), þ.e. utan landhelgi og innsævis ríkis, sbr. hafréttarsamning Sameinuðu þjóðanna frá 1982. Greinin byggist á samsvarandi ákvæði í viðauka 2 (flugreglur) við Chicago-samninginn, sbr. 12. gr. Chicago-samningsins. Er almennt miðað við að beitt sé viðauka 2 auk þeirra svæðisbundnu verklagsreglna sem gilda innan hvers svæðis.

Um 170. gr.

Greininni er ætlað að leysa af hólmi samsvarandi skyldu og heimild ráðherra skv. 4. mgr. 57. gr. a gildandi laga. Ákvæðið byggist á 5. mgr. 8. gr. og 9. gr. reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 550/2004 frá 10. mars 2004 um að veita þjónustu á sviði flugleiðsögu í samevrópska loftrýminu sem innleidd hefur verið í landsrétt með reglugerð nr. 870/2007 um flugleiðsögu í samevrópska loftrýminu. Þar sem vísað er í 1. mgr. til skuldbindinga Íslands er

bæði átt við þjóðréttarsamninga um þjónustu í loftrými yfir úthafinu, þar sem íslenska ríkið hefur skuldbindið sig til að veita flugumferðarþjónustu á grundvelli *svæðisbundins samnings á sviði flugleiðsögu* (e. ICAO regional air navigation agreement) sem komið hefur verið á fyrir tilstilli Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, og samninga við einstök ríki.

Rétt er að benda á þann mun sem gerður er í 1. og 2. mgr., þ.e. annars vegar skyldu til að tilnefna veitanda flugumferðarþjónustu og hins vegar heimild til að tilnefna veitanda annars vegar veðurþjónustu og hins vegar samræmdrar upplýsingaþjónustu í u-rýmisloftrými. Val á þjónustuveitanda er samkvæmt ákvörðun viðkomandi ríkis hverju sinni. Borið hefur á þróun í átt til samkeppni á þessu sviði á síðastliðnum árum. Færst hefur í vöxt að á afmörkuðum sviðum séu aðilar tilnefnir til að veita þjónustu að undangengnu útboði enda sé sá aðili vottaður og uppfylli að öðru leyti allar þær kröfur og skilyrði sem gerð eru til þjónustunnar.

Tilnefning skv. b-lið 2. mgr. byggist á fyrirmælum í reglugerð (ESB) 2021/664 um regluramma fyrir u-rýmið sem bíður upptöku í EES-samninginn og er óinnleidd. Skv. 19. gr. reglugerðarinnar er gildistaka hennar frá og með 26. janúar 2023, sbr. gildistökuákvæði 258. gr.

Um 171. gr.

Ákvæðið byggist að hluta til á 2. mgr. 57. gr. a gildandi laga en er mun ítarlegra og afmarkar einnig verkefni og eftirlit lögbærra stjórnvalda. Á greinin aðallega rætur að rekja til grunnkrafna í 41. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139, ákvæða um vottun í reglugerð (ESB) 2017/373, sbr. reglugerð nr. 720/2019, reglugerð (EB) nr. 550/2004, sbr. reglugerð nr. 870/2007 og reglugerðar (ESB) 2021/664 um regluramma fyrir u-rýmið sem bíður upptöku í EES-samninginn og innleiðingar í landsrétt.

Almennt er byggt á því að veitandi rekstrarstjórnunar flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu og samevrópskrar rekstrarstjórnunar flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu sé vottaður ef þjónustan er veitt innan samevrópska loftrýmisins. Sama á við sé um að ræða veitanda u-rýmisþjónustu, samevrópskrar u-rýmisþjónustu og samræmdrar upplýsingaþjónustu. Í 1. mgr. er þeirri þjónustu sem háð er vottun lýst.

Hugtökin *flugleiðsöguþjónusta* (e. air navigation service) og *rekstrarstjórnun flugumferðar* (e. air traffic management) eiga rætur að rekja til samnefndra reglugerða (EB) 549/2004, nr. 550/2004, 551/2004 og 552/2004 um flugleiðsögu í samevrópska loftrýminu, sem innleiddar hafa verið með reglugerð nr. 870/2007. Hugtakið *rekstrarstjórnun flugumferðar/flugleiðsöguþjónusta* (e. air traffic management/air navigation service) á rætur að rekja til reglugerðar (ESB) 2018/1139. Þessi hugtök sem notuð eru um þá þjónustu sem veitt er flugumferð hafa á sl. árum tekið nokkrum breytingum í því regluverki ESB sem tekið hefur verið upp í EES-samninginn og er viðbúið að frekari breytingar séu í farvatninu. Er það því nokkrum vandkvæðum bundið að kveða á um skilgreiningu þessara hugtaka til viðbótar við þær orðskýringar sem settar eru fram í 3. gr. Þá hafa þær beinu tilvísanir sem hugtökin hafa að geyma til annarra gerða og hugtaka sem þar eru skilgreind þau áhrif að breytist eitt þeirra hefur það bein áhrif á önnur þó svo að engar breytingar hafi í reynd verið gerðar á þeirri reglugerð þar sem það hugtak er skilgreint. Á þetta sérstaklega við um hugtökin *rekstrarstjórnun flugumferðar* og *rekstrarstjórnun flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu* sem skilgreind eru í reglugerð (ESB) 2018/1139, en kveðið er á um skilgreiningu hugtaksins *flugleiðsöguþjónusta* (e. air navigation service) í 3. gr. Bent er á að saman hafa hugtökin (rekstrarstjórnun flugumferðar/flugleiðsöguþjónusta) víðtækari merkingu saman (með skástriki á milli) en sitt í hvoru lagi, sbr. skilgreiningu hugtaksins í 3. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139.

Þessari þjónustu er best lýst miðað við núverandi stöðu með yfirlitsmynd til skýringar:

Rekstrarstjórnun flugumferðar (ATM) sbr. 10. mgr. 2. gr. reglugerðar (EB) 549/2004	Samstillt stjórn í lofti og á jörðu niðri, svo sem flugumferðarþjónusta, loft-rýmisstjórnun og flæðisstjórnun flugumferðar, sem krafist er til að tryggja örugga og skilvirka hreyfingu loftfars á öllum stigum starfrækslu. Þ.e.: - Flugumferðarþjónusta (ATS) - Loft-rýmisstjórnun (ASM) - Flæðisstýring flugumferðar (ATFM) (staðbundin/miðlæg)
Flugleiðsöguþjónusta (ANS) sbr. 4. mgr. 2. gr. reglugerðar (EB) 549/2004	- Fjarskiptaþjónusta (COM) - Leiðsöguþjónusta (NAV) - Kögunarþjónusta (SUR) - Flugumferðarþjónusta (ATS) - Upplýsingaþjónusta flugmála (AIS) - Veðurþjónusta (MET)
Rekstrarstjórnun flugumferðar/flugleiðsöguþjónusta (ATM/ANS) sbr. 5. tölul. 3. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139	Rekstrarstjórnun flugumferðar og flugleiðsöguþjónusta sem nær yfir allt eftirfarandi: aðgerðir og þjónustu á sviði rekstrarstjórnun flugumferðar, eins og hún er skilgreind í 10. mgr. 2. gr. reglugerðar (EB) nr. 549/2004, flugleiðsöguþjónustu, eins og hún er skilgreind í 4. mgr. 2. gr. þeirrar reglugerðar, þ.m.t. þau netstjórnunarverkefni og -þjónustu sem um getur í 6. gr. reglugerðar (EB) nr. 551/2004, sem og þjónustu sem styrkir merki frá gervihnöttum í grunnklasa hnattrænna gervihnattaleiðsögukerfa til notkunar við flugleiðsögu, flugferlahönnun sem og þjónustu sem samanstendur af því að búa til og vinna gögn ásamt því að sníða þau og afhenda þau til notkunar fyrir almenna flugumferð í tengslum við flugleiðsögu. Þ.e.: - Rekstrarstjórnun flugumferðar (ATM) - Flugleiðsöguþjónusta (ANS) þ.m.t. tiltekin netstjórnunarverkefni og þjónusta skv. 6. gr. reglugerðar (EB) 551/2004 (hönnun loftrýmis/flæðisstýring flugumferðar (ATFM – miðstýrt (European route network), samhfæing tíðnisviða fyrir flugumferð og þjónusta sem styrkir merki frá gervihnöttum í grunnklösum GNSS-kerfisins í tengslum við flugleiðsögu) - Flugferlahönnun (FPD) - Gagnaþjónusta (DAT)

Samevrópsk þjónusta (e. pan-European service) í samhengi rekstrarstjórnunar flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu, samkvæmt reglugerð (ESB) 2017/373, merkir starfsemi sem er útfærð og komið á fót fyrir notendur innan flestra eða allra aðildarríkjanna og sem getur einnig náð út fyrir loftrými yfirráðasvæðisins sem sáttmálinn/EES-samningurinn tekur til.

Loftrýmisstjórnun (e. airspace management, ASM) skv. 7. tölul. a-liðar 1. mgr. er skipt í þrjú stig, sbr. reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 2150/2005 frá 23. desember 2005 um sameiginlegar reglur um sveigjanlega notkun loftrýmisins, sbr. reglugerð nr. 1045/2007, þ.e. 1. stig: ákvörðunarvald á *skipulagsstigi* (e. strategic), þ.e. stefnumörkun og afmörkun fyrirframákveðinna svæða og fluglaga, þ.m.t. flokkun loftrýmis; 2. stig: *forlausnarstig* (e. pre-tactical), þ.e. dagleg umsýsla í samræmi við þarfir loftrýmisnotenda; og 3. stig: *úrlausnarstig* (e. tactical), þ.e. í rauntíma. Hugmyndin um sveigjanlega notkun loftrýmis byggist á því að loftrýminu sé ekki lengur skipt í afmörkuð svæði eða rými sem annaðhvort eru ætluð herflugi eða borgaralegu flugi heldur skal frekar líta á loftrýmið sem eina heild þar sem komið skal til móts við kröfur allra notenda loftrýmisins að því marki sem það er mögulegt. Ísland hefur um áráðil beitt þessari hugmyndafræði og hefur aðeins afmarkað svæði fyrir heræfingar sem hafa

afmarkaðan gildistíma. Að öllu jöfnu hefur því loftrýmið verið opið opið fyrir alla notendur. Reglugerð (EB) nr. 2150/2005 um sveigjanlega notkun loftrýmisins hefur því haft takmörkuð áhrif í íslenskri lofthelgi og í því loftrými sem Ísland fer með þjónustu í á Norður-Atlantshafi og yfir Grænlandi. Samkvæmt reglugerð (ESB) 2017/373 er eingöngu 3. stig stjórnunar loftrýmis háð vottun en jafnframt eru settar kröfur fyrir bæði 1. og 2. stig stjórnunar loftrýmis. Rétt er að benda á að reglugerð (EB) nr. 2150/2005 samkvæmt orðanna hljóðan hefur ekki gildi innan ICAO NAT-svæðisins þar eð landfræðilegt gildissvið hennar tekur aðeins til EUR og AFI. Við innleiðingu gerðarinnar í landsrétt var gildissvið hennar útvíkkað til íslensks yfirráðasvæðis og þess loftrýmis þar sem íslenska ríkið hefur undirgengist skuldbindingar til að veita þjónustu, sbr. reglugerð um sveigjanlega notkun loftrýmis, nr. 1045/2007. Eru því kröfur um vottun loftrýmisstjórnunar á 3. stigi (úrlausnarstigi) virkar hér á landi.

Hvað varðar b-lið 1. mgr. þá er annars vegar samevrópsk þjónusta, þ.e. *samevrópsk ATM/ANS* (e. pan-European ATM/ANS), þjónustustarfsemi sem er útfærð og komið á fót fyrir notendur innan flestra eða allra aðildarríkjanna og sem getur einnig náð út fyrir loftrými yfirráðasvæðis EES/EASA-rikjanna, en samevrópsk u-rýmisþjónusta er hins vegar nýmæli sbr. reglugerð (ESB) 2021/664 um regluramma fyrir u-rýmið. Undir samevrópska ATM/ANS-þjónustu fellur meðal annars starfsemi *netstjórnandans* (e. network manager, NM – hluti af Evrópustofnun um öryggi í flugleiðsögu (EUROCONTROL)), *miðlæg flæðisstýring flugumferðar* (e. air traffic flow management, ATFM), starfræksla víðfeðma leiðréttingarkerfisins (e. European Geostationary Navigation Overlay Service, EGNOS) og *gagnaþjónusta* (e. data services, DAT), sbr. 4. gr. reglugerðar (ESB) 2017/373. Bent skal á að veiting gervihnattamerkisins sem slíks, hvort sem er í gegnum „the Global Positioning System“ (GPS), „Global Navigation Satellite System“ (GNSS) eða „GLONASS“ telst ekki vera ATM/ANS-þjónusta heldur aðeins leiðrétting merkisins. Þannig skal netstjórnandinn vottaður af EASA sem og *Evrópski gervihnattaleiðsöguþjónustuveitandinn* (e. European Satellite Services Provider) enda er þjónusta beggja ætluð öllum Evrópuríkjum.

Í c- og d-lið 1. mgr. er vísað til þeirrar þjónustu sem kveðið er á um í reglugerð (ESB) 2021/664 um regluramma fyrir u-rýmið, þ.e. *u-rýmisþjónustu* (e. u-space service) og *samræmda upplýsingaþjónustu* (e. common information service). Hvorug tveggja eru nýmæli sem byggjast á framangreindri reglugerð. Bókstafurinn „u“ í þessu samhengi er talinn endurspeglar styttingu á enska hugtakinu *stjórnun flugumferðar ómannaðra loftfara* (e. unmanned traffic management (UTM)), en einnig standa fyrir *ómönnuð* (e. unmanned) (loftför) eða *þéttbýli* (e. urban), þ.e. það umhverfi þar sem mesta eftirspurnin er talin vera eftir reglubundinni umferð ómannaðra loftfara. Í reglugerð (ESB) 2021/664 er þannig gert ráð fyrir frekari þróun og stigvaxandi samþættingu umferðar mannaðra og ómannaðra loftfara, hvort sem er í stjórnun og óstjórnun loftrými. Gerðin er því fyrsti áfangi þessarar þróunar og byggist að meginstefnu á aðskilnaði ómannaðra og mannaðra loftfara í loftrýminu í því skyni að koma í veg fyrir árekstur mannaðra og ómannaðra loftfara og takmarka hættu í lofti og á jörðu.

Samkvæmt reglugerðinni eru eftirfarandi hugtök svo skýrð: *U-rýmisloftrými* (e. u-space airspace) er landfræðilega afmarkað svæði af aðildarríki þar sem starfræksla ómannaðra loftfara er aðeins heimiluð með stuðningi u-rýmisþjónustu. U-rýmisþjónusta er þjónusta sem byggist á stafrænni þjónustu og sjálfvirkni sem hönnuð er til að styðja öruggan, tryggan og skilvirkan aðgang að u-loftrými fyrir mikinn fjölda ómannaðra loftfara. Í reglugerð (ESB) 2021/664 hafa verið skilgreindar tilteknir þjónustuþættir u-rýmisþjónustu sem skylt er að veita í u-rýmisloftrými, þar sem slíkt loftrými hefur verið ákvarðað. Þá er hverju ríki í sjálfsveld sett, með vísan til loftrýmisáhættumats, hvort gerð er krafa um aðra þjónustuþætti einnig, sjá yfirlitsmynd til skýringar:

U-rýmisþjónusta	Skyldubundnir þættir: - Netaðkennisþjónusta - Umferðarupplýsingaþjónusta - Rýmisvitundarþjónusta - Flugheimildarþjónusta fyrir ómönnuð loftför Valkvæðir þættir: - Veðurupplýsingaþjónusta - Samræmisvöktunarþjónusta - Önnur ótiltekin þjónusta
-----------------	--

Samræmd upplýsingaþjónusta merkir þjónusta sem samanstendur af gagnamiðlunarkerfi fastra og breytilegra gagna til að greiða fyrir veitingu u-rýmisþjónustu og umferðarstýringu ómannaðra loftfara.

Í 3. mgr. er skiptingu verkefna og eftirlits lögbærra stjórnvalda lýst.

Í 4. mgr. er sérstaklega vikið að möguleika veitanda flugupplýsingaþjónustu til þess að gefa út yfirlýsingu um hæfni sína og getu til að leysa af hendi þau skyldustörf sem tengjast þjónustunni. *Flugupplýsingaþjónusta* (e. flight information service) er einn þjónustubátta af fleiri sem falla undir *flugleiðsöguþjónustu* (e. air traffic services, ATS).

Í 5. mgr. er sérstök heimild ráðherra til að kveða á um tímabundna undanþágu frá vottun skv. 1. mgr. með reglugerð. Byggist þessi undanþáguheimild á samsvarandi heimild í 6. mgr. 41. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139. Heimildin er háð ströngum skilyrðum og fyrirframtilkynningu og samþykki Eftirlitsstofnunar EFTA, sbr. 234. gr. Rétt er að benda á að heimildin tekur aðeins til veitanda ATM/ANS í þriðja ríki, þ.e. utan EASA-ríkjanna, sem veita þjónustu fyrir lítinn hluta flugumferðar í þeim hluta loftrýmis sem liggur að loftrými við þriðja ríki. Ef fram kæmi beiðni frá veitanda ATM/ANS með höfuðstöðvar eða aðalaðsetur utan EASA-ríkjanna þess efnis að heimildin yrði nýtt yrði Samgöngustofa eftirlitsstjórnvald með veitanda þjónustunnar en ekki Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins. Skv. 6. mgr. 41. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 er miðað við takmarkaðan gildistíma slíkrar undanþágu og reglulega endurskoðun fari gildistími yfir fimm ár.

Um 172. og 173. gr.

Greinarnar eiga rætur að rekja til 42., 45. og 47. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139, sbr. 2. málsf. gr. 1.2 og 3. kafla VIII. viðauka við sömu reglugerð, sem fjalla um *kerfi rekstrarstjórnunar flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu (ATM/ANS-kerfi)* (e. ATM/ANS system) og *kerfishluta rekstrarstjórnunar flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu (ATM/ANS-kerfishlutar)* (e. ATM/ANS constituent). Í orðskýringum sömu reglugerðar eru þessi hugtök svo skýrð: Kerfi rekstrarstjórnunar flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu: Safn af kerfishlutum í lofti og á jörðu niðri svo og búnaður í geimnum sem styður þjónustu við flugleiðsögu á öllum stigum flugs. Kerfishlutar rekstrarstjórnunar flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu: Áþreifanlegir hlutir eins og vélbúnaður og óáþreifanlegir þættir eins og hugbúnaður sem rekstrarsamhæfi evrópska netsins fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar byggist á. Um er að ræða nýmæli sem ætlað er að undirbyggja lagastoð til innleiðingar nýrra EES-gerða á málefnasviðinu.

Byggt er á nokkuð sveigjanlegri afstöðu í greininni með tilliti til eðlis þeirrar starfsemi og áhættu sem í henni felst. Skv. 1. mgr. 139. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 fellur reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 552/2004 um rekstrarsamhæfi evrópska netsins fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar úr gildi samhliða gildistöku reglugerðarinnar. Reglugerð (EB)

nr. 552/2004 var innleidd hér á landi með reglugerð nr. 870/2007. Þrátt fyrir niðurfellingu reglugerðarinnar munu tiltekin ákvæði hennar gilda áfram þar til ný reglugerð eða nýjar reglugerðir Evrópusambandsins taka gildi.

Rétt er að benda á að reglugerð (ESB) 2018/1139 gildir ekki um ATM/ANS-kerfi og ATM/ANS-kerfishluta, starfsfólk og fyrirtæki sem hernaðaryfirvöld veita eða láta í té og er því samsvarandi tillit tekið í greininni. Einnig að EASA fer með verkefni og eftirlit með fyrirtæki sem tekur þátt í hönnun, framleiðslu eða viðhaldi á kerfum eða kerfishlutum sem notaðir eru til að veita samevrópska þjónustu, sbr. b-lið 1. mgr. 171. gr., þ.m.t. ef það stuðlar að framkvæmd rannsóknarverkefnisins á vegum rekstrarstjórnunar flugumferðar um samevrópskt loftrými (SESAR).

Um 174. gr.

Hér er mælt fyrir um lögfestingu ákvæðis um almennar kröfur til starfsemi sem veitir loftförum þjónustu sbr. 1. mgr. 171. gr. Byggist ákvæðið á grunnkröfum til þjónustunnar sem fram koma í reglugerð (ESB) 2018/1139, reglugerð (EB) 549/2004, reglugerð (EB) nr. 550/2004 og í reglugerð (ESB) 2017/373. Reglugerð (EB) 549/2004 um setningu rammaákvæða um að koma á sameiginlegu evrópsku loftrými var innleidd með reglugerð nr. 870/2007.

Tæknifólk sem sinnir öryggistengdum verkefnum sem vísað er til í niðurlagi 1. mgr. er svonefnt *ATSEP-tæknifólk* en skammstöfunin stendur fyrir samsvarandi enska skammstöfun orðanna „air traffic safety electronics personnel“. Um er að ræða starfsfólk sem hefur hlotið viðurkenningu og er hæft til að sjá um starfrækslu og viðhald á búnaði starfræna kerfisins sem og að taka þann búnað úr eða í notkun.

Um 175. gr.

Greinin á rætur að rekja til greinar ATM/ANS.OR.A.075 í reglugerð (ESB) 2017/373, sbr. reglugerð nr. 720/2019, og 5. mgr. 5. gr. og 7. gr. reglugerðar (ESB) 2021/664 um regluramma fyrir u-rýmið og byggist á almennum meginreglum um gagnsæi og jafnræði.

Um 176. gr.

Ákvæðið byggist á 2.–4. mgr. 75. gr. gildandi laga. Í stað heimildar er nú kveðið á um skyldu í 1. mgr. Þá hefur hugtökum sem notuð eru verið breytt. Í stað flugleiðsöguþjónustu er vísað til þeirrar starfsemi sem háð er vottun skv. 1. mgr. 171. gr. Í stað tilkynningar er notað hugtakið *gögn*. Framangreind skylda til upptöku tekur meðal annars til:

- samskipta, hvort sem er tal- eða gagnasamskipta,
- fluggagnaræmna sem og annarra samskiptagagna á pappír eða á stafrænu formi,
- sjálfvirkra gagnasamskipta í flugumferðarþjónustu, ef slík tækni er notuð,
- *kögunargagna* (e. surveillance data) frá ratsjá og öðrum kögunarbúnaði, þ.m.t. ADS-B, ADS-C sem notaður er við flugumferðarþjónustu, flugumferðarstjórn, fjarskipti og kögun og við þjálfun starfsmanna, rannsóknir slysa og atvika, og til að styðja við viðbúnaðarþjónustu (leit og björgun), jafnframt gagna sem eru nýtt til mats á flugstjórnarþjónustu og fjarskipta-, leiðsögu- og kögunarþjónustu.

Með tilkomu u-rýmisþjónustu, samevrópskrar u-rýmisþjónustu og samræmdrar upplýsingaþjónustu má vænta þess að skilgreindar verði frekari kröfur til varðveislu fjarskipta og gagna er varða þá þjónustubætti sem veittir eru í u-rýmisloftrými.

Um 177. gr.

Hér er lagt til að lögfest verði ákvæði um skipulag og hönnun loftrýmis og breytingar þar á. Hönnun loftrýmisskipulags (e. design of airspace structures), stundum einnig þýtt sem loftrýmisskipun, merkir ferli sem tryggir að skipulag loftrýmisins sé á tilhlýðilegan hátt hannað, yfirfarið og staðfest áður en það er birt og tekið í notkun af loftfari, sbr. 46. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 og reglugerð (ESB) 2017/373, sbr. reglugerð nr. 720/2019 um sameiginlegar kröfur fyrir veitendur þjónustu á sviði rekstrarstjórnunar flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu og á sviði starfsemi neta fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar og eftirlit með þeim. Tilgangur þessa er einkum að tryggja öryggi starfrækslu loftfara á öllum stigum flugs. Skipulag loftrýmis (e. organisation of airspace) tekur til þess að tiltekinn hluti loftrýmis sé hannaður til að tryggja örugga og sem hagstæðasta starfrækslu loftfars. Hugtakið hönnun loftrýmis (e. airspace design) er ferli sem stuðlar að því að ná frammistöðumarkmiðum er varða starfsemi neta og koma til móts við þarfir loftrýmisnotenda ásamt því að tryggja eða auka staðfest öryggisstig og auka loftrýmisgetu og vistvænleika með þróun og framkvæmd á þróaðri færni og tækni í leiðsögu, bættu neti flugleiða og tilheyrandi skiptingu undirsvæða, bestun skipulags loftrýmis og verklagsreglum rekstrarstjórnunar flugumferðar sem bæta afkastagetu.

Greininni er ætlað að leysa af hólmi mun takmarkaðra ákvæði 1. mgr. 76. gr. í gildandi lögum og jafnframt leysa af hólmi 3. mgr. 4. gr. og 5. tölul. 1. mgr. 8. gr. laga um Samgöngu- stofu, stjórnsýslustofnun samgöngumála, nr. 119/2012. Er í tilvitnuðum greinum meðal annars vikið að valdi stofnunarinnar til að kveða á um skipulag umferðar- og leiðsögukerfa í lofti og kveða á um skipulag loftrýmis og flugleiðsögu eða gera tillögu um slíkt til ráðherra. Tilgangur þessa er einkum tvíþættur; annars vegar að koma á formlegu skipulagi loftrýmisins og ferli við breytingar á því og hins vegar að auka gagnsæi og samráð, meðal annars með miðlun upplýsinga um loftrýmið og nýtingu þess. Með loftrýminu er átt við loftrými innan íslenskrar lofthelgi og það loftrými sem Ísland hefur á grundvelli þjóðréttarsamninga skuldbundið sig til að veita þjónustu í. Með formlegu ferli er komið á auknu gagnsæi og samráði og aðkoma loftrýmisnotenda, hagaðila og annarra stjórnvalda gerð möguleg að skipulags- og hönnunarferli.

Í grunninn er byggt á fullum og óskoruðum yfirráðum íslenska ríkisins yfir loftrýminu yfir íslensku yfirráðasvæði, sbr. 1. gr. Chicago-samningsins. Er það því á valdi ríkisins að skipuleggja og hanna loftrýmið, meðal annars að kveða á um takmarkanir á notkun þess. Almennt er viðurkennt að nýta beri loftrýmið á sveigjanlegan hátt til að tryggja sanngirni og gagnsæi, að teknu tilliti til öryggis og allsherjarreglu. Skipulag loftrýmis kann að skarast við skipulagsreglur flugvallar og skipulagsáætlanir sveitarfélaga, t.d. þar sem kveðið er á um mörk stjórnaðs loftrýmis frá jörðu upp í tiltekna hæð yfir jörðu, afmarkaðar aðflugs- og fráflugsflugleiðir frá flugvelli, afmörkun tiltekinnar svæða, svo sem hafta-, hættu- og bannsvæða í loftrýminu o.s.frv.

Nátengt hönnun og skipulagi loftrýmis er stjórnun þess. Eins og vikið er að í skýringum við 171. gr. er greint á milli þriggja stiga við ákvörðun um skipulag loftrýmisins, sem hvert hefur áhrif á annað. Er í greininni fyrst og fremst horft til ákvörðunarvalds á skipulagsstigi og að mótað sé ferli hvað varðar daglega umsýslu á úrlausnarstigi sem auk umsýslu í rauntíma verði fyrst og fremst í höndum veitanda flugleiðsöguþjónustu.

Í 2. mgr. 177. gr. eru tiltekin þau atriði sem loftrýmisskipulag skal að lágmarki taka til. Flokkun loftrýmis tekur til bæði stjórnaðs og óstjórnaðs loftrýmis, afmörkunar loftrýmis fyrir tiltekinn flokk loftrýmisnotenda og flugleiða, bæði hvað varðar yfirflug og við aðflugs- og brottflugsferla við flugvelli. Þá er tiltekið að hægt sé að ákvarða ótímabundið tiltekin svæði, svo sem bann-, hafta- og hættusvæði í afmörkuðu loftrými eða vegna loftvarna (e. air defence

identification zone) sem og u-rýmislofttrými, sbr. reglugerð (ESB) 2021/664 frá 22. apríl 2021 um regluramma fyrir u-rýmið, og svæði þar sem t.d. skylt er að nota tiltekin búnað, svo sem *talstöðvaskyld svæði* (e. radio mandatory zone) og *ratsjárvaraskyld svæði* (e. transponder mandatory zone), sbr. framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnar (ESB) 2021/666 frá 22. apríl 2021 um breytingu á reglugerð (ESB) 923/2012 hvað varðar mannað flug sem starfrækt er í u-rýmislofttrýminu. Þá geta frekari takmarkanir átt við lofttrými ofan við einstök mannvirki, t.d. fangelsi og varnarmannvirki og við afmörkuð svæði, svo sem vatnsverndarsvæði og friðlýst svæði. Almennt er ekki gert ráð að lofttrýmisskipulag taki til annars en svæða sem skilgreind eru ótímabundið.

Bent er á að u-rýmislofttrými er hægt að ákvarða í bæði stjórnðu og óstjórnðu lofttrými og má því gera ráð fyrir að samhliða ákvörðun þess þurfi enn fremur að skilgreina aðgangskröfur til nýtingar þess. Hafa ber í huga að flugumferðarþjónusta í slíku lofttrými er þegar veitt mönnum loftförum á grundvelli einkaréttar og því mikilvægt að tryggja samhfæingu við veitanda u-rýmisþjónustu, og ef við á, veitanda samræmdrar upplýsingaþjónustu, sem veita ómönnum loftförum þjónustu í rýminu. Rétt er að árétt að samkvæmt reglugerð (ESB) 2021/664 er skylt að veita u-rýmisþjónustu sé u-rýmislofttrými ákvarðað.

Hvað varðar þau sjónarmið sem skulu lögð til grundvallar er öryggi í forgrunni, bæði flugöryggi og almannaoöryggi, en einnig *skilvirkni* (e. efficiency), þ.e. að tekið sé tillit til þarfa notenda og nýtingar lofttrýmisins auk umhverfissjónarmiða, svo sem hávaða og mengunar. Þá ber einnig að taka tillit til annarra laga og stjórnvaldsfyrirmæla þar sem flug loftfara, flugtak eða landing kann að vera háð takmörkunum eða banni. Í þessu samhengi er rétt að hafa í huga að þarfir notenda kunna að vera ólíkar og jafnvel ósamrýmanlegar. Aðgengi tiltekinna flokka notenda kann að útiloka aðra. Umhverfissjónarmið, svo sem útblástur, loftgæði og hávaði, kunna að hafa mismikið vægi í ólíkum flughæðum, t.d. að meiri áhersla sé lögð á að takmarka hávaða og ónæði í lægri flughæð en hærri. Vegna hávaða frá flugumferð skiptir meira máli val og afmörkun flugleiða yfir þéttbýli og í aðflugi og fráflugi til og frá flugvöllum. Fjölgun ómannaðra loftfara í lofttrýminu hefur jafnframt í för með sér nýjar áskoranir, ekki síst með tilliti til umferðar, þ.e. að þeim sé flogið þar sem þeim er það heimilt og í þeim flughæðum sem ákvarðaðar eru en einnig með tilliti umhverfis- og nábylissjónarmiða. Samhliða þarf að tryggja aðskilnað milli þeirra og annarra (mannaðra) loftfara. Þá hafa mun fleiri aðilar áhuga á að takmarka flug ómannaðra loftfara en annarra (mannaðra) loftfara, svo sem með tilliti til verndunar friðhelgi einkalífs og persónuverndar, auk almanna-, öryggis- og varnarhagsmuna. Staðbundnar aðstæður á jörðu niðri kunna einnig að kalla á sérstaka aðgát, svo sem vegna dýralífs (varps fugla) og þjóðaröryggis (verndar mikilvægra innviða).

Sérstaklega skal bent á markmið skv. 1. gr. þar sem tiltekið er að stuðla skuli að og tryggja öruggar, greiðar og skilvirkar flugsamgöngur, að teknu tilliti til neytendaverndar, umhverfissjónarmiða og þjóðréttarlega skuldbindinga. Þó að flugöryggi skuli ætíð haft að leiðarljósi skal vega og meta alla hagsmuni heildstætt að teknu tilliti til aðstæðna hverju sinni.

Í 4. mgr. er sérstaklega vikið að samráði og tiltekið að leita skuli eftir sjónarmiðum og tillögum viðkomandi stjórnvalda, svo sem lögreglu, Skipulagsstofnunar, Umhverfisstofnunar o.fl., en einnig lofttrýmisnotenda og annarra hagaðila. Sérstakt samráð skuli einnig haft við sveitarfélög, rekstraraðila flugvalla og rekstraraðila rekstrarstjórnunar flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu.

Í 5. mgr. er lagt til að bæði notendur lofttrýmisins, stjórnvöldum og öðrum hagaðilum sé heimilt að koma á framfæri tillögum til breytinga á skipulagi og hönnun lofttrýmisins. Breytingar á hönnun og skipulagi lofttrýmis geta verið misviðamiklar og snert hagsmuni ólíkra aðila. Því kann að vera nauðsynlegt að samhliða mati á tillögum til breytinga á skipulagi og hönnun

loftrýmisins séu gerðar athuganir á áhrifum tillagna, svo sem umhverfisáhrifum, áhrifum á flugöryggi, afkastagetu og öðrum þáttum. Slíkt gerir einnig þeim sem verða fyrir áhrifum af fyrirhuguðum breytingum betur kleift að skilja áhrif fyrirhugaðra breytinga og taka þátt í ferlinu.

Í 6. mgr. er nánar kveðið á um birtingu skipulags og hönnunar loftrýmisins.

Um 178. gr.

Þörf fyrir tímabundið skipulag kann að vera af margvíslegum toga, svo sem vegna ösku frá eldgosi, æfinga, fuglavarps yfir afmarkaðan tíma o.fl. Til að stuðla að sveigjanlegri nýtingu loftrýmisins og í samræmi við núverandi fyrirkomulag er lagt til að Samgöngustofu sé falið tímabundið skipulag loftrýmisins. Samhliða því er einnig lagt til að stofnunin geti falið veitanda flugleiðsöguþjónustu, u-rýmisþjónustu, samevrópskri u-rýmisþjónustu og samræmdri upplýsingaþjónustu að annast umsýslu beiðna og úrlausn í rauntíma.

Um 179. gr.

Í greininni er lagt til að Samgöngustofa annist margvíslega miðlun upplýsinga um loft-rýmismál í því skyni að tryggja einfalda og skilvirka miðlun upplýsinga er varða skipulag loftrýmisins og afgreiðslu beiðna um nýtingu þess í þeim tilvikum þar sem loftrými er háð takmörkunum eða banni samkvæmt loftrýmisskipulagi. Er hér horft til þess að mótað verði ferli vegna skipulags og hönnunar loftrýmis á forlausnar- og úrlausnarstigi, þar á meðal hvernig staðið verði að veitingu undanþágna og samráði því tengdu og samhliða hvernig slíkum upplýsingum er miðlað til loftrýmisnotenda og almennings.

Um 180. gr.

Greinin byggist á VIII. viðauka við reglugerð (ESB) 2018/1139 og CNS.OR-hluta VIII. viðauka við reglugerð (ESB) 2017/373. Með *fjarskiptaþjónustu* (e. communication services) er átt við faststöðva- og farstöðvaþjónustu fyrir flug til að gera möguleg fjarskipti milli landstöðva, milli loftfara og landstöðva og milli loftfara vegna flugstjórnarþjónustu. Með *leiðsöguþjónustu* (e. navigation services) er átt við búnað og þjónustu sem láta í té upplýsingar um stöðu og tíma loftfara. Með *kögunarþjónustu* (e. surveillance services) er átt við búnað og þjónustu sem er notuð til að ákvarða staðsetningu sérhvers loftfars til að tryggja örugga fjarlægð milli loftfara.

Um 181. gr.

Almennt er við það miðað að íslenska ríkið hafi skyldu til að veita veðurþjónustu með vísan til Chicago-samningsins, sbr. skýringar við 75. gr. Byggist greinin á gr. 2.2 í viðauka VIII í reglugerð (ESB) 2018/1139. Með *veðurþjónustu* (e. meteorological services) er átt við búnað og þjónustu sem lætur loftfari í té veðurspár, yfirlit og athuganir sem og hvers konar aðrar veðurupplýsingar og gögn sem ríki veita til notkunar fyrir flug.

Um 182. gr.

Ákvæðið á rætur að rekja til viðauka VI í reglugerð (ESB) 2017/373, sbr. 4. viðauka (kort í flugleiðsögu) og 15. viðauka (upplýsingaþjónusta flugmála) við Chicago-samninginn. Með *upplýsingaþjónustu flugmála* (e. aeronautical information service) er átt við þjónustu sem er stofnuð innan skilgreinds rýmis og veitendur hennar eru ábyrgir fyrir að miðla flugmálaupplýsingum og gögnum sem nauðsynleg eru til að tryggja öryggi, reglufestu og skilvirkni í flugleiðsögu. Eins og með aðra þætti flugleiðsöguþjónustu hefur íslenska ríkið undirgengist þá

skuldbindingu að tryggja að upplýsingaþjónusta flugmála sé veitt, sbr. 28. gr. Chicago-samningsins.

Í 2. mgr. er kveðið á um heimild ráðherra til að ákvarða í reglugerð hvaða aðilum er skylt að veita upplýsingar og gögn til veitanda upplýsingaþjónustu flugmála og til hvaða upplýsinga skyldan náir. Skv. 2. mgr. 2. gr. reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 73/2010 frá 26. janúar 2010 um kröfur um gæði flugmálagagna og flugmálaupplýsinga fyrir samevrópska loftrýmið, sem innleidd var í landsrétt með reglugerð nr. 772/2010 um upplýsingaþjónustu flugmála, hafa þessir aðilar verið skilgreindir. Tekur skyldan til rekstraraðila þeirra flugvalla eða þyriluvalla þar sem búið er að birta verklagsreglur í tengslum við blindflug (IFR) eða *sérlegt sjónflug* (e. special-visual flight rules) í flugmálahandbókum í hverju landi fyrir sig, hvort sem um er að ræða opinbera aðila eða einkaaðila sem, í samræmi við reglugerðina, veita í fyrsta lagi þjónustu í tengslum við sköpun og veitingu mælingagagna, í öðru lagi þjónustu við hönnun verklagsreglna, í þriðja lagi rafræn landslagsgögn og í fjórða lagi rafræn hindranagögn.

Um 183. gr.

Greinin byggist á grein 2.1 í viðauka VIII. við reglugerð (ESB) 2018/1139. Grunnviðmið um kröfur um gagnagæði er að finna í 15. viðauka (upplýsingaþjónusta flugmála) við Chicago-samninginn. Einnig er byggt á þeim markmiðum og tilgangi sem fram kemur í reglugerð (ESB) nr. 73/2010 um kröfur um gæði flugmálagagna og flugmálaupplýsinga fyrir samevrópska loftrýmið sem innleidd var hér á landi með reglugerð nr. 772/2010. Rétt er að benda á að framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2020/469 frá 14. febrúar 2020 um breytingu á reglugerð (ESB) nr. 923/2012, reglugerð (ESB) nr. 139/2014 og reglugerð (ESB) 2017/373 hvað varðar kröfur til veitanda rekstrarstjórnunar flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu, hönnun loftrýmisskipunar og gagnagæða, flugbrautaröryggi og afnám reglugerðar (EB) nr. 73/2010 mun leysa hana af hólmi frá 27. janúar 2022 en gerðin er óinnleidd í landsrétt. Með *flugmálaupplýsingum* í 1. mgr. er átt við enska orðið „aeronautical information“. Með *gögnum* í 2. mgr. er átt við enska orðið „data“.

Um 184. gr.

Greinin á rætur að rekja til gr. 2.9 í viðauka VIII. (grunnkröfur til rekstrarstjórnunar flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu og flugumferðarstjórnar) við reglugerð (ESB) 2018/1139, sbr. einnig reglugerð (ESB) 2017/373. Er tilgangur greinarinnar einkum sá að lögfesta stöð fyrir setningu reglugerða til innleiðingar gerða er varða gerð flugferla. Er hér einkum höfð í huga sú breyting sem fyrir liggur í formi tillögu og álits EASA um breytingu á reglugerð (ESB) 2017/373 (um rekstrarstjórnun flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu) og reglugerð (ESB) 137/2004 (um flugvelli), sbr. álit stofnunarinnar nr. 2/2018.

Um 185. gr.

Greinin á rætur að rekja til þeirra EES-gerða sem mæla fyrir um u-rýmisloftrýmið, u-rýmisþjónustu, samevrópska u-rýmisþjónustu og samræmda upplýsingaþjónustu og bíða þess að vera teknar upp í EES-samninginn og innleiddar í landsrétt. Reglugerð (ESB) 2021/664 um regluramma fyrir u-rýmið mælir almennt fyrir um skyldur u-rýmisþjónustuveitenda, veitenda samræmdrar upplýsingaþjónustu og u-rýmisnotenda í u-rýmisloftrými. Meðal annars er skilgreind sú lágmarksþjónusta sem veita skal sé u-rýmisloftrými ákvarðað á grundvelli loft-rýmisáhættumats og tekur 1. mgr. mið af því. Nánar er fjallað um u-rýmisþjónustu í skýringum við 171. gr.

Í gerðinni er einnig kveðið á um kröfur til þeirrar upplýsingamiðlunar sem er forsenda þess að u-rýmisloftfrými sé starfshæft. Í ljósi þess er lagt til í 2. mgr. að slíkar kröfur verði settar í formi reglugerðar sem ráðherra setur. Tilgangurinn er að tryggja að uppruni upplýsinganna sé traustur, þær séu af nægilegum gæðum, heilleika og nákvæmni svo að veitendur u-rýmisþjónustu og aðrir notendur, svo sem flugleiðsöguþjónustuveitendur, geti nýtt slíkar upplýsingar með áreiðanlegum hætti við veitingu sinnar þjónustu. Almennt er gert ráð fyrir að aðeins sé einn veitandi samræmdrar upplýsingaþjónustu í hverju u-rýmisloftfrými. Það þýðir þó ekki að það sé aðeins einn slíkur veitandi í öllu u-rýmisloftfrými sem ákvarðað er í hverju ríki eða sameiginlega af tveimur eða fleiri ríkjum sé slíkt u-rýmisloftfrými ákvarðað yfir landamæri. Ástæða þess að gert er ráð fyrir að aðeins sé einn veitandi samræmdrar upplýsingaþjónustu er til að tryggja að aðeins sé einn tiltekinn milliliður sem sambætti allar þær upplýsingar sem nauðsynlegar eru til starfrækslu u-rýmisloftfrýmisins. Því er samræmda upplýsingaþjónustan „hjartað“ í u-rýmisloftfrýminu sem tryggir miðlun upplýsinga og gagna milli þeirra aðila sem veita þar þjónustu eða nýta sér þjónustu þeirra.

Í framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2021/665 frá 22. apríl 2021 um breytingu á reglugerð (ESB) 2017/373 hvað varðar kröfur til veitenda rekstrarstjórnunar flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu og annarra netþjónustu í u-rýmisloftfrýminu sem ákvarðað er í stjórnun loftfrými er kveðið á um tilteknar kröfur til veitenda flugumferðarþjónustu í u-rýmisloftfrými sem skilgreint hefur verið innan stjórnaðs loftfrýmis. Ná slíkar kröfur meðal annars til verklags og samskipta, auk gagnaskipta milli veitanda flugumferðarþjónustu og u-rýmisþjónustuveitenda, flugrekenda/umráðenda ómannaðra loftfara og ef við á veitenda samræmdrar upplýsingaþjónustu til að tryggja samhæfingu og örugga starfrækslu innan loftfrýmisins. Á þetta einnig við þegar gera þarf breytingar á skipulagi loftfrýmisins tímabundið í því skyni að greiða fyrir umferð mannaðra loftfara innan u-rýmisins. Samhæfing og miðlun upplýsinga milli þessara aðila er því ein grunnforsenda þess að u-rýmisloftfrými verði komið á. Þess vegna er einnig gert ráð fyrir að tilteknum upplýsingum og gögnum sé miðlað gjaldfrjálst milli aðila þó að aðrar upplýsingar og gögn sæti gjaldtöku.

Um 186. gr.

Með vísan til reglugerðar (ESB) nr. 73/2010 um kröfur um gæði flugmálagagna og flugmálaupplýsinga fyrir samevrópska loftfrýmið, sem innleidd var hér á landi með reglugerð nr. 772/2010, er byggt á því að Samgöngustofa haldi úti gagnagrunni um hindranir sem teljast hættulegar flugumferð. Tekur reglugerðin meðal annars til þess að Samgöngustofa eða aðili sem hún tilnefnir tryggi að rafræn landslags- og hindrunargögn séu aðgengileg á þann máta sem nánar er lýst í reglugerðinni og að stjórnvöld sem fari með skipulags- og/eða mannvirkjamál tilkynni í grunninn.

Í því skyni að tryggja birtingu upplýsinga um hindranir sem flugmálaupplýsingar er í 1. mgr. lagt til að sveitarfélög tilkynni til Samgöngustofu um varanlegar hindranir sem eru 50 metra háar eða hærri. Miðað er við að slíkt sé tilkynnt fyrir fram í þeim tilvikum þegar til stendur að reisa eða breyta mannvirki, hlut eða því sem gæti talist hindrun. Almennt er við það miðað samkvæmt viðauka 4 (flugkort) við Chicago-samninginn að allar hindranir 100 metrar eða hærri á yfirborði jarðar séu sýndar á flugkortum auk annars sem kann að vera hindrun í sjónflugi, svo sem flutningslínur, *vindhverflar* (e. wind turbines) og varanlegir *kláfar* (e. cable cars). Þó að viðmiðið varðandi kortagerð sé herra en sem nemur 50 metrum er horft til þess að mannvirki og hlutir hærri en 50 metrar geta verið metnir sem áhætta og því ekki sjálfkrafa hægt að álykta að hindrun lægri en 100 metrar sé áhættulaus. Tilkynning um hindrun eða það sem mögulega má jafna til hindrunar er meðal annars ætlað að tryggja að hægt sé að

bregðast við, t.d. tryggja merkingu hindrunar og lýsingu ef við á sem og að fyrirbyggja hugsanlega frekari íþyngjandi aðgerðir ef fyrirhuguð hindrun telst til að mynda ósamrýmanleg skipulagsreglum flugvallar eða telst svo hættuleg flugumferð að ástæða sé til að krefjast þess að hún verði fjarlægð. Tilkynningarskyldan nær til allra hindrana óháð staðsetningu.

Í 2. mgr. er lagt til að eigendur hindrana tryggi gagnagæði, sbr. 183. gr. Jafnframt er í 3. mgr. lagt til að sú skylda verði lögð á veitanda rekstrarstjórnunar flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu að tilkynna Samgöngustofu hvers konar truflanir sem telja má að flugumferð geti stafað hættu af.

Um 187. gr.

Frammistöðuáætlun á sviði flugleiðsögu innan Evrópusambandsins á sér nokkuð langa sögu eða allt aftur til 2004 þegar fyrstu reglugerðirnar um samevrópska loftrýmið voru settar. Fyrir tilkomu COVID-19-heimsfaraldursins spáði framkvæmdastjórn Evrópusambandsins 50% aukningu flugumferðar í álfunni fram til 2035. Frá 2020 hefur flugþjónusta verið sú atvinnugrein sem hvað harðast hefur fundið fyrir áhrifum faraldursins þar sem eftirspurn hefur minnkað til muna og enn er ekki fyrirséð hvenær áhrifa faraldursins hættir að gæta á heimsvísu. Þær forsendur sem upphaflega lágu að baki frammistöðukerfi sambandsins eru þó enn til staðar, þ.e. tafir í flugumferð, óskilvirkni í flugumferðarþjónustu, hár kostnaður loftrýmisnotenda og auknar áherslur í umhverfisvernd sem kalla á aðgerðir. Er því lagt til að komið verði á frammistöðuáætlun á sviði flugleiðsögu sem byggist á sambærilegum grundvelli og Evrópusambandið hefur lagt upp með, að teknu tilliti til sérstöðu Íslands innan ICAO NAT-svæðisins. Ráðgert er að fyrsta tímabilið verði aðlögunartímabil, þ.e. án bindandi markmiða. Á aðlögunartímanum verður gögnum vegna skilgreindra mælikvarða safnað og þau greind með það fyrir augum að setja raunhæf og gild markmið fyrir fyrsta viðmiðunartímabilið sem kemur í kjölfar aðlögunartímabilsins. Að því loknu er ráðgert að setja skilgreind markmið á afmörkuðu viðmiðunartímabili.

Um 188. gr.

Heimild ráðherra samkvæmt greininni til að setja reglugerðir lögunum til frekari fyllingar er ætlað að vera víðtæk. Byggist greinin að hluta á fyrirliggjandi ákvæðum gildandi laga um heimild ráðherra til að setja reglugerðir á málefnasviðinu, sbr. 6. mgr. 57. gr. a, 5. mgr. 75. gr., 2. og 3. mgr. 76. gr. og 3. og 4. mgr. 78. gr. í gildandi lögum.

Samkvæmt h-lið 1. mgr. 2. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 fellur hönnun loftrýmisskipulags undir reglugerð (ESB) 2018/1139, með fyrirvara um ákvæði reglugerðar (EB) 551/2004 og ábyrgð ríkja er varðar loftrými undir þeirra lögsögu. Er almennt búist við frekari afleiddum reglugerðum um hönnun loftrýmisskipulags á næstu árum.

Um XV. kafla.

Undir efni kaflans fellur efni sem almennt er talið til *efnahagslegs eftirlits* (e. economic regulation) á sviði flugmála. Um er að ræða ýmis atriði sem varða almenna umgjörð flugstarfsemi, svo sem forsendur til markaðsaðgangs, hvort sem er í lofti eða á jörðu niðri, eftirlit með framkvæmd loftferðasamninga og áþekkra samninga, beitingu takmarkana á markaðsaðgangi, gjaldtöku flugvalla og flugleiðsöguþjónustu o.fl. Efni kaflans byggist að meginstefnu á þegar innleiddum EES-gerðum á framangreindum sviðum auk annarra þjóðréttarsamninga.

Um 189. gr.

Við gerð samninga við erlend ríki um markaðsaðgang er ekki alltaf unnt að ljúka samningum með afnámi allra takmarkana á flugleiðum, tíðni, flutningsmagni eða fjölda þeirra flugrekenda sem heimilt er að nýta umsamin réttindi. Þó stefnt sé að afnámi takmarkana eða auknum heimildum til flugs þarf samt sem áður að vera hægt að nýta þau takmörkuðu réttindi meðan þau gilda og kann þá að þurfa að úthluta slíkum réttindum meðal þeirra flugrekenda sem áhuga hafa á að nýta þau. Greint er almennt á milli almennra hæfisskilyrða til flugs út frá flugöryggi og flugvernd og annarra skilyrða sem viðkomandi samningur kann að tiltaka, svo sem varðandi eignarhald, stjórnun o.fl., sem forsendur tilnefningar. Bent skal á að einstakir samningar kunna að innihalda strangari kröfur en þær sem gerðar eru til eignarhalds og stjórnunar flugrekenda til útgáfu flugrekstrarleyfis skv. VIII. kafla. Almenn viðmið sem ráða kunna vali er gert ráð fyrir að verði nánar útfærð í reglugerð sem ráðherra setur, svo sem stefna stjórnvalda á hverjum tíma, allsherjarregla, fyrirliggjandi þjóðréttarskuldbindingar, jákvæð þróun flutningastarfsemi og samkeppni, hagsmunir neytenda, þjónusta, tíðni og verðlagning auk umhverfisáhrifa.

Miðað er við að ráðherra tilnefni flugrekanda/flugrekendur samkvæmt samningi en Samgöngustofa úthluti réttindum að höfðu samráði við ráðherra. Byggist greinin á 2. og 3. mgr. 146. gr. b í gildandi lögum og er heimild ráðherra til að útfæra ákvæði í reglugerð skv. 200. gr.

Í 2. mgr. er byggt á að úthlutun fari fram á grundvelli jafnræðis og gagnsærrar málsmeðferðar. Sú trúnaðarskylda sem lögð er til í 2. málslíð byggist á því að ýmis gögn og upplýsingar sem flugrekendur kunna að þurfa að afhenda í umsóknarferli séu viðskiptalegs eðlis, t.d. verðskrá, tíðni, fyrirhuguð flugáætlun, sem á grundvelli samkeppnissjónarmiða og viðskiptahagsmuna er eðlilegt að farið sé með sem trúnaðargögn.

Í 3. mgr. er vísað til þess ástands sem ríkir þegar samið er að nýju, fyrirliggjandi samningi breytt eða ríki fellur einhliða frá fyrirliggjandi takmörkunum.

Um 190. gr.

Ákvörðun um að dreifa flugumferð milli borga eða *borgarþyrpinga* (e. conurbation) getur átt sér ýmsar ástæður, meðal annars þörf fyrir að takmarka flugumferð við flugvöll við ákveðinn fjölda flughreyfinga, svo sem vegna tegundar flugumferðar, afkastagetu flugvallar og umhverfissjónarmiða, enda eigi tiltekin skilyrði við um nálægð flugvalla, innviði, aðgengi o.fl.

Í greininni er kveðið á um heimild ráðherra til að ákvarða dreifingu flugumferðar milli borga eða borgarþyrpingar eigi tiltekin skilyrði við. Slík skilyrði eru tæmandi talin í 19. gr. reglugerðar (EB) nr. 1008/2008 um sameiginlegar reglur um rekstur flugþjónustu í Bandalaginu, sbr. reglugerð um sameiginlegar reglur um flugrekstur og flugþjónustu innan Evrópska efnahagssvæðisins, nr. 48/2012. *Borgarþyrping* merkir þéttbýlissvæði sem samanstendur af mörgum borgum eða bæjum, sem hafa, vegna fólksfjölgunar og útbreiðslu, runnið saman og mynda samfellda byggð. Bent skal á að þó að afmörkuð auð svæði, t.d. nýtt til landbúnaðar eða annarrar starfsemi, séu inn á milli slíkra borga og bæja hefur það ekki áhrif á framangreinda skilgreiningu.

Fyrirætlun ráðherra um að ákvarða dreifingu flugumferðar milli flugvalla er háð mati og ákvörðun Eftirlitsstofnunar EFTA um samræmi við þau skilyrði sem reglugerðin tiltekur áður en hægt er að hrinda henni í framkvæmd.

Um 191. gr.

Greinin á rætur að rekja til heimildar til að leggja á skyldur um opinbera þjónustu (e. public service obligation, PSO) í áætlunarflugi, sbr. 16. gr. reglugerðar (EB) nr. 1008/2008 um sameiginlegar reglur um rekstur flugþjónustu í Bandalaginu, sbr. reglugerð um sameiginlegar reglur um flugrekstur og flugþjónustu innan Evrópska efnahagssvæðisins, nr. 48/2012. Við það er miðað í 1. mgr. að um sé að ræða flugleið þar sem flugumferð er *lítil* (e. thin route), þ.e. flugleið þar sem tíðni og flutningsmagn er lítið, að öðrum skilyrðum uppfylltum. Skyldur um opinbera þjónustu er undanþága frá meginreglu sömu reglugerðar um frelsi til að veita flugþjónustu innan Evrópska efnahagssvæðisins, sbr. 15. gr. sömu reglugerðar.

Skyldur um opinbera þjónustu hafa ekki áhrif á veitingu óreglubundinnar flugþjónustu. Bent skal á að útfærsla skyldna um opinbera þjónustu getur verið með mismunandi hætti. Hvorki er sjálfgefið að allar flugleiðir þar sem kvöð um skyldur um opinbera þjónustu hefur verið komið á njóti fjárframlags hins opinbera til starfrækslu flugsins, né að flugrekandi/flugrekendur sem takast á hendur að veita þjónustu á slíkri flugleið njóti sjálfkrafa *einkaréttar* (e. exclusive right) á flugleiðinni.

Ef ákveðið er að leggja skyldur um opinbera þjónustu á flugleið án einkaréttar eða fjárframlags er öllum flugrekendum heimilt að starfrækja flug á flugleiðinni að uppfylltum þeim skilyrðum sem skyldur um opinbera þjónustu mæla fyrir um. Sé einkarétti til að starfrækja flugleið komið á eru aðrir flugrekendur útilokaðir frá viðkomandi flugleið þann tíma sem samningur um skyldur um opinbera þjónustu varir. Samkvæmt reglugerð (EB) nr. 1008/2008 er hámarkstími slíkra samninga takmarkaður við fjögur ár, en fimm ár ef um er að ræða flugleið til flugvallar sem þjónar ystu svæðum Evrópska efnahagssvæðisins. Með vísan til ákvörðunar sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 90/2011 frá 19. júlí 2011 falla allir *svæðisbundnir flugvellar* (e. regional airports) á Íslandi undir þá flugvelli sem þjóna „ystu svæðunum“.

Í 3. mgr. er lagt til að lögfest verði heimild ráðherra til að kveða á um skyldu til opinberrar þjónustu flugafgreiðslu í samræmi við 11. og 12. gr. tilskipunar ráðsins 96/67/EB frá 15. október 1996 um aðgang að flugafgreiðslumarkaðnum á flugvöllum bandalagsins, sem innleidd var í landsrétt með reglugerð um flugafgreiðslu nr. 370/2018. Er samþykki Eftirlitsstofnunar EFTA forsenda fyrir beitingu heimildarinnar.

Um 192. gr.

Greinin byggist að mestu á 57. gr. b í gildandi lögum, sbr. tilskipun ráðsins 96/67/EB frá 15. október 1996 um aðgang að flugafgreiðslumarkaðnum á flugvöllum bandalagsins, sem innleidd var í landsrétt með reglugerð um flugafgreiðslu nr. 370/2018. *Flugafgreiðsla* (e. ground handling) samkvæmt tilskipun 96/67/EB tekur til ellefu þjónustuflokka flugafgreiðslu. Bent er á að fjallað er um vottun flugafgreiðsluaðila og aðila er veita hlaðstjórnunarþjónustu á flugvöllum í XII. kafla.

Í 1. mgr. er lagt til, í samræmi við framangreinda EES-gerð, að skyldur til að veita aðgengi verði lagðar á rekstraraðila flugvallar þar sem fjöldi farþega og magn farms er yfir tilteknum viðmiðunarmörkum sem ákvörðuð verði í reglugerð sem ráðherra setur. Enn fremur að veita skuli jafnan aðgang að *rými* (e. space) á flugvelli til að veita flugafgreiðsluþjónustu, þ.e. flughlöðum og tengdum svæðum eftir atvikum til að veita þjónustu sína. Í þessu felst einnig að rekstraraðila flugvallar ber að taka nauðsynlegt tillit til nýrra aðila, sbr. 16. gr. tilskipunar 96/67/EB. Sama á við hvað varðar skilyrði til aðgengis að *búnaði flugvallar* (e. airport installations).

Með gjaldtöku fyrir aðgengi er átt við endurgjald fyrir afnot að hluta eða öllu leyti en ekki það viðskiptatækifæri sem í því felst að geta hagnýtt sér aðgengi að rými til að veita flugafgreiðsluþjónustu, sbr. niðurstöður dómstóls Evrópusambandsins í máli C-363/01 *Flughafen Hannover-Langenhagen*.

Í 2. mgr. er heimild til að takmarka fjölda þeirra aðila sem heimilt er að veita flugafgreiðslu á viðkomandi flugvelli, að tilteknum skilyrðum uppfylltum. Á málsgreinin bæði við um flugafgreiðsluaðila sem þjónusta þriðju aðila og sjálfa sig, þ.e. flugrekendur sem jafnframt sinna flugafgreiðslu. Geta aðstæður verið með þeim hætti að ekki er rými eða aðstaða fyrir flugafgreiðsluaðila eða fyrir hendi er takmörkun á afkastagetu eða nýtingu flugvallar. Er undanþágunni ætlað að gilda tímabundið og er háð fyrirframtilkynningu og heimild Eftirlitsstofnunar EFTA.

Í 3. mgr. felst heimild til rekstraraðila flugvallar til að skylda þá sem sjá um flugafgreiðslu og flugvallarnotendur sem sjá um eigin afgreiðslu til að nota slík mannvirki. Ákvæðið tekur samkvæmt orðanna hljóðan til *sérstakra (miðlægra) mannvirkja* (e. centralized infrastructures) sem notuð eru við flugafgreiðslu og eru svo flókin eða dýr í uppbyggingu eða hafa svo mikil umhverfisáhrif að ekki er unnt að skipta þeim niður eða hafa fleiri en eitt af þeim. Í dæmaskyni eru talin upp mannvirki sem notuð eru til að stjórna farangursflokkun, afþvingu, vatnshreinsun og eldsneytisdreifingu. Ekki er lokað fyrir það skotið að ákvæðið gæti átt við fleiri mannvirki sem nýtt eru við flugafgreiðslu.

Undirliggjandi sjónarmið að baki 4. mgr. er að tryggja jöfn samkeppnisskilyrði flugafgreiðsluaðila og rekstraraðila flugvallar sem jafnframt veitir flugafgreiðsluþjónustu. Kveður 4. gr. tilskipunarinnar meðal annars á um rekstraraðili flugvallar skuli aðskilja í bókhaldi þá hluta starfsemi sinnar sem lúta að veitingu flugafgreiðsluþjónustu. Þannig megi óháður endurskoðandi staðreyna, ef þörf krefur, að engar niðurgreiðslur eigi sér stað.

Samráð við notendur flugvallar skv. 5. mgr. getur farið fram í notendanefnd flugvallar, sbr. 194. gr., en sé ekki slíkri nefnd til að dreifa er gert ráð fyrir að rekstraraðili flugvallar hlutist til um milliliðalaust samráð við notendur.

Í 6. mgr. er sérstaklega fjallað um rétt aðila til að bera ákvarðanir rekstraraðila flugvallar undir Samgöngustofu, sbr. 21. gr. tilskipunar 96/67/EB. Tekur heimildin til afmarkaðra ákvarðana eða ráðstafana rekstraraðila flugvallar, svo sem við val á afgreiðsluaðila, sbr. 2. mgr. greinarinnar og 3. mgr. 191. gr. með vísan til 2. mgr. 7. gr., 11. gr. og 12. gr. tilskipunarinnar, samráðs, sbr. 5. mgr. greinarinnar með vísan til 194. gr. frumvarpsins og 13. gr. tilskipunarinnar, og synjunar um aðgang og rými á flugvelli, búnaði á flugvelli eða sérstöku mannvirki, sbr. 1. og 3. mgr. greinarinnar með vísan til 14.–16. gr. tilskipunarinnar.

Um 193. gr.

Forsenda fyrir starfrækslu flugs er aðgangur að innviðum flugvallar til flugtaks og landingar. Þegar eftirspurn eftir slíku aðgengi á flugvelli er meiri en framboðið til skemmri eða lengri tíma kann að þurfa að grípa til úrræða til að miðla málum eða úthluta afgreiðslutímum eftir sérstökum úthlutunarreglum. Í 1. mgr. er vísað til fyrrnefnds ástands og lagt til að ráðherra eða þeim sem hann felur slíka ábyrgð sé heimilt að *tilnefna* (e. designate) flugvöll sem „flugvöll með afgreiðslutíma samkvæmt samráði“ og þar með tryggja að samráðsstjóri miðli málum og greiði fyrir farsælli lausn ágreinings um aðgang og afgreiðslutíma. Bent skal á að engin skylda hvílir á ráðherra að tilnefna flugvöll. Miðað er við að tilnefning flugvallar sem flugvallar með afgreiðslutíma samkvæmt samráði komi til vegna ábendinga eða tilmæla hagsmunaaðila eða rekstraraðila flugvallar.

Í 2. mgr. er lagt til að flugvöllur verði aðeins tilnefndur sem *flugvöllur með skammtaðan afgreiðslutíma* að þeirri málsmeðferð sem mælt er fyrir um í 3.–5. mgr. sé fylgt. Í 4. mgr. er fjallað um það ástand þegar úrbóta er krafist á afkastagetu flugvallar.

Ákvæðið byggist á reglugerð ráðsins (EBE) nr. 95/93 frá 18. janúar 1993 um sameiginlegar reglur um úthlutun afgreiðslutíma á bandalagsflugvöllum, sem innleidd hefur verið í landsrétt með reglugerð um úthlutun afgreiðslutíma flugvallar nr. 858/2014. Hugtakið *afgreiðslutími* (e. slot) er svo skilgreint í framangreindri reglugerð: „Heimild, sem samræmingarstjóri veitir í samræmi við þessa reglugerð, til að nota alla fyrirliggjandi innviði flugvallar til að starfrækja flugþjónustu á flugvelli með skömmtuðum afgreiðslutíma, á tilgreindum degi og tíma, til lendingar eða flugtaks, eftir úthlutun samræmingarstjóra í samræmi við þessa reglugerð.“

Á grundvelli reglugerðarinnar ber aðildarríkjum að tryggja sjálfstæði samræmingarstjóra þegar flugvöllur hefur verið tilnefndur sem flugvöllur með skömmtuðum afgreiðslutíma og er 5. mgr. ætlað að endurspeglar þessar skyldur. Í því felst að samræmingarstjóri njóti sjálfstæðis í störfum sínum gagnvart hagsmunaaðilum og hlutleysi hans verði ekki dregið í efa. Þá sé fjármögnun hans þannig frágengin að sjálfstæði hans sé tryggt. Í þessu samhengi er rétt að benda á niðurstöðu dómstóls Evrópusambandsins í máli C-205/14, *Framkvæmdastjórn Evrópusambandsins gegn Portúgal*, þar sem dómstólinn komst að þeirri niðurstöðu að túlka bæri ákvæði reglugerðarinnar hvað varðar sjálfstæði samræmingarstjóra gagnvart hagsmunaaðilum vítt, þ.e. að rekstraraðili flugvallar væri talinn meðal hagsmunaaðila. Gert er ráð fyrir að samræmingarstjóri komi til með að bera ábyrgð á úthlutun afgreiðslutíma og hafa eftirlit með að starfsemi flugrekenda samræmist þeim afgreiðslutíma sem úthlutað er og að öðru leyti sé fjallað um verkefni og skyldur samræmingarstjóra í reglugerð sem ráðherra setur. Í 200. gr. er ráðherra heimilt að mæla fyrir um greiðslu kostnaðar vegna starfa samræmingarstjóra með reglugerð. Einnig er gert ráð fyrir að samræmingarnefnd flugvallar með skammtaðan afgreiðslutíma verði skipuð. Nánari ákvæði um ábyrgð og verksvið nefndarinnar verða í reglugerð sem ráðherra setur.

Í 6. mgr. er lagt til að samræmingarstjóri verði ekki bótaskyldur vegna þeirra ráðstafana sem grípa þarf til og tengjast störfum hans, nema í þeim tilvikum þegar um er að ræða *stórfellt gáleysi* (e. gross negligence) eða *ásetning* (e. wilful misconduct). Þetta hefur það í för með sér að telji aðili sig verða fyrir tjóni vegna úthlutaðs afgreiðslutíma, sem tekið hefur breytingum eða vegna þess að hann hefur ekki hlotið umbeðinn afgreiðslutíma, á hann ekki rétt á skaðabótum á grundvelli þessa. Á ákvæðið rætur að rekja til framangreindrar reglugerðar (EBE) nr. 95/93, sjá 2. mgr. 11. gr.

Í 200. gr. er að finna víðtæka heimild ráðherra til að setja reglugerð greininni til frekari fyllingar. Er þar meðal annars kveðið á um heimild ráðherra til að setja ákvæði í reglugerð um skyldu til að halda heildarskrá um afgreiðslutíma, úthlutun og breytingar á honum (hreyfanleika afgreiðslutíma). Í þeim tilvikum þegar flugleið á undir högg að sækja af einhverjum orsökum er gert ráð fyrir heimild ráðherra til að leggja kvaðir um opinbera þjónustu á viðkomandi flugleið. Er í slíkum tilvikum gert ráð fyrir að ráðherra geti óskað eftir því að tekinn verði frá nauðsynlegur afgreiðslutími fyrir fyrirhugaða starfrækslu flugs á slíkum flugleiðum.

Um 194. gr.

Greinin byggist að mestu á 1. og 2. mgr. 71. gr. a í gildandi lögum. Með *notanda flugvallar* er átt við einstakling eða lögaðila sem stundar flutninga í lofti á farþegum, pósti og/eða farmi til eða frá viðkomandi flugvelli. Notendanefnd flugvallar eða flugvallakerfis er ætlað að vera vettvangur skoðanaskipti milli rekstraraðilans og notanda flugvallar/flugvallakerfis um mál-efni sem varða rekstur flugvallarins/flugvallar og hafa meðal annars áhrif á gjaldtöku. Þetta er

liður í að auka gagnsæi í rekstri og flugvallargjöld sem eru í reynd í einokunarstöðu gagnvart notendum. Aðrir mikilvægir hagsmunir flugvallarnotenda lúta meðal annars að uppbyggingu innviða, skipulagsáætlunum, þ.m.t. breytingum á skipulagi innan flugvallar, skipulagningu flugafgreiðslu og verðlagningu á þjónustu flugafgreiðslu ef fjöldi veitenda flugafgreiðslu hefur verið takmarkaður.

Gert er ráð fyrir að fjöldi fulltrúa og samsetning nefndarinnar ráðist að öðru leyti af stærð og umsvifum á flugvellinum. Með þessu er verið að auka aðkomu notenda að rekstri flugvallar og veita þeim tækifæri til þess að koma sjónarmiðum sínum á framfæri áður en mikilvægar ákvarðanir eru teknar er varða rekstur flugvallar, þ.m.t. um þjónustu, gjaldtöku eða önnur atriði sem snerta mikilvæga hagsmuni þeirra. Gert er ráð fyrir að fundir notendanefndar verði haldnir eigi sjaldnar en einu sinni á ári.

Um 195. gr.

1. mgr. byggist að mestu á 1. og 3. mgr. 71. gr. í gildandi lögum, sbr. ákvæði tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2009/12/EB frá 11. mars 2009 um flugvallargjöld.

Í greininni er kveðið á um gagnsæi gjaldtöku á flugvöllum þar sem lögð er sú skylda á rekstraraðila flugvallar að leggja fram sundurliðun á þeim kostnaði sem lagður er til grundvallar gjaldtöku. Þetta ber að gera eigi sjaldnar en árlega. Fáeinum atriðum úr tilskipun 2009/12/EB er að auki skeytt við málsgreinina, þ.e. bann við mismunun, sbr. 3. gr. tilskipunarinnar, og heimild ráðherra hvað varðar innleiðingu sameiginlegs gjaldakerfis fyrir kerfi flugvallar, sbr. 4. og 5. gr. tilskipunarinnar. Rétt er að benda á að þrátt fyrir bann við mismunun er því ekki ætlað að koma í veg fyrir mishá flugvallargjöld ef mismunun má rekja til aukinna gæða eða þjónustustigs þeirrar þjónustu sem veitt er.

2. og 3. mgr. byggjast á 71. gr. b í gildandi lögum, sbr. ákvæði tilskipunar 2009/12/EB. Í 2. mgr. er í dæmaskyni upptalning á helstu liðum sem leggja ber til grundvallar við sundurliðun gjalda sem byggist að mestu á 1. mgr. 7. gr. tilskipunar 2009/12/EB um flugvallargjöld. Þá er gerð sú krafa að einstakir kostnaðarliðir sem lagðir eru til grundvallar gjaldi skuli aðgreindir í bókhaldi.

Í 3. mgr. er kveðið á um skyldu flugrekstraraðila sem nýta aðstöðu flugvallar til að upplýsa rekstraraðila flugvallar reglulega um áætlanir sínar varðandi ýmsa þætti sem áhrif geta haft á rekstur flugvallar, þ.m.t. umfang þjónustu, aðstöðu og uppbyggingu innviða á flugvelli. Þetta eru meðal annars upplýsingar er lúta að áætlunum um tíðni flugs, fjölda farþega, samsetningu flugvélaflotans eða breytingu þar á. Þá er kveðið á um að með slíkar upplýsingar skuli fara sem trúnaðarmál. Málsgreinin byggist á 2. og 3. mgr. 7. gr. tilskipunar 2009/12/EB um flugvallargjöld.

Um 196. gr.

Í 1. mgr. er nánar kveðið á um í hvaða tilvikum verði skylt að leggja fram rökstudda tillögu um breytingar og nýmæli og byggist ákvæðið að mestu á 71. gr. a í gildandi lögum. Skv. 1. mgr. skal tillaga lögð fram a.m.k. fjórum mánuðum fyrir áætlaða gildistöku. Með þessu er verið að leggja áherslu á að notendur hafi nægan fyrirvara til að kynna sér breytingar, þ.m.t. á gjöldum, sem varða hagsmuni þeirra og forsendur fyrirhugaðra breytinga eða gjaldtöku. Með mikilvægum ráðstöfunum sem snerta beint hagsmuni notenda er meðal annars átt við hvers konar breytingar á gjaldtöku eða gjaldtökukerfi, gæði þjónustu og þjónustustigs. Þetta á að auðvelda þeim að taka afstöðu til breytinga og auka gagnsæi.

Lagt er til í 3. mgr. að notendanefndin leitist við að ná samkomulagi um þær breytingar sem fyrirhugaðar eru. Þá er gert ráð fyrir að rekstraraðili flugvallar tilkynni um mikilvægar

ákvarðanir er varða hagsmuni notenda með a.m.k. tveggja mánaða fyrirvara. Ætla verður að það sé alger lágmarksfrestur og miða ætti almennt við mun lengri tíma vegna breytinga á gjaldtöku af tillitssemi við flugrekendur sem iðulega selja farseðla langt fram í tímann og aðra notendur flugvallar sem einnig gera þjónustusamninga. Byggist greinin að miklu leyti á 2. mgr. 6. gr. tilskipunar 2009/12/EB um flugvallargjöld.

4. mgr. á rætur að rekja til 3. mgr. 6. gr. tilskipunar 2009/12/EB um flugvallargjöld og til þess að aðilar, þ.e. rekstraraðili flugvallar og notendur flugvallar, geti borið ágreining upp við Samgöngustofu sem er það óháða eftirlitsyfirvald sem tilskipunin vísar til. Breyting frá gildandi lögum lýtur fyrst og fremst að því að sæti mál kæru tekur fyrirhuguð breyting ekki gildi fyrr en Samgöngustofa hefur rannsakað málið. Í samræmi við gildandi lög er lagt til að úrskurður Samgöngustofu verði endanlegur á stjórnsýslustigi.

Um 197. gr.

1. mgr. byggist að hluta til á 2. mgr. 71. gr. og síðari málsl. 3. mgr. 57. gr. a í gildandi lögum. Tekur ákvæðið meðal annars mið af 14. gr. reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 550/2004 frá 10. mars 2004 um að veita þjónustu á sviði flugleiðsögu í samevrópska lofttrýminu, með þeim breytingum er leiða af ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 67/2006 frá 2. júní 2006, sbr. reglugerð nr. 870/2007 um flugleiðsögu í samevrópska lofttrýminu, þ.e. að gjaldtaka á sviði flugleiðsöguþjónustu hvað Ísland varðar samrýmist 15. gr. Chicago-samningsins og innheimtukerfi Evrópustofnunar um flugumferðaröryggi (Euro-control) hvað yfirflugsgjöld varðar eða samningum um *sameiginlega fjármögnun á sviði flugleiðsöguþjónustu á Íslandi fyrir Norður-Atlantshafssvæðið með áorðnum breytingum* (e. Agreement on the Joint Financing of certain Air Navigation Services in Iceland (1956) as amended 1982 and 2008). Því nýmæli er bætt við ákvæðið að gjaldtaka veitanda samræmdrar upplýsingaþjónustu, sé slíkur þjónustuveitandi tilnefndur, verði einnig háð samþykki ráðherra. Skýrist sú ráðstöfun af því að sé slíkur þjónustuveitandi tilnefndur njóti hann einkaréttar til að veita þjónustu sína í u-rýmislofttrými líkt og veitandi flugleiðsöguþjónustu í því lofttrými sem hann hefur verið tilnefndur til þjónustu í. Öðru máli gegnir t.d. um u-rýmisþjónustu og aðra þjónustubætti rekstrarstjórnunar flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu (sjá nánar skýringu hugtaksins í skýringum við 171. gr.) þar sem byggt er á að slík þjónusta sé veitt í samkeppnisumhverfi. Slíkir þjónustuveitendur ættu að geta boðið þjónustu sína innan EASA-ríkjanna og vera frjálst að verðleggja þjónustu sína í samræmi við eftirspurn með gegnsæi að leiðarljósi.

Kveðið er á um árlegt samráð vegna gjaldtöku á sviði flugleiðsöguþjónustu í 3. mgr. með vísan til framangreindrar reglugerðar.

Um 198. gr.

Í greininni er lagt til að sú heimild sem kveðið er á um í 1. mgr. 136. gr. gildandi laga til stöðvunar loftfars haldi sér en þó þannig að beiting heimildarinnar verði tengd þeirri málsmeðferð sem kveðið er á um í lögum um kyrrsetningu, lögbann o.fl. og, ef við á, lögum um nauðungarsölu. Stöðvun loftfars í skilningi ákvæðisins tekur því bæði til þess að kyrrsetja loftfar í bókstaflegri merkingu orðsins þannig að því verði ekki flogið frá flugvelli og beiting þeirra málsmeðferðarreglna sem lög um kyrrsetningu, lögbann o.fl. mæla fyrir um í samræmi við þau fyrirmæli sem greinin tiltekur. Bent er á að sú heimild sem í greininni felst er frávík frá 1. mgr. 5. gr. laga um kyrrsetningu, lögbann o.fl., nr. 31/1990, og þeir aðilar sem heimilt er að beita henni eru tæmandi taldir. Ástæða þess að lagt er til að heimildin haldi sér á fyrst og fremst rætur að rekja til þess fyrirkomulags þegar flugrekandi starfrækir loftfar sem er í eigu annars aðila, þ.e. í þeim tilvikum þegar skuldari er ekki eigandi loftfarsins er beiting

almennra úrræða ekki fyrir hendi. Í ljósi þessa er skerpt á því hvaða gjöld geti legið til grundvallar beitingu heimildarinnar, hvenær til gjaldanna er stofnað og í hvað langan tíma slík gjöld geta safnast upp til beitingar heimildarinnar. Þá er enn fremur kveðið á um að beiting úrræðisins sé háð því að greiðsluáskorun og viðvörðun um innheimtu kröfunnar hafi verið send bæði eiganda loftfars og flugrekanda/umráðanda þess og þeim gefinn hæfilegur tími til að bregðast við með greiðslu eða með því að setja tryggingu fyrir efndum. Skilyrði c-liðar 1. mgr. á þó ekki við í þeim tilvikum þar sem um einskisviðskipti er að ræða, svo sem vegna ógreiddra gjalda vegna stakrar ferðar, komu og/eða brottfarar.

Rétt er að benda á að heimildin er takmörkuð og skerðir í engu rétt þeirra aðila sem ákvæðið tekur til eða annarra til að fara fram á kyrrsetningu samkvæmt lögum um kyrrsetningu, lögbann o.fl. enda séu skilyrði þeirra laga að öllu leyti uppfyllt. Heimildin kemur ekki í veg fyrir beitingu ólögfesta meginreglna um haldsrétt eins og til að bregðast við einstöku tilviki þar sem eigandi eða umráðandi loftfars sem fer um íslenskt yfirráðasvæði greiðir ekki fyrir þá þjónustu sem honum er veitt, þ.e. haldsréttur veitir aðeins haldsréttarhafa rétt til að halda hinni tilteknu eign í vörslu sinni þar til skil eru gerð. Með vísan til dómaframkvæmdar verður slíkt úrræði hins vegar ekki talið til þess fallið að knýja á um innheimtu eldri gjaldfallinna gjalda. Byggt er á því að samábyrgð eiganda loftfars og flugrekanda/umráðanda sé fyrir hendi skv. 1. mgr. meðan réttur þess síðarnefnda varir til afnota, þ.e. meðan leigusamningur er gildur. Sé leigutaki ekki með rétt til umráða yfir loftfari, svo sem vegna uppsagnar leigusamnings eða leigusamningur hefur runnið sitt skeið þegar beiðni um stöðvun er lögð fram, ber að vísa frá slíkri beiðni.

Fjallað er um rekstraraðila flugvalla sem starfrækja flugvöll sem opinn er almenningi í XII. kafla. Með rekstraraðilum flugleiðsöguþjónustu sem hafa höfuðstöðvar sínar hér á landi leiðir að heimildin nýtist ekki öðrum veitendum flugleiðsöguþjónustu sem hafa höfuðstöðvar utan Íslands þó svo að þeir veiti þjónustu innan íslensks yfirráðasvæðis.

Þau gjöld skv. 195. gr. sem heimildin til stöðvunar lýtur að tekur til þeirra gjalda sem ætlað er að standa undir rekstri flugvallar og þeirri aðstöðu, búnaði og mannvirkjum sem starfsemi tengd flugsamgöngum nýtir á flugvælinum, svo sem landingargjöldum og gjöldum fyrir afnot af innviðum flugvallar, svo sem stæðum, búnaði o.fl. Flugleiðsöuggjöld skv. 197. gr. taka til þjónustugjalda fyrir flugleiðsögu, búnað og mannvirki sem slík þjónusta nýtir, svo sem aðflug og leiðarflug.

Í heimild til kyrrsetningar skv. a-lið 1. mgr. felst að heimildin tekur til þess loftfars sem viðkomandi krafa tengist eða öðrum loftförum sem starfrækt eru af sama flugrekanda/umráðanda, þ.e. loftför sem skráð eru á sama flugrekandaskírteini flugrekanda/umráðanda loftfars eða ígildi þess. Í b-lið 1. mgr. er nánar afmarkaður sá tímarammi skuldasöfnunar gjalda sem heimildinni er ætlað að taka til. Þessa sjö mánuði ber að telja aftur í tímann frá þeirri dagsetningu/tíma dags er beiðni um kyrrsetningu var lögð fram. Innan þess tímaramma fellur einnig sá greiðslufrestur sem tiltekinn er í c-lið 1. mgr.

Í 2. mgr. er vikið að málsmeðferð vegna beiðni um stöðvun. Í ljósi þess að ráðrúm til að bregðast við kann að vera mjög takmarkað, t.d. viðkoma loftfars mun aðeins vara fáeinar klukkustundir eða skemur, kann að þurfa að bregðast mjög skjótt við og jafnvel utan hefðbundins opnunartíma. Með því að gerðarbeiðandi geri sýslumanni viðvart með hæfilegum fyrirvara áður en beiðni er lögð fram er talið líklegra en ella að sýslumaður geti brugðist við beiðninni utan opnunartíma. Þá er einnig lagt til að vikið sé frá ákvæðum 20.–24. gr. og 35. gr. laga um aðför, nr. 90/1989, sem vísað er til í 4. mgr. 8. gr. laga um kyrrsetningu og lögbann o.fl., nr. 31/1990, hvað varðar upphafsáðgerðir stöðvunar og framkvæmd. Á þetta einkum við hvað varðar tilkynningu til gerðarþola sem miðað er við að verði við framkvæmd stöðvunar,

þ.e. ef gerðarþoli eða annar maður sem að lögum er heimilt að koma fram fyrir hans hönd er viðstaddur, ellegar eftir á með tilkynningu sýslumanns til hans. Er til að mynda viðbúið að við framkvæmd stöðvunar kunni flugstjóri loftfars eða aðrir úr áhöfn þess að vera viðstaddir. Sé enginn fulltrúi gerðarþola viðstaddur ber sýslumanni að senda honum tilkynningu um framkvæmd stöðvunar eins fljótt og verða má.

Í 3. mgr. er fjallað um þau atvik sem leiða til niðurfellingar stöðvunar. Í þessu samhengi er rétt að hafa í huga að fjárnám hefur ekki áhrif á stöðvun, sbr. 1. mgr. 21. gr. laga um kyrrsetningu, lögbann o.fl., nr. 31/1990, en önnur atvik sem rakin eru í 2. mgr. 21. gr. sömu laga kunna að hafa áhrif á stöðvun, þ.e. að kyrrsetning (lesist hér stöðvun) falli niður ef nauðasamningur milli gerðarþola og lánatdrottna hans hlýtur staðfestingu, ef bú gerðarþola er tekið til gjaldþrotaskipta eða ef dánarbú gerðarþola er tekið til skipta án ábyrgðar erfingja á skuldbindingum þess. Þá ber að hafa í huga að önnur atvik kunna að hafa áhrif á stöðvun, sbr. 3. mgr. 22. gr. laga um kyrrsetningu, lögbann o.fl., nr. 31/1990, svo sem ef krafa gerðarbeiðanda er niður fallinn, gerðarþoli hefur verið sýknaður í dómsmáli út af kröfu gerðarbeiðanda eða skv. 4. mgr. 22. gr. þar sem þriðji maður, t.d. eigandi loftfars ef annar en umráðandi þess, kann að telja að stöðvun loftfars fari gegn rétti sínum. Hvað varðar atbeina þann sem rekstraraðila flugvallar ber að veita er átt við aðstoð við að hindra för loftfarsins og að sama skapi aðgerðir til að greiða fyrir för loftfars hafi stöðvun loftfars verið aflétt, svo sem með því að fjarlægja hindranir o.fl.

Í 4. mgr. er lagt til að framkvæmd og skilyrði til kyrrsetningar fari að öðru leyti samkvæmt lögum um kyrrsetningu, lögbann o.fl., að frátöldum þeim undantekningum sem greinin tiltekur. Rétt er að benda á að í greininni er lagt til að vikið sé í mikilvægum atriðum frá ákvæðum laga um kyrrsetningu, lögbann o.fl. Í a-lið 4. mgr. er lagt til að öll samskipti, framlagning gagna við gerðina, færslur í gerðabók og varðveisla gagna fari samkvæmt reglugerð sem ráðherra setur, sbr. 200. gr. Er hér einkum horft til stafrænna lausna og samskipta eftir því sem mögulegt er þegar beiðni um stöðvun er tekin fyrir. Er slíkri reglugerð ætlað að koma í stað þeirra reglna sem nú gilda um framkvæmd aðfarar sem vísað er til í 4. gr. laga um kyrrsetningu, lögbann o.fl., nr. 31/1990, sbr. 32. gr., 2. og 3. mgr. 33. gr., 34. gr. og 1. mgr. 51. gr. laga um aðför nr. 90/1989. Í b-lið 4. mgr. er lagt til að vikið sé frá 1. mgr. 5. gr. laga um kyrrsetningu, lögbann o.fl., nr. 31/1990, hvenær telja megi að dragi mjög úr líkindum til að fullnusta takist eða að hún verði verulegra örðugri. Í c-lið er vísað til trygginga sem gerðarbeiðandi er undanþeginn samkvæmt ákvæðinu. Er hér átt meðal annars við tryggingar skv. 3. mgr. 8. gr., 16. gr. og 3. mgr. 19. gr. laga um kyrrsetningu, lögbann o.fl., nr. 31/1990.

Í d-lið 4. mgr. og 5. mgr. er lagt til að lögfest verði sérákvæði um lögsögu dómstóla, þ.e. að ágreiningur er varði stöðvun, þ.m.t. mál til staðfestingar stöðvun, og ágreiningur er varðar nauðungarsölu samkvæmt greininni verði aðeins borinn undir Héraðsdóm Reykjavíkur. Ástæða þessa er 1. tölul. 2. gr. laga um Höfðaborgarsamninginn um alþjóðleg tryggingarréttindi í hreyfanlegum búnaði og bókun um búnað loftfara, nr. 74/2019, sem kveður á um að Héraðsdómur Reykjavíkur sé sá dómstóll sem er til þess bær að fjalla um kröfur skv. 1. gr. og XII. kafla Höfðaborgarsamningsins, sbr. einnig 4. mgr. 7. gr. og 10. gr. sömu laga. Eiga sambærileg sjónarmið við og reifuð eru vegna laga um Höfðaborgarsamninginn um alþjóðleg tryggingarréttindi í hreyfanlegum búnaði og bókun um búnað loftfara, þ.e. að líta beri til þess að um sérstök mál er að ræða þar sem vikið er frá meginreglum innlends fullnusturéttarfars í nokkrum veigamiklum atriðum auk þess sem um umfangsmikil mál gæti verið að ræða sem þyrfti að leysa skjótt. Í því ljósi er talið eðlilegt að ákveða fyrir fram að stærsti innlendi dómstóllinn taki að sér að fara með ágreiningsmál af þessu tagi. Þótt ekki megi gera ráð fyrir að

mörg mál verði borin undir dómstóla er mikilvægt að samræmi og þekking mótist um framkvæmd og beitingu þeirra reglna sem hér um ræðir og er því gert ráð fyrir að þau verði borin undir Héraðsdóm Reykjavíkur.

Um 199. gr.

Tölvufarskráningarkerfi (e. computerised reservation systems, CRSs), einnig þekkt sem *dreifingarkerfi á heimsvísu* (e. global distribution systems, GDSs), eru kerfi þar sem meðal annars er að finna upplýsingar fleiri en eins flugrekenda um áætlanir, laus sæti, fargjöld og aðra tengda þjónustu, ýmist með eða án möguleika til farskráningar eða útgáfu farmiða, að því marki sem þjónustan er að hluta eða öllu leyti gerð aðgengileg áskrifendum. Tölvufarskráningarkerfi þjóna sem tæknilegir milliliðir milli seljenda flugþjónustu og ferðaskrifstofa/söluaðila. Með reglugerð (ESB) 80/2009 um háttisreglur fyrir notkun tölvufarskráningarkerfa og niðurfellingu reglugerða ráðsins (EBE) 2299/89, sem innleidd hefur verið í landsrétt með reglugerð um notkun tölvufarskráningarkerfa, nr. 1085/2017, var afmörkuðum háttisreglum bætt við fyrirliggjandi löggjöf á sviði samkeppni. Einkum var horft til sanngjarnra og óhlutdrægra skilyrða fyrir aðgengi flugrekenda að þjónustu veitenda tölvufarskráningarkerfa í því skyni að koma í veg fyrir samkeppnishömlur (bann við mismunun) og vernd neytenda með því að tryggja þeim aðgang að hlutlausum upplýsingum. Bent skal á að reglugerðin tekur einnig til þjónustu járnbrauta þegar slík þjónusta er markaðssett samhliða flugþjónustu.

Ábyrgð á framfylgni og beitingu valdheimilda er í höndum Eftirlitsstofnunar EFTA samkvæmt ákvæðum framangreindrar reglugerðar, sbr. ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 315/2015 frá 11. desember 2015. Eftirlitsstofnun EFTA fer með eftirlit með 13.–16. gr. reglugerðarinnar en hvert og eitt aðildarríki EFTA fer með eftirlit með því hvort kerfisseljendur í þriðju ríkjum beiti flugrekendur innan EASA-ríkjanna meðferð sem er ósambærileg eða hefur í för með sér mismunun skv. 2. mgr. 8. gr. reglugerðarinnar. Lagt er til að þessu eftirliti verði komið í hendur Samkeppniseftirlitsins, sem er nýmæli.

Um 200. gr.

Ákvæðið þarfnast ekki skýringar.

Um XVI. kafla.

Á undanförunum árum hefur Evrópusambandið lagt sífellt meiri áherslu á rétt flugfarþega og fatlaðra og hreyfihamlaðra farþega. Fjöldi gerða hefur þegar verið tekinn upp í EES-samninginn og innleiddur í landsrétt hér á landi á sviði neytendaréttar. Á sviði flugsamgangna ber helst að nefna eftirfarandi gerðir sem efni kaflans byggist á:

1. Reglugerð ráðsins (EB) nr. 2027/97 frá 9. október 1997 um bótaábyrgð flugfélaga vegna slysa, einkum hvað varðar skyldu til upplýsingagjafar, sbr. 125. gr. gildandi laga. Nánar er fjallað um bótaábyrgð flytjanda og lögfestingu Montreal-samningsins frá 1999 og samræmingu tiltekinnar reglna varðandi loftflutninga milli landa í XVII. kafla og vísast nánar til skýringa við þann kafla.
2. Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 2111/2005 frá 14. desember 2005 um að stofna skrá Bandalagsins yfir flugrekendur sem bannað er að stunda flugrekstur innan Bandalagsins og um að upplýsa flugfarþega um hvaða flugrekendur annast flutning og um niðurfellingu 9. gr. tilskipunar 2004/36/EB, sem innleidd var í landsrétt með reglugerð um aðgerðir til að tryggja flugöryggi og skrá yfir flugrekendur sem ekki uppfylla viðeigandi öryggiskröfur, nr. 277/2008.

3. Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 261/2004 frá 11. febrúar 2004 um sameiginlegar reglur um skaðabætur og aðstoð til handa farþegum sem er neitað um far og þegar flugi er aflýst eða mikil seinkun verður og um að fella úr gildi reglugerð (EBE) nr. 295/91, sem innleidd var í landsrétt með reglugerð nr. 1048/2012 um skaðabætur og aðstoð til handa farþegum í flugi sem neitað er um far og þegar flugi er aflýst, seinkað eða flýtt eða vegna tapaðs farangurs eða tjóns á honum. Vafalítið má fullyrða að þessi reglugerð hafi haft mikil áhrif á neytendavernd í flugi síðastliðin ár.
4. Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1107/2006 frá 5. júlí 2006 um réttindi fatlaðs og hreyfihamlaðs fólks sem ferðast með flugi. Reglugerðin var innleidd í landsrétt með reglugerð um réttindi fatlaðra og hreyfihamlaðra einstaklinga sem ferðast með flugi nr. 475/2008. Tilgangur reglugerðarinnar er að vernda fatlaða og hreyfihamlaða gegn mismunun og til þess að tryggja að þeir fái aðstoð.
5. Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1008/2008 frá 24. september 2008 um sameiginlegar reglur um rekstur flugþjónustu í Bandalaginu, sbr. reglugerð um sameiginlegar reglur um flugrekstur og flugþjónustu innan Evrópska efnahagssvæðisins, nr. 48/2012.

Bent skal á að aðrar EES-gerðir sem innleiddar hafa verið í landsrétt og varða rétt neytenda kunna einnig að varða neytendur á sviði flugsamgangna, svo sem hvað varðar fjarsölu, samningsskilmála, pakkaferðir o.fl.

Vert er að hafa í huga að réttindi farþega í millilandaflugi á heimsvísu hafa ekki verið samræmd og í sumum tilvikum kann farþegi að eiga rétt til skaðabóta, aðstoðar o.fl. í samræmi við lög þess erlenda ríkis þar sem viðkomandi flugrekandi hefur höfuðstöðvar eða aðalaðsetur og með tilliti til brottfararstaðar eða áfangastaðar viðkomandi flugs.

Heimildum ráðherra til að setja reglugerðir til nánari útfærslu og fyllingar ákvæðum kaflans hefur að mestu verið safnað saman í eina grein í lok kaflans.

Um 201. gr.

Landfræðileg afmörkun ákvæða kaflans og gildissvið hvað varðar flug innan, til og frá EES-ríkjum, Sviss og aðildarríkjum samningsins um sameiginlega evrópska flugsvæðið eiga rætur að rekja til gerða Evrópusambandsins á sviði neytendaréttar. Því miður er gildissvið þeirra gerða sem um ræðir nokkuð misjafnt og orðalag þeirra misviðtækt. Því gilda einstök réttindi eingöngu á afmörkuðum sviðum en önnur réttindi hafa aftur á móti viðtækara gildissvið. Orðalagið „þeirra ríkja sem Ísland hefur samið við vegna þessa“ er tilkomið þar sem framangreindar gerðir eru hluti fleiri en einum samningi sem Ísland á aðild að. Sem stendur er um að ræða EES-samninginn, stofnsamning EFTA og samninginn um sameiginlega evrópska flugsvæðið. Fullt tilefni er til að vekja sérstaklega athygli á landfræðilegri afmörkun hvers samnings fyrir sig og samspili þeirra á milli. Hvað gildissvið EES-samningsins varðar þá skiptir máli hvort viðkomandi svæði þar sem flugvöllur er staðsettur telst hluti af yfirráðasvæði viðkomandi aðildarríkis, sbr. ákvæði sáttmála um starfshætti Evrópusambandsins (TFEU) sem EES-samningurinn vísar til. Til dæmis falla Færeyjar og Grænland utan gildissviðs EES-samningsins sem og ýmis yfirráðasvæði Frakklands í Kyrrahafi og Arúba og Hollensku Antillaeyjar (e. Antilles) sem tilheyra Hollandi í Karíbahafinu. Sama á við hvað varðar höfuðstöðvar flugrekanda í flutningaflugi, þ.e. ef höfuðstöðvar hans eru utan yfirráðasvæða framangreindra samninga þá taka ákvæði kaflans ekki til hans nema í afmörkuðum tilvikum. Hvað samspil framangreindra samninga varðar er rétt að benda á að Sviss er ekki aðili að EES-samningnum og Sviss og Liechtenstein eru ekki aðilar að samningnum um sameiginlega evrópska flugsvæðið.

Ákvæði greinarinnar miðast við lágmarksgildissvið með fyrirvara um víðtækara gildissvið einstakra greina kaflans.

Um 202. gr.

Greinin byggist í meginatriðum á skyldu flugrekanda, umráðanda loftfars, umboðsaðila og söluaðila til upplýsingagjafar með vísan til EES-gerða á sviði neytendaréttar, einkum 5. og 6. mgr. 125. gr. gildandi laga, sbr. reglugerð (EB) nr. 2027/97 um bótaábyrgð flugfélaga vegna slysa, sbr. 6. gr. hennar, reglugerðar (EB) nr. 2111/2005, einkum 10. og 11. gr. hennar, reglugerð (EB) nr. 261/2004, sbr. 14. gr. hennar, reglugerð (EB) nr. 1107/2006 um réttindi fatlaðs og hreyfihamlaðs fólks sem ferðast með flugi, sbr. 6. gr. hennar, og reglugerð (EB) nr. 1008/2008 um sameiginlegar reglur um rekstur flugþjónustu í Bandalaginu, sbr. 23. gr. hennar.

Til viðbótar við endanlegt verð skal tilgreina flugfargjald eða farmgjald og þá liði sem bætt hefur verið við, þ.e. skatta, flugvallargjöld og önnur gjöld, aukagjöld eða þóknanir, svo sem þau sem tengjast flugvernd eða eldsneyti.

Um 203. gr.

Greinin á rætur að rekja til 125. gr. a í gildandi lögum, sbr. 10.–12. gr. reglugerðar (EB) nr. 2111/2005 um að stofna skrá bandalagsins yfir flugrekendur sem bannað er að stunda flugrekstur innan bandalagsins og um að upplýsa flugfarþega um hvaða flugrekendur annast flutning, og um niðurfellingu 9. gr. tilskipunar 2004/36/EB sem var innleidd með reglugerð nr. 277/2008 um aðgerðir til að tryggja flugöryggi og skrá yfir flugrekendur sem ekki uppfylla viðeigandi öryggiskröfur.

1. mgr. byggist á 10. gr. reglugerðar (EB) nr. 2111/2005, 2.–5. mgr. byggist á 11. gr. og 6. mgr. á 12. gr. sömu reglugerðar.

Ákvæði 125. gr. a gildandi laga var nýmæli þegar það var leitt í lög við gildistöku laga nr. 165/2006, um breytingu á lögum um loftferðir, nr. 60/1998. Í athugasemdum með frumvarpi því er varð að þeim lögum (sjá þskj. 670, 389. mál á 133. löggjafarþingi 2006–2007) kom fram að sífellt færðist í vöxt að annar flugrekandi annaðist hinn eiginlega flutning en ekki sá sem samdi við farþega upphaflega um flutninginn. Mikilvægt er að flugrekandinn fái upplýsingar um þetta strax við bókun eða eins fljótt og verða má ef þessar upplýsingar lágu ekki fyrir við bókunina.

Um 204. gr.

Greinin á í meginatriðum rætur að rekja til 2.–4. mgr. 106. gr. og 126. gr. gildandi laga. Um er að ræða lagastoð til að innleiða reglugerð (EB) nr. 261/2004 um sameiginlegar reglur um skaðabætur og aðstoð til handa farþegum, sem er neitað um far og þegar flugi er aflýst eða mikil seinkun verður, og um að fella úr gildi reglugerð (EBE) nr. 295/91 sem innleidd er í landsrétt með reglugerð nr. 1048/2012 um skaðabætur og aðstoð til handa farþegum í flugi sem neitað er um far og þegar flugi er aflýst, seinkað eða flýtt eða vegna tapaðs farangurs eða tjóns á honum. Montreal-samningurinn frá 1999, sjá fylgiskjal með frumvarpinu, sbr. XVII. kafla, tiltekur einnig ábyrgðarreglur vegna tafa í flutningi, þ.m.t. farangurs og farms.

Undir afsláttarverð eða endurgjaldslaus flug, sbr. 2. mgr., falla ekki miðar sem útgefnir eru af fríðindaklúbbi eða öðru viðskiptalegu fyrirkomulagi flugrekenda eða ferðaskipuleggjanda, sbr. 3. mgr. 3. gr. reglugerðar (EB) 261/2004.

Í reglugerð (EB) nr. 261/2004 er ekki vikið að fyrningu bótakrafna. Lagt er til í 4. mgr. að um fyrningu bótaréttar samkvæmt ákvæðum þessa kafla fari samkvæmt almennum reglum.

Um er að ræða lengingu fyrningarfrests úr tveimur árum í fjögur hvað varðar þann rétt sem ákvæði kaflans taka til. Bent er á að hér skilur nokkuð milli XVI. og XVII. kafla en skv. XVII. kafla og með vísan til ákvæða Montreal-samningsins frá 1999 er frestur til málshöfðunar tvö ár frá komu loftfars til ákvörðunarstaðar eða frá þeim degi er loftfarið skyldi koma þangað eða frá þeim degi er flutningur stöðvaðist, sbr. 1. mgr. 35. gr. samningsins og 2. mgr. 213. gr. frumvarpsins.

Um 205. gr.

Greinin byggist á reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1107/2006 frá 5. júlí 2006 um réttindi fatlaðs og hreyfihamlaðs fólks sem ferðast með flugi. Reglugerðin var innleidd í landsrétt með reglugerð um réttindi fatlaðra og hreyfihamlaðra einstaklinga sem ferðast með flugi nr. 475/2008. 1. og 2. mgr. og fyrri málslíð 3. mgr. greinarinnar byggjast orðrétt á 1.–3. mgr. 126. gr. b gildandi laga. Síðari málslíð 3. mgr. og 4.–5. mgr. eiga rætur að rekja til 4. gr. reglugerðar (EB) nr. 1107/2006.

Um 206. gr.

1.–3. mgr. eiga rætur að rekja til 57. gr. d gildandi laga. Veita ber einstaklingum með fötlun og hreyfihömlun aðstoð hvort sem er við komu, viðkomu eða brottför um flugvöll. Orðið *flugvallarsvæði* í 1. mgr. hefur hér nokkuð víðtæka merkingu þar eð gert er ráð fyrir í reglugerð (EB) 1107/2006 að tekið sé tillit til staðbundinna aðstæðna þegar tilgreindir eru komu- og brottfararstaðir innan marka flugvallarins, innan sem utan flugstöðvar eða á stað þar sem rekstraraðili flugvallar getur auðveldað fötluðum og hreyfihömluðum einstaklingum að tilkynna komu sína á flugvöllinn og óska eftir aðstoð.

Í 2. mgr. er víkið að því að aðstoðin skuli vera endurgjaldslaus fyrir þá sem njóta hennar í samræmi við reglugerð (EB) nr. 1107/2006. 3. mgr. byggist á því að aðstoð skuli fjármögnuð af flugrekendum sem nota flugvöllinn í hlutfalli við fjölda farþega. Þá skuli gjaldið sem lagt er á vera í samræmi við þá aðstoð sem veitt er og því sé ekki ætlað að fjármagna aðra starfsemi rekstraraðila flugvallar. Jafnframt ætti ákvörðun um upphæð gjalds að vera tekin að höfðu samráði við notendur flugvallar með gagnsæi að leiðarljósi.

Í II. viðauka við reglugerð (EB) nr. 1107/2006 eru tilgreind tiltekin lágmarksréttindi einstaklinga með fötlun og hreyfihömlun til aðstoðar af hendi flugrekanda. Er þar meðal annars vísað til:

- flutnings viðurkenndra hjálparhunda í farþegarými, sbr. þó landslög þess ríkis þar sem loftfarið er skráð,
- flutnings á allt að tveimur ferli hjálpartækjum, svo sem hjólastól, þó háð skilyrðum um tilkynningu um slíka þörf með 48 klst. fyrirvara og að nægt rými sé í loftfari til flutnings,
- flutnings lækningatækja, sbr. þó löggjöf um flutning hættulegs varnings,
- miðlunar nauðsynlegra upplýsinga um flug á aðgengilegu sniði, svo sem upplýsinga um hugsanlegar takmarkanir, svo sem stærð sætis og sætabils, aðgengi að salerni eða skorti á salernum, takmarkanir er lúta að stærð loftfars, til að einstaklingur með fötlun eða hreyfihömlun geti tekið upplýsta ákvörðun um hvort hann kjósi að ferðast með því flugi,
- nauðsynlegra ráðstafana til að aðlaga sæti að þörfum fatlaðra og hreyfihamlaðra einstaklinga, sbr. þó öryggiskröfur og tiltækileika,
- aðstoðar til að komast á salerni, ef þörf krefur,
- þess að ef fatlaður eða hreyfihamlaður einstaklingur nýtur aðstoðar fylgdarmanns skuli flugrekandinn leggja sig fram um að útvega viðkomandi sæti við hlið fatlaða eða hreyfihamlaða farþegans.

Rétt er að benda á gagnlegar skýringar í vinnuskjali framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins um túlkun framangreinda atriða (sjá leiðbeiningar útgefnar 11. júní 2012, SWD (2012) 171 final).

Um 207. gr.

Í þessari grein er lagt til að aukin áhersla verði lögð á allsherjarréttarlegt eftirlit Samgöngustofu á sviði neytendamála. Í 1. mgr. er vikið að því hvert meginhlutverk Samgöngustofu er á sviði neytendamála en það er að stuðla að og gæta hagsmuna neytenda og tryggja að þeir fái upplýsingar um réttindi sín og aðstoð, ef við á. Sérstaklega er Samgöngustofu ætlað að tryggja að upplýsingar um réttindi flugfarþega séu aðgengilegar og hvetja flugrekendur og rekstraraðila flugvalla til að veita slíkar upplýsingar einnig í aðgengilegu og nothæfu formi fyrir fatlað fólk, þ.e. með aðgengilegri tækni eða samskiptamiðli sem hæfir mismunandi fötlun, tímanlega og án aukakostnaðar. Einnig að stuðla að notkun táknmáls, blindraleturs, bættra samskipta og óhefðbundinna samskiptaleiða, samskiptaaðferða og samskiptaforms. Í þessu samhengi er rétt að benda á tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2019/882 frá 17. apríl 2019 um aðgengiskröfur fyrir vörur og þjónustu sem talið er að verði tekin upp í EES-samninginn og tilgreinir mun ítarlegri kröfur en nú gilda um aðgengi upplýsinga.

Í 2. mgr. er að finna áréttingu á því að Samgöngustofa fari með eftirlit með réttindum neytenda og skuli grípa til viðeigandi aðgerða til að tryggja að réttindi farþega séu virt. Í 3. mgr. eru talin upp þau hefðbundnu úrræði sem Samgöngustofa getur gripið til gagnvart þeim sem teljast brotlegir við lög. Loks er í 4. mgr. að finna heimild fyrir Samgöngustofu til að vekja með álit athygli ráðherra á brotalöfum í framkvæmd laganna eða stjórnvaldsfyrirmæla. Um er að ræða sambærilegt úrræði og Samkeppniseftirlitið hefur á grundvelli 18. gr. samkeppnislaga, nr. 44/2005.

Í 2. mgr. kemur einnig fram að Samgöngustofa skuli í ársskýrslum sínum birta álit á því hvernig til hefur tekist í neytendamálum og gera grein fyrir aðgerðum og vinnu stofnunarinnar á sviði neytendamála. Tilgangur þessa ákvæðis er einkum sá að almenningi, og eftir atvikum þeim sem koma að opinberri stefnumótun, sé ljóst að verið er að vinna að framgangi neytendamála á þessu sviði. Samgöngustofa getur með þessum hætti komið á framfæri reglubundnum og aðgengilegum upplýsingum um hvernig staðið er að eftirliti með réttindum neytenda. Samgöngustofu er skylt að gefa út skýrslu um störf sín árlega, sbr. 4. mgr. 2. gr. laga um Samgöngustofu, stjórnsýslustofnun samgöngumála, nr. 119/2012.

Um 208. gr.

Í greininni eru lagðar til fáeinar breytingar frá núverandi fyrirkomulagi skv. 126. gr. c í gildandi lögum vegna málsmeðferðar kvartana farþega. Lagt er til að Samgöngustofa verði áfram lögbundinn úrskurðaraðili og kveði upp bindandi úrskurði en að tekið verði upp mál-skotsgjald vegna kvartana og er við það miðað að slíkt gjald fáið endurgreitt ef krafa þess sem kvartar er að hluta eða öllu leyti tekin til greina. Með þessu móti verður neytanda áfram tryggður aðgangur að málsmeðferð til lausnar deilumála utan dómstóla, sem er ódýr og skilvirk leið. Jafnframt er áréttað að Samgöngustofu sé heimilt að ljúka máli með sátt, sbr. 247. gr., enda liggi fyrir samþykki málsaðila og sakir ekki miklar. Sé neytendum boðnar úrbætur hafi slík sátt sama gildi og úrskurður samkvæmt greininni.

Lagt er til að úrskurðir Samgöngustofu njóti aðfararréttar, sem er nýmæli, en flugrekandi eða rekstraraðili flugvallar hafi 30 daga frá því að úrskurður liggur fyrir til þess að tilkynna að hann hyggist ekki vera bundinn við hann. Tilkynni flugrekandi eða rekstraraðili flugvallar að hann hyggist vera óbundinn er Samgöngustofu heimilt skv. 249. gr. að birta opinberlega nafn

hans á lista yfir þá aðila sem sent hafa slíka tilkynningu, sem er áþekkt úrræði og skv. 4. mgr. 126. gr. c í gildandi lögum. Þá er lagt til að úrskurður Samgöngustofu verði endanlegur á stjórnsýslustigi en eftir sem áður sé aðilum máls heimilt að leita til dómstóla. Er þetta breyting frá 3. mgr. 126. gr. c í gildandi lögum þar sem kveðið var á um málskot til ráðherra. Ástæða þessa er fyrst og fremst að stjórnsýslukærur valda töfum og auknum kostnaði í málum sem þessum þar sem hagsmunir eru oft litlir í fjárhæðum talið. Úrskurður Samgöngustofu verður þannig fullnaðarúrskurður á stjórnsýslustigi og sá sem ekki vill una úrskurði þarf að leita til dómstóla með sínar kröfur.

Þótt ákvarðanir Samgöngustofu hafi í gegnum tíðina haft þýðingarmikil áhrif á neytendavernd hafa þó einkum tvenns konar annmarkar verið á gildandi löggjöf sem talin hefur verið þörf á að laga. Í fyrsta lagi eru ákvarðanir Samgöngustofu ekki aðfararhæfar, en úr þessu er bætt í 6. mgr., nema í þeim tilvikum sem flugrekandi eða rekstraraðili flugvallar beiti heimildum 5. mgr. Í öðru lagi hefur Samgöngustofa ekki getað tekið ákvörðun í málum þegar flugrekandi hefur viðurkennt bótaskyldu enda hefur farþegi þá ekki lengur hagsmuni af því að leita til stjórnvaldsins. Farþegi sem fengið hefur bótaskyldu flugrekanda viðurkennda mundi alltaf hafa lögvarða hagsmuni af því að bera kröfu sína undir stofnunina í því skyni að fá hana úrskurðaða og aðfararhæfa.

Um 209. gr.

Heimild ráðherra til að setja reglugerð, greinum kaflans til frekari fyllingar, byggist í meginatriðum á samsvarandi heimildum og kveðið er á um í 2. mgr. 57. gr. d, 7. og 8. mgr. 125. gr. og 3. mgr. 126. gr. í gildandi lögum. Nokkrar viðbætur hafa verið gerðar í samræmi við þær EES-gerðir sem ákvæði kaflans byggjast á og gerðir sem telja má að verði teknar upp í EES-samninginn innan skamms. Bent skal sérstaklega á heimild ráðherra til að kveða á um aukin réttindi farþega í reglugerð og er þar horft til þess að Evrópusambandið er nú með til meðferðar drög að reglugerð til breytinga á reglugerð (EB) 261/2004 þar sem nánar er kveðið á um rétt flugfarþega og fyrirsjáanlegt að frekari ákvæðum verði bætt við reglugerðina um rétt farþega og málsmeðferð vegna krafna og framfylgd við ákvæði reglugerðarinnar.

Um XVII. kafla.

Almennt.

Í kaflanum er lagt til að *alþjóðasamningur um samræmingu tiltekinna reglna varðandi loftflutninga milli landa* sem gerður var í Montreal 28. maí 1999 (e. Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air), hér eftir nefndur Montreal-samningurinn, verði lögfestur í heild sinni sem fylgiskjal með nýjum lögum nái frumvarpið fram að ganga, sbr. 210 gr. Þá verði ensk útgáfa samningsins einnig fylgiskjal með frumvarpinu. Montreal-samningurinn var lögfestur með umritunaraðferð með lögum nr. 88/2004, um breytingu á lögum um loftferðir, nr. 60/1998, og var komið fyrir í X. kafla laganna, auk fáeinna ákvæða á sviði neytendaverndar flugfarþega. Montreal-samningurinn var fullgiltur fyrir Íslands hönd 17. júní 2004 og tók gildi hvað Ísland varðar 16. ágúst 2004. Hinn 1. nóvember 2021 voru 137 aðildarríki að samningnum.

Fáeinir ástæður liggja að baki þeirri fyrirætlan að lögfesta samninginn í heild sinni og hverfa frá umritunaraðferðinni. Í fyrsta lagi hafa aðrir samningar, forverar Montreal-samningsins frá 1999, kenndir við Varsjárkerfið, sem enn eru í gildi, sbr. lög nr. 41/1949, verið lögfestir í heild. Til að tryggja samræmi í túlkun ákvæða Montreal-samningsins er talið mikilvægt að ákvæði hans séu aðgengileg í þeirri mynd sem þau voru samþykkt. Því er lagt til að kveðið sé á um aðlaganir og útvíkkun gildissviðs samningsins í XVII. kafla og þar byggt á

reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 889/2002 um breytingu á reglugerð ráðsins (EB) nr. 2027/97 um bótaábyrgð flugfélaga vegna slysa sem efnislega breytir fáeinum ákvæðum Montreal-samningsins og kveður nánar á um afmörkuð atriði. Í öðru lagi gerir Montreal-samningurinn ráð fyrir því að fjárhæðir samningsins taki breytingum í samræmi við verðlag. Í stað þess að breyta þurfi lögum í hvert skipti sem breyta þarf fjárhæðunum er lagt til að ráðherra geti með auglýsingu tilkynnt slíkar breytingar þegar þær hafa tekið gildi samkvæmt ákvæðum samningsins. Í þriðja lagi hefur Montreal-samningurinn að geyma sérstök ákvæði er lúta að varnarþingi dómstóla vegna bótakrafna, takmarkaða tímafresti til að bera fyrir sig tjón og fyrningu sem taka til allra ákvæða gildandi X. kafla. Eins og getið var hér að framan var afmörkuðum ákvæðum um neytendavernd farþega einnig komið fyrir í kaflanum og ákvæðum Montreal-samningsins. Þessi ráðstöfun hafði þá ókosti að ekki var fyllilega skýrt hvaða ákvæði tilheyrðu Montreal-samningnum og hvaða ákvæði áttu rætur að rekja til óskyldra EES-gerða á sviði neytendaréttar. Að auki var óhjákvæmilegur fylgífiskur þessarar ráðstöfunar sá að þau sérstöku ákvæði Montreal-samningsins tóku að gilda einnig um þann rétt farþega sem ekki var gert ráð fyrir að væru háð slíkum takmörkunum. Af þeim sökum er talið brýnt að koma almennum ákvæðum er varða rétt farþega sem byggjast á öðrum EES-gerðum og lúta ekki slíkum reglum um varnarþing, tímafresti og fyrningu fyrir í nýjum kafla um neytendavernd. Að síðustu er rétt að nefna að með lögfestingu Montreal-samningsins í heild er komið í veg fyrir breytingar á orðalagi einstakra ákvæða samningsins sem umrituð hafa verið í lög. Með breytingum á ákvæðum X. kafla gildandi laga, sbr. breytingar sem gerðar hafa verið á 106. gr., og 108. gr. laganna hefur á undanförmum árum verið vikið frá orðalagi Montreal-samningsins. Eru þær breytingar taldar ósamrýmanlegar ákvæðum samningsins.

Í ákvæðum kaflans eru tilgreindar fáeinar aðlaganir og skýringar sem ýmist eiga rætur að rekja til reglugerðar (EB) nr. 889/2002 um breytingu á reglugerð ráðsins (EB) nr. 2027/97 um bótaábyrgð flugfélaga vegna slysa eða varða framkvæmd samningsins.

Bakgrunnur. – Varsjárkerfið.

Montreal-samningnum frá 1999 er ætlað að leysa af hólmi Varsjársamninginn frá 1929 og síðari breytingar á þeim samningi (hið svonefnda „Varsjárkerfi“). Lesendum til frekari glöggvunar er saga Varsjárkerfisins rakin í stuttu máli hér á eftir og tilurð Montreal-samningsins frá 1999. Byggist sú samantekt að mestu leyti á greinargerð með frumvarpi til laga sem varð að lögum nr. 88/2004 um breytingu á lögum um loftferðir, nr. 60/1998. Hefur staða þeirra alþjóðasamninga sem vísað er til verið uppfærð og fáeinum skýringum bætt við eftir þörfum.

Reglur um bótaábyrgð flugrekenda byggjast í grunninn á Varsjársamningnum sem gerður var 12. október 1929 (fr. Convention pour l'Unification de certaines règles relatives au Transport aérien international) með þeim bókunum og viðbótarbókunum sem síðar bættust við samninginn. Samningurinn öðlaðist gildi 13. febrúar 1933. Hann var fullgiltur af Íslands hálfu 21. ágúst 1948 og öðlaðist gildi að því er Ísland varðaði 19. nóvember 1948. Með lögum nr. 41/1949, um gildistöku alþjóðasamnings um samræmingu nokkurra reglna varðandi loftflutninga milli landa, var ákvæðum samningsins veitt lagagildi hér á landi. Aðildarríki Varsjársamningsins voru 1. nóvember 2021 152 talsins.

Varsjársamningurinn var framsækið framlag til sameiningar alþjóðlegs einkamálaréttar og greiddi á sínum tíma úr vanda sem hlotist gat af flóknum lagaskilareglum og ágreiningi um lögsögu sem að öðrum kosti hefði eflaust sett mark sitt á alþjóðlega loftflutninga. Á þeim tíma sem Varsjársamningurinn var saminn var flugið að ryðja sér braut í samkeppni við sjó- og lestarflutninga. Samningurinn tryggði fluginu takmarkaða bótaábyrgð í millilandaflugi sem

gerði flugfélögum kleift að tryggja sér örugga afkomu fyrstu starfsárin og ákveðna lagasamræmingu. Í meginatriðum samræmdi Varsjársmningurinn réttarreglur varðandi flutnings-skjöl, ábyrgðartakmarkanir og lögsögu.

Fjöl margar tilraunir hafa verið gerðar til að breyta Varsjársmningnum frá 1929 með bókunum og viðbótarsmningum eins og rakið verður hér á eftir. Ástæða þessa er sú að þær aðstæður sem flugið bjó við fyrstu árin voru allt aðrar en nú eru ríkjandi. Flugsamgöngur milli landa eru nú mjög öruggur ferðamáti og það viðhorf sem áður ríkti gagnvart lágum bótafjárhæðum er ekki lengur viðtekið. Flestar tilraunir til að breyta Varsjársmningnum frá 1929 hafa ekki heppnast sem skyldi þar sem sum ríki eru aðilar að þeim bókunum og viðbótarsmningum sem gerðir hafa verið meðan önnur ríki hafa ekki gerst aðilar að þeim. Þetta hefur leitt til ósamræmis milli landa og áfangastaða í reglum um bótaábyrgð flytjanda. Ósamræmið eitt og sér hefur leitt til þess að bætur sem greiddar eru vegna eins og sama flugslyssins geta orðið mjög mismunandi.

Hinn 28. september 1955 var í Haag gerð bókun við Varsjársmninginn, hér eftir nefnd *Haag-bókunin* (e. Protocol to amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929). Ísland undirritaði bókunina án fyrirvara um fullgildingu 3. maí 1963 og tók hún gildi hvað Ísland varðaði 1. ágúst 1963, sbr. einnig lög um breytingu á lögum nr. 41/1949, nr. 46/1956. Haag-bókunin einfaldaði mjög reglur Varsjársmningsins frá 1929 um flutningsskjöl og tvöfaldaði þá fjárhæð sem bótaábyrgð flytjanda var takmörkuð við vegna dauða eða líkamstjóns farþega. Aðildarríki Haag-bókunarinnar við Varsjársmninginn voru 1. nóvember 2021 137 að tölu.

Allt frá 1947 hefur Alþjóðaflugmálastofnunin beitt sér fyrir breytingum og endurbótum á Varsjársmningnum. Sérstakur viðbótarsmningur var gerður í Gvadalajara 18. september 1961, hér eftir nefndur *Gvadalajara-viðbótarsmningurinn* (e. Convention Supplementary to the Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier). Smningurinn fyllti frekar upp í þær eyður sem Varsjársmningurinn frá 1929 og Haag-bókunin höfðu skilið eftir og útvíkkaði gildissvið smningsins til flytjenda í raun, þ.e. til þeirra flytjenda sem ekki eru í beinu smningssambandi við farþega eða sendanda farms. Ástæður þessa eru þær viðskiptavenjur sem flugfélög hafa tekið upp síðan Varsjársmningurinn frá 1929 tók gildi, svo sem blaut- og þurrleiga loftfara, leiguflug, *deiling flugnúmera* (e. code-sharing) og *samtenging fluga* (e. interlining). Gvadalajara-viðbótarsmningurinn tók gildi 1. maí 1964. Í X. kafla laga um loftferðir, nr. 60/1998, allt fram til 2004, voru ákvæði smnings þessa að mestu innleidd en Ísland var á þeim tíma ekki aðili að smningnum. Með lögum um breytingu á lögum um gildistöku alþjóðasmnings um samræmingu nokkurra reglna varðandi loftflutninga milli landa, nr. 52/2004, var Gvadalajara-smningurinn lögfestur hér á landi. Var smningurinn í kjölfarið fullgiltur 12. júlí 2004 og tók hann gildi hvað Ísland varðar 10. október 2004. Aðildarríki að Gvadalajara-viðbótarsmningnum voru 1. nóvember 2021 86 að tölu.

Bókun við Varsjársmninginn frá 1929, svo sem honum var breytt með Haag-bókuninni 1955, var gerð í Gvatemala 8. mars 1971, hér eftir nefnd *Gvatemala-bókunin* (e. Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at The Hague on 28 September 1955). Þar var í fyrsta skipti sett fram regla um stranga ábyrgð flytjanda án nokkurra varna og algert hámark bóta að fjárhæð rúmlega 100.000 USD. Gvatemala-bókunin hefur ekki tekið gildi þar sem tilskilinn fjöldi ríkja (30) hefur ekki gerst aðili að henni. Hinn 1. nóvember 2021 höfðu aðeins sjö ríki fullgilt Gvatemala-bókunina.

Frekari endurbætur á reglum Varsjársamningsins og Haag-bókunarinnar voru gerðar í Montreal 25. september 1975 þegar gerðar voru *ffjórar viðbótarbókanir*, allar kenndar við Montreal (e. Additional Protocol No. 1 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed At Warsaw on 12 October 1929, Additional Protocol No. 2 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at the Hague on 28 September 1955, Additional Protocol No. 3 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at the Hague on 28 September 1955 and at Guatemala City on 8 March 1971 and Additional Protocol No. 4 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at the Hague on 28 September 1955).

Montreal-viðbótarbókunin nr. 1 breytti myntviðmiðun Varsjársamningsins frá 1929 úr gulli (Poincaré-franka) yfir í sérstök dráttarréttindi, SDR (e. Special Drawing Rights). Hinn 1. nóvember 2021 voru aðildarríki Montreal-viðbótarbókunarinnar nr. 1 51 talsins og öðlaðist hún gildi 15. febrúar 1996.

Montreal-viðbótarbókun nr. 2 breytti samningnum með áorðnum breytingum samkvæmt Haag-bókuninni með hliðstæðum hætti og Montreal-viðbótarbókun nr. 1. breytti upphaflega samningnum. Hinn 1. nóvember 2021 voru aðildarríki Montreal-viðbótarbókunarinnar nr. 2 52 talsins og öðlaðist hún gildi 15. febrúar 1996.

Montreal-viðbótarbókun nr. 3 breytti Varsjársamningnum með áorðnum breytingum samkvæmt Haag-bókuninni og Gvatemala-bókuninni en hefur ekki öðlast gildi. Hinn 1. nóvember 2021 höfðu aðeins 22 ríki fullgilt bókunina en 30 ríki þurfa að fullgilda bókunina svo að hún öðlist gildi. Talið er ólíklegt að Montreal-viðbótarbókunin nr. 3 taki nokkurn tíma gildi þar sem gildistaka hennar er háð því að ríki séu jafnframt aðilar að Gvatemala-bókuninni.

Montreal-viðbótarbókun nr. 4 breytti Varsjársamningnum með áorðnum breytingum samkvæmt Haag-bókuninni og mælir fyrir um stranga ábyrgð vegna farmtjóns með takmörkuðum vörnum flytjanda og bótaþak sem jafnframt er órjúfanlegt. Viðbótarbókunin tiltekur einnig ýmis nýmæli, til að mynda rýmri reglur um form fylgibréfa og hækkan á bótamörkum vegna farmtjóns frá Varsjársamningnum og Haag-bókuninni auk þess að gera flytjendur ábyrga gagnvart pósthjónustu. Montreal-viðbótarbókunin nr. 4 öðlaðist gildi 14. júní 1998. Með lögum nr. 52/2004, um breytingu á lögum nr. 41/1949, um gildistöku alþjóðasamnings um samræmingu nokkurra reglna varðandi loftflutninga milli landa, var Montreal-viðbótarbókunin nr. 4 lögfest. Var viðbótarbókunin fullgilt hvað Ísland varðar 28. júní 2004 og tók hún gildi hvað Ísland varðar 26. september 2004. Hinn 1. nóvember 2021 voru aðildarríki hennar 61 að tölu.

Frekari breytingar.

Vegna vaxandi óþreyju á alþjóðavettvangi varðandi endurskoðun Varsjársamningsins brugðu einstök ríki, ríkjasamtök og síðar alþjóðasamtök flugfélaga, IATA, á það ráð að vinna einhliða að endurbótum á „Varsjárkerfinu“. Sú afstaða Bandaríkjanna árið 1965 að segja upp Varsjársamningnum setti ábyrgðarreglur í flugi í mikla óvissu. Ástæða þessa var sú að Bandaríkin töldu þær bótafjárhæðir sem tilgreindar eru í Varsjársamningnum með áorðnum breytingum vegna Haag-bókunarinnar of lágar. Til að koma til móts við afstöðu Bandaríkjanna var gerður sérstakur samningur meðal flugfélaga innan IATA við bandarísk stjórnvöld um hærri bætur vegna dauða eða líkamstjóns farþega, 75.000 USD vegna flugs til og frá bandarísku

yfirráðasvæði (e. Montreal Inter-carrier Agreement), að meðtöldum greiðslum vegna kostnaðar vegna lögsóknar. Upphæðin án kostnaðar vegna lögsóknar var tiltekin 58.000 USD. Þessi samningur sem undirritaður var í Montreal og tók gildi 16. maí 1966 varð til þess að Bandaríkin drógu uppsögn sína á Varsjár-samningnum til baka. Samningurinn breytir ekki Varsjár-samningnum beinlínis heldur er staðfesting á ákveðnum skilningi á orðalagi og beitingu ákvæða hans milli samningsaðila. Þrátt fyrir það má álykta sem svo að hann hafi raskað skipan þeirri á alþjóðavísu sem Varsjárkerfinu var ætlað að viðhalda.

Árið 1974 ákváðu ríkisstjórnir nokkurra Evrópuríkja að þrýsta á ríkisflugfélög sín að ganga að óformlegum samningi, líkum Montreal-samningnum frá 1966. Malta-samningurinn, sem undirritaður var 1. júlí 1976, leiddi til þess að nokkur evrópsk flugfélög í áætlunarflugi viku frá hámarksbótum samkvæmt Varsjár-samningnum 1929 og settu sér nýtt og hærra hámarksbótapak í skilmálum sínum varðandi alþjóðlega loftflutninga, að frátöldu flugi til og frá Bandaríkjunum. Fleiri flugfélög í óreglubundnu flugi fylgdu í kjölfarið og breyttu skilmálum sínum einnig.

Árið 1988 gengu Ítalir fram fyrir skjöldu og settu löggjöf sem setti bótapak vegna dauða eða líkamstjóns farþega í flugi til og frá ítölsku yfirráðasvæði í 100.000 SDR.

Í nóvember 1992 samþykktu japönsk flugfélög breytingar á skilmálum sínum, með samþykki yfirvalda, sem miðuðu að strangri ábyrgð flytjanda án varna vegna tjóns allt að 100.000 SDR og fyrir hærri fjárhæðir (án nokkurra takmarkana) skyldi sakarlíkindareglan gilda. Skilmálabreytingarnar tóku einungis gildi fyrir japönsk flugfélög.

Á ársþingi IATA í Kuala Lumpur 31. október 1995 samþykktu aðildarflugfélög samning sín á milli þar sem þau sammæltust um að afsala sér þeim vörnum sem kveðið er á um í 20. gr. Varsjár-samningsins upp að 100.000 SDR og þeim hámarksbótum sem kveðið er á um í 1. mgr. 22. gr. samningsins vegna dauða eða líkamstjóns farþega (e. IATA Inter-carrier Agreement on Passenger Liability). IATA-samningurinn tók gildi 13. febrúar 1997 og yfirlit yfir þau flugfélög sem hafa skuldbundið sig til að fara að samningnum er aðgengilegur á vef IATA (www.iata.org).

Evrópubandalagið, eins og það þá hét, fylgdi frumkvæði japanskra flugfélaga og IATA seint á árinu 1995 og setti fram drög að reglugerð um bótaábyrgð flugfélaga á Evrópska efnahagssvæðinu. Reglugerð ráðsins (EB) nr. 2027/97 frá 9. október 1997 um bótaábyrgð flugfélaga vegna slysa tók gildi 17. október 1998 innan bandalagsins. Í meginatriðum leggur reglugerðin flugfélögum með útgefin flugrekstrarleyfi á Evrópska efnahagssvæðinu á herðar hlutlæga bótaábyrgð upp að 100.000 SDR vegna dauða eða líkamstjóns farþega svipað og í skilmálum japönsku flytjendanna og í samningi IATA. Gildissvið reglugerðarinnar er ekki eingöngu gagnvart millilandaflugi eins og Varsjár-samningurinn heldur tekur hún til flugs á EES-svæðinu og utan þess hvar sem er í heiminum hjá þeim flugfélögum sem eru með útgefin flugrekstrarleyfi á Evrópska efnahagssvæðinu. Þá kveður reglugerðin á um skyldu flugrekanda til greiðslu fyrirframbóta til aðstandenda vegna andláts farþega að upphæð 15.000 SDR og leggur sérstakar skyldur á herðar flugfélögum um tilkynningar og upplýsingar til farþega. Við setningu laga um loftferðir, nr. 60/1998, var tekið tillit til reglugerðar (EB) nr. 2027/97 enda þótt reglugerðin hafi á þeim tíma ekki enn öðlast gildi.

Með vísan til þess sem að framan greinir um þá þróun sem orðið hefur á alþjóðavettvangi á bótareglum í alþjóðlegu flugi er ljóst að Varsjár-samningurinn og bókanir, viðbótarbókanir og viðbótarsamningar mynda ekki heildstæðan samning heldur í raun bótakerfi sem vandratað er um. Þá hafa einhliða aðgerðir alþjóðasamtaka flugfélaga, IATA, og einstakra ríkja og laga-setning einstakra ríkja eða ríkjasamtaka flækt kerfið enn frekar. Margar þessara einhliða breytinga hafa lagalega séð sameiginlegan ágalla þar sem þær miða allar að breytingum á túlkun á

ákvæðum Varsjársmningsins um takmörkun á bótaábyrgð (1. mgr. 22. gr. smningsins) en breyta ekki efnislega ákvæðum smningsins. Þessar einhliða aðgerðir tengjast því Varsjársmningnum 1929, eða eftir atvikum með áorðnum breytingum samkvæmt Haag-bókuninni 1955 og Montreal-viðbótarbókuninni nr. 4, en hafa enga sjálfstæða þýðingu að þjóðarétti. Varsjársmningurinn sjálfur stendur óhaggaður því honum verður ekki breytt nema með fulltingi aðildarríkja í samræmi við meginreglur þjóðaréttar.

Montreal-smningurinn árið 1999.

Frekari vinna að endurbótum á Varsjárkerfinu hófst fyrir alvöru í kjölfar ályktunar 31. þings Alþjóðaflugmálastofnunarinnar um að fastaráð stofnunarinnar skyldi halda áfram endurskoðun sinni á Varsjársmningnum. Vinnuhópur aðildarríkja vann drög að nýjum alþjóðasmningi sem vísað var til laganeftar innan stofnunarinnar. Fyrstu drög að nýjum alþjóðasmningi laganeftar ritaði V. Poonosamy frá Mauritius með aðstoð vinnuhópsins og lögfræðideildar Alþjóðaflugmálastofnunarinnar á vormánuðum 1997. Eftir að drögin höfðu verið send út til umsagnar aðildarríkja var ákveðið að reyna að leysa frekari álitæfni með stofnun sérstakrar vinnunefndar (e. Special Working Group on the Modernization and Consolidation of the Warsaw „System“) til að vinna að frekari endurbótum á drögunum. Á fundi fastaráðs Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í júní 1998 var svo ákveðið að boða til diplómatískrar ráðstefnu að ári í þeim tilgangi að útbúa og undirrita nýjan alþjóðasmning um bótaábyrgð flugfélaga. Hinn 28. maí 1999 var í Montreal gerður smningur um samræmingu tiltekinna reglna varðandi loftflutninga milli landa. Smningurinn var undirritaður fyrir Íslands hönd sama dag. Montreal-smningurinn tók formlega gildi 4. nóvember 2003 gagnvart þeim ríkjum sem höfðu fullgilt hann. Hvað Ísland varðar tók hann gildi 16. ágúst 2004. Hinn 1. nóvember 2021 höfðu 137 ríki fullgilt Montreal-smninginn frá 1999, auk Evrópusambandsins.

Helstu efnisatriði Montreal-smningsins.

Montreal-smningurinn byggist að mestu á þeirri þróun sem þegar hefur orðið í heiminum um bótaábyrgð flytjenda og byggist á sama orðalagi og Varsjársmningurinn frá 1929 með áorðnum breytingum samkvæmt Haag-bókuninni frá 1955. Ákvæði Montreal-smningsins samtvinnu til að mynda ákvæði Gvadalajara-viðbótarsmningsins frá 1961 um flytjanda í raun og smningsbundinn flytjanda og Montreal-viðbótarbókunarinnar nr. 4 frá 1975 um farmtjón, reglur um bótaábyrgð flytjanda vegna lífs- og líkamstjóns farþega samkvæmt IATA Inter-carrier smningnum frá 1995 og reglugerð ráðsins (EB) nr. 2027/97 um bótaábyrgð flugfélaga vegna slysa.

Þá er texti hins nýja smnings saminn og ritaður á hinum sex opinberu tungumálum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, ensku, frönsku, arabísku, kínversku, rússnesku og spænsku, og hafa allir sex textarnir sama gildi. Í þessu felst réttarbót frá Varsjársmningnum 1929 sem einungis var gerður á frönsku á grundvelli hugtakanotkunar þeirrar er tíðkaðist í réttarfari meginlands Evrópu (e. civil law).

Montreal-smningurinn einfaldar mjög reglur um útgáfu farmiða og fylgibréfa. Nýmæli er útgáfa sameiginlegra farseðla fyrir hóp farþega, til að mynda í leiguflugi eða *þjónustuflugi* (e. air taxi operations), og sérstaklega er gert ráð fyrir möguleika á útgáfu rafrænna farseðla og fylgibréfa. Í stað kvittunar fyrir farangri kemur farangursmiði sem ætlað er að gefinn sé út fyrir hvern hlut innritaðs farangurs.

Tiltekin er hámarksfjárhæð bóta vegna tafa á flutningi farþega. Bótaábyrgð flytjanda verður takmörkuð við 4.150 SDR (uppfærð upphæð frá og með 28. desember 2019 er 5.346 SDR). Flytjandi ber ábyrgð á tjóni nema hann sanni að hann hafi gert allar nauðsynlegar ráðstafanir

til að koma í veg fyrir tjón eða ógerlegt hafi verið að koma í veg fyrir það. Jafnframt eru settar takmarkanir á bótum vegna innritaðs farangurs

Sérstöku varnarþingi hefur verið bætt við þau fjögur sem fyrir voru samkvæmt Varsjár-samningnum 1929 og Haag-bókuninni frá 1955. Fimmta varnarþingið heimilar farþega að höfða mál á hendur flytjanda í því landi þar sem farþeginn hefur búsetu eða dvalarstað að tilteknum skilyrðum uppfylltum. Bent skal á að útfærsla á hinu svonefnda fimmta varnarþingi í Montreal-samningnum er ekki sú sama og sett var fram í Gvatemala-bókuninni frá 1971. Samkvæmt Gvatemala-bókuninni var farþega mögulegt að höfða mál þar sem hann var heimilisfastur eða búsettur ef flytjandinn hafði staðfestu þar. Í Montreal-samningnum er miðað við að flytjandi hafi með höndum flutning til og frá því landi þar sem farþegi hefur aðalaðsetur eða fast aðsetur er slys varð og frá starfsstöð annaðhvort í eigin eigu eða sem tekin hefur verið á leigu frá öðrum flytjanda samkvæmt samningi.

Nýmæli er krafa um að aðildarríki skyldi flytjendur sína til að viðhalda fullnægjandi vátryggingu sem tekur til bótaábyrgðar þeirra samkvæmt samningnum. Slíkt ákvæði er nú fyrir í gildandi lögum um loftferðir.

Nýmæli er einnig að samningurinn tiltekur skyldu flytjanda til fyrirframgreiðslu í kjölfar flugslyss til aðstandenda krefjist landslög þess. Samningurinn tekur ekki afdráttarlausa afstöðu til skyldu flytjanda til að inna af hendi fyrirframgreiðslu en lætur löggjafanum í því ríki sem fullgilti samninginn það eftir að ákvarða hvort slíkri skyldu skuli komið á. Sjá nánar umfjöllun um 214. gr.

Sérstaklega tiltekur lokamálsliður 29. gr. Montreal-samningsins að samkvæmt samningnum, hvernig svo sem mál er höfðað, samkvæmt Montreal-samningnum, innan og utan samninga, samkvæmt ákvæðum skaðabótaréttar eða á öðrum forsendum, skuli ekki greiddar *refsi-bætur* (e. punitive damages) eða bætur sem stefna að sama marki. Slíkar bætur þekkjast ekki að íslenskum rétti. Þær eru hins vegar vel þekktar í þeim ríkjum sem byggjast á „Common Law“-kerfinu.

Breytingar á reglugerð ráðsins (EB) nr. 2027/97.

Innan Evrópubandalagsins, eins og það hét á þessum tíma, hófst vinna í kjölfar undirritunar þess á Montreal-samningnum við að gera nauðsynlegar breytingar á reglugerð ráðsins (EB) nr. 2027/97 um bótaábyrgð flugfélaga vegna slysa með það fyrir augum að fullgilda hinn nýja alþjóðasamning. Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 889/2002 frá 13. maí 2002 um breytingu á reglugerð ráðsins (EB) nr. 2027/97 um bótaábyrgð flugfélaga vegna slysa tók gildi innan Evrópubandalagsins 28. júní 2004 og hér á landi samhliða gildistöku laga nr. 88/2004, um breytingu á lögum um loftferðir, nr. 60/1998.

Reglugerð (EB) nr. 2027/97 (með áorðnum breytingum reglugerðar (EB) nr. 889/2002) kveður ítarlegar á um nokkur atriði en Montreal-samningurinn frá 1999. Reglugerðin kveður á um hærri fjárhæð vegna fyrirframgreiðslu bóta en var í reglugerð (EB) nr. 2027/97 eða 16.000 SDR í stað 15.000 SDR. Þá er lögð sú skylda á flytjanda að tryggja að farþegar hafi aðgang að upplýsingum um bótaábyrgð flytjanda, frest til að hafa uppi kröfu og möguleika þeirra til að setja fram sérstaka yfirlýsingu varðandi farangur. Sérstök kynningarauglýsing fyrir flytjendur er sett fram í viðauka við reglugerðina í þessu skyni. Ákvæði reglugerðar (EB) nr. 2027/97, sbr. reglugerð (EB) nr. 889/2002, voru lögfest með lögum nr. 88/2004, um breytingu á lögum um loftferðir. Í frumvarpi þessu er lagt til að flest ákvæði reglugerðarinnar verði áfram lögfest, sjá umfjöllun um 211.–215. gr. Þess ber þó að geta að í XVI. kafla um neytendavernd er einnig fjallað um upplýsingaskyldu flugrekenda og er gert ráð fyrir sú skylda verði frekar útfærð í reglugerð sem ráðherra setur. Auk kröfunnar um upplýsingamiðlun til

farþega er lögð sú skylda á flytjendur að láta hverjum farþega í té skriflegar upplýsingar um mörk bótaábyrgðar til að stuðla að því að farþegar geti keypt sér viðbótartryggingar telji þeir þess þörf, til að mynda hvað varðar tafir eða verðmæti farangurs. Ákvæði reglugerðarinnar um að veita farþegum skriflegar upplýsingar taka ekki einungis til flytjenda með útgefin flugrekstrarleyfi á Evrópska efnahagssvæðinu heldur til allra flytjenda sem annast eða selja loftflutninga á því.

Samspil XVI. og XVII. kafla.

Í XVI. kafla um neytendavernd er fyrst og fremst leitast við að skjóta styrkum stoðum undir innleiðingu EES-gerða á sviði neytendaréttar í flugi sem teknar hafa verið upp í EES-samninginn og innleiddar í landsrétt. Í XVII. kafla um bótaábyrgð í loftflutningum er fjallað um lögfestingu Montreal-samningsins frá 1999 og þær aðlaganir sem reglugerð (EB) nr. 2027/97 mælir fyrir um, svo sem hvað varðar útvíkkun á gildissviði Montreal-samningsins. Þótt báðir kaflarnir varði neytendarétt í flugi er nokkur munur á efni þeirra, svo sem hvað varðar lagalega stöðu þeirra undirliggjandi skuldbindinga sem ákvæði kaflanna endurspeгла, gildissvið og beitingu réttinda.

Montreal-samningurinn hefur stöðu alþjóðlegs samnings og 1. nóvember 2021 voru 137 aðildarríki að honum, auk Evrópusambandsins. Reglugerðir (EB) á sviði neytendaréttar í flugi eru almennt skuldbindandi fyrir EES- og EFTA-ríkin og þau aðildarríki að samningnum um sameiginlega evrópska flugsvæðið sem innleitt hafa ákvæði þessara gerða. Í ESB-rétti hefur Montreal-samningurinn þá stöðu að ákvæði samningsins ganga framur *afleiddri löggjöf* (e. secondary legislation), þ.e. reglugerðum Evrópusambandsins, sbr. 218. gr. sáttmálans um starfshætti Evrópusambandsins (TFEU) þar sem Evrópusambandið sjálft er aðili að Montreal-samningnum sem svæðisbundin stofnun á sviði efnahagslegs samruna, eins og það er orðað í 53. gr. Montreal-samningsins. Það þýðir að ákvæði Montreal-samningsins ganga framur reglugerðum Evrópusambandsins á sviði neytendaréttar í flugi, sjá nánar úrlausn dómstóls Evrópusambandsins í máli C-429/14 *Air Baltic*. Hvað Ísland varðar þá hefur Ísland bæði fullgilt Montreal-samninginn og EES-samninginn og er með upptöku viðkomandi gerða í EES-samninginn á sviði neytendaréttar í flugi skuldbundið til að innleiða í landsrétt og beita ákvæðum þeirra.

Hvað gildissvið gerðanna og Montreal-samningsins varðar er rétt að benda á orðalag gildissviðs ákvæða sem og landfræðilega afmörkun þar sem við á, ólík skilyrði til þess að bótareglur eigi við og mun á hugtökum sem notuð eru í Montreal-samningnum og gerðum á sviði neytendaréttar í flugi. Í þessu samhengi er rétt að benda á að réttur til skaðabóta vegna tafa samkvæmt Montreal-samningnum er víðtækari þar sem hann tekur til tjóns vegna farangurs, farms, dauða og skaða farþega meðan reglugerð (EB) 261/2004 tekur ekki til slíkra efnisatriða. Rétt er þó að slá varnagla hér varðandi túlkun ákvæða EES-gerða á þessu sviði í ljósi framsækinna og tíðra úrlausna dómstóls Evrópusambandsins á málefnasviðinu. Þá taka bæði reglugerð (EB) 261/2004 og reglugerð (EB) 1107/2006 til ýmissar aðstoðar og réttinda sem Montreal-samningurinn tekur ekki til. Hvað varðar skörun vegna tjóns vegna tafa er rétt að benda á að bótaréttur samkvæmt reglugerð (EB) 261/2004 útilokar ekki frekari rétt samkvæmt Montreal-samningnum hvað varðar tjón vegna tafa (sjá nánar úrlausn dómstóls Evrópusambandsins í málum C-344-04 *IATA og ELFAA*, sameinuð mál C-402/07 og C-432/07 *Sturgeon* o.fl.). Þá er einnig óbein vísun milli ákvæða reglugerðar (EB) 1107/2006 vegna glataðra hjálpartækja eða tjóns á þeim og Montreal-samningsins, sbr. 12. gr. gerðarinnar.

Samkvæmt Montreal-samningnum er frestur til að bera fyrir sig bótakröfu, þ.e. fyrning bótaréttar, tvö ár, sbr. 35. gr. samningsins, en reglugerð (EB) 261/2004 hefur ekki að geyma

sambærilegt ákvæði og því undir hverju aðildarríki EES-samningsins komið að kveða á um slíka tímafresti.

Um 210. gr.

Hér er lagt til að *alþjóðasamningur um samræmingu tiltekinna reglna varðandi loftflutninga milli landa* sem gerður var í Montreal 28. maí 1999 (e. Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air), hér eftir Montreal-samningurinn, verði lögfestur í heild sem fylgiskjal með lögunum með þeim aðlögunum sem af ákvæðum kaflans leiðir. Aðlögunum er ekki ætlað að breyta ákvæðum Montreal-samningsins heldur vera þeim til nánari fyllingar og útvíkka gildissvið samningsins, sbr. 211. gr. Bent skal á að ákvæði kaflans og Montreal-samningurinn frá 1999 eru sérreglur á sviði loftflutninga og þeim er ætlað að vera tæmandi á því sviði, þ.e. ekki er rúm fyrir beitingu annarra viðurkenndra ábyrgðarreglna úr skaðabótaréttinum samhliða, hvort heldur um er að ræða aðrar bótareglur innan eða utan samninga, sbr. 26., 47. og 49. gr. Montreal-samningsins. Þó skal bent á að flytjanda er heimilt í samningsskilmálum eða far- eða farmsamningi að veita farþega eða sendanda farmsbetri/rýmri rétt en af ákvæðum Montreal-samningsins leiðir, sbr. 25. gr. hans.

Frumútgáfa Montreal-samningsins er gefin út á sex tungumálum, arabísku, ensku, frönsku, kínversku, rússnesku og spænsku. Er þeim útgáfum ætlað að gilda greini á milli íslensku þýðingarinnar, sem er úr ensku, og frumútgáfu samningsins. Lagt er til að íslenska útgáfa Montreal-samningsins verði lögfest en til upplýsingar er ensk útgáfa Montreal-samningsins fylgiskjal með frumvarpinu.

Samkvæmt 55. gr. Montreal-samningsins er gert ráð fyrir að samningurinn gangi framur öllum öðrum alþjóðlegum samningum sem gerðir hafa verið um sama efni milli þeirra aðildarríkja sem hafa fullgilt hann. Rétt er í þessu samhengi að benda á að átt er við þá alþjóðasamninga sem kenndir eru við Varsjárkerfið og Ísland á aðild að, sbr. lög um gildistöku alþjóðasamnings um samræmingu nokkurra reglna varðandi loftflutninga milli landa, nr. 41/1949, með áorðnum breytingum, þ.e. þá alþjóðasamninga sem lögfestir eru með framangreindum lögum en ekki öðrum alþjóðlegum samningum sem Ísland á aðild að, svo sem EES-samningnum. Montreal-samningurinn mun því gilda um millilandaflug til og frá yfirráðasvæði þeirra til ríkja sem hann hafa fullgilt og um flug framkvæmt af þeim flugrekendum/flytjendum sem falla undir ákvæði kaflans. Varðandi flug til og frá yfirráðasvæði ríkja sem ekki hafa fullgilt Montreal-samninginn verður Varsjárkerfið hins vegar enn í gildi, svo fremi sem viðkomandi ríki séu samningsaðilar og sá flugrekandi/flytjandi sem í hlut á falli ekki undir ákvæði kaflans eða hafi undirgengist viðtækari skuldbindingar. Við slíkar aðstæður verður því að horfa til þeirra samninga, samningsauka og viðbótarsamninga sem hvort ríki um sig hefur fullgilt og hvaða alþjóðlegu skuldbindingar þau eiga sameiginlegar. Í 2. mgr. 1. gr. Montreal-samningsins er nánar kveðið á um gildissvið samningsins með tilliti til millilandaflugs milli aðildarríkja hans, að öðrum skilyrðum 1. mgr. uppfylltum. Í því samhengi er rétt að benda á að einstök aðildarríki Montreal-samningsins hafa tiltekið, með vísan til 56. gr. samningsins, sem fjallar um ríki þar sem fleiri en eitt réttarkerfi eiga við, að hann gildi einnig um tiltekin yfirráðasvæði þeirra eða gildi ekki um tiltekin yfirráðasvæði þeirra. Yfirlit yfir slíkar yfirlýsingar ríkja og aðildarríkja samningsins má finna á vef Alþjóðaflugmálastofnunarinnar. Á þetta t.d. við um Kína varðandi útvíkkun gildissviðs samningsins til sérstakra stjórnsýslumdæma Kína, þ.e. Macau SAR og Hong Kong SAR, Hollands og eyjanna Bonaire, St. Eustatius og Saba í Karabíska hafinu og Nýja-Sjáland og eyjunnar Tokelau. Þá er ekki lokað fyrir það skotið að

landsréttur einstakra ríkja tiltaki enn frekar útvíkkað eða þrengt gildissvið Montreal-samningsins. Sömu fyrirvara er rétt að gera einnig hvað varðar aðildarríki Varsjársmningsins og þeirra bókana og viðbótarbókana sem Varsjárkerfið samanstendur af.

Hvað Ísland varðar þá eru upphaflegi Varsjársmningurinn frá 1929, Haag-bókunin frá 1955, Montreal-viðbótarbókunin nr. 4 frá 1975 og Gvadalajara-viðbótarsmningurinn frá 1961 enn í gildi og innleidd í lög, sbr. lög um gildistöku alþjóðasamnings um samræmingu nokkurra reglna varðandi loftflutninga milli landa, nr. 41/1949. Bent er á að mikilvægt er að kanna hverju sinni með hliðsjón af atvikum lagaskil með tilliti til bótaréttar, varna flugrekanda o.fl. og ef við á varnarþings, þ.e. hvort Montreal-smningurinn gildi um flutning, hvort ákvæði reglugerðar (EB) nr. 2027/97 eigi við um flytjanda, hvort einstakir smningar, bókanir eða viðbótarbókanir sem tilheyra Varsjárkerfinu svonefnda kunni að gilda, hvort kveðið sé á um sérstakar ábyrgðarreglur í landsrétti þess ríkis eða ríkja sem í hlut eiga o.s.frv. Er því mikilvægt að staðreyna hvort flytjandi sé flugrekandi samkvæmt reglugerð (EB) nr. 1008/2008 (sjá umfjöllun um 211. gr.) og falli undir þær reglur og flugið falli þar með undir gildissvið reglugerðar (EB) nr. 2027/97 (sbr. 211. gr.) og, ef við á, hvort brottfarar- eða áfangastaður flugs falli undir gildissvið þess ríkis eða ríkja sem aðilar eru að Montreal-smningnum. Ellegar, hvort flugið falli undir gildissvið þess ríkis eða ríkja sem aðilar eru að öðrum smningum, bókunum og viðbótarbókunum innan Varsjárkerfisins, sbr. lög nr. 41/1949, eða hvort engir slíkir smningar taki til viðkomandi flugs. Þótt ólíklegt sé talið að til komi að beita þurfi einhverjum þeim smningum sem lögfestir voru með lögum nr. 41/1949 er það a.m.k. fræðilegur möguleiki að íslenskir dómstólar kunni að standa frammi fyrir því að byggja úrlausn á ákvæðum Varsjársmningsins, í upprunalegri útgáfu eða með síðari breytingum.

Um 211. gr.

Gildissvið Montreal-samningsins er afmarkað í 1. gr. samningsins. Eins og fram kemur í 1. mgr. 1. gr. hans á smningurinn við um flutning í loftfari á farþegum, farangri og farmi milli landa *gegn greiðslu* (e. reward) sem og um ókeypis flutning með loftförum sem flugrekandi framkvæmir.

Hvorki hugtakið *flytjandi* (e. carrier) né hugtakið *flugrekandi* (e. air transport undertaking) er skilgreint í Montreal-smningnum. Orðið flugrekandi kemur aðeins fyrir í 1. mgr. 1. gr. samningsins. Hugtakið *flytjandi* er hins vegar almennt notað í smningstextanum. Samkvæmt reglugerð (EB) nr. 2027/97 er flugrekandi (e. air carrier) sá sem hefur gilt leyfi til rekstrar (flugrekstrarleyfi eða ígildi þess). *Flugrekandi innan bandalagsins* (e. Community air carrier) er því flugrekandi sem hefur útgefið flugrekstrarleyfi í samræmi við ákvæði reglugerðar (EB) nr. 1008/2008 (sú reglugerð leysti af hólmi reglugerð (EB) 2407/92).

Samkvæmt 3. gr. reglugerðar (EB) nr. 2027/97 skal bótaábyrgð flugrekanda í bandalaginu, að því er varðar farþega og farangur, ráðast af öllum ákvæðum Montreal-samningsins um bótaábyrgð. Er hér um að ræða frekari útvíkkun á gildissviði 1. gr. Montreal-samningsins þar eð ekki skiptir máli hvar flugið er innt af hendi. Því kemur ekki til þess að skoða þurfi hvort áfanga- og brottfararstaður flugs séu í ríki eða ríkjum sem aðilar eru að Montreal-smningnum eða öðrum smningum um bótaábyrgð flytjenda þar sem ákvæði samningsins gilda svo fremi sem um er að ræða flugrekanda með útgefið flugrekstrarleyfi í ríki sem Ísland hefur samið við þar um. Orðalagið vísar til þeirra smninga sem kveða á um skuldbindingargildi reglugerðar (EB) nr. 2027/97, sbr. reglugerð (EB) nr. 889/2002, þ.e. EES-samningsins, stofnsamnings EFTA og samningsins um sameiginlega evrópska flugsvæðið. Vakin er athygli á því að ákvæðið er takmarkað við bótaábyrgð hvað varðar farþega og farangur, þ.e. tekur ekki til farms í samræmi við 3. gr. reglugerðar (EB) nr. 2027/97.

Í 2. mgr. er lagt til að gildissvið Montreal-samningsins verði frekar útvíkkað til innanlandsflugs hér á landi, sbr. orðalagið „innan íslensks yfirráðasvæðis“, hver sem flytjandinn er. Byggist málsgreinin á sömu nálgun og um getur í 1. gr. reglugerðar (EB) nr. 2027/97, þ.e. að Montreal-samningurinn gildi um flutninga í lofti innan eins aðildarríkis. Með öðrum orðum er Montreal-samningnum ætlað að gilda í innanlandsflugi innan EES-ríkjanna (í reynd EASA-ríkjanna, auk þeirra ríkja sem aðilar eru að samningnum um sameiginlega evrópska flugsvæðið).

Með vísan til 1. mgr. 2. gr. Montreal-samningsins er í 3. mgr. greinarinnar tiltekið að fara skuli með loftflutninga á vegum íslenska ríkisins, ríkisstofnana og annarra opinberra aðila samkvæmt ákvæðum Montreal-samningsins, hvar sem slíkt flug er starfrækt. Með öðrum orðum þýðir þetta að framkvæmi opinber aðili flutning gegn gjaldi eða ókeypis flutning á grundvelli flugrekstrarleyfis eða ígildis þess kann flutningurinn að falla undir gildissvið Montreal-samningsins. Í þessu samhengi er einnig rétt að benda á að við fullgildingu Montreal-samningsins gerði Ísland ekki fyrirvara skv. 57. gr. samningsins.

Ákvæðið byggist í grunninn á 86. gr. gildandi laga en orðalagi hefur lítilla breytt, einkum til að endurspegla skýrlega framangreindar skuldbindingar.

Um 212. gr.

Sú viðbótarfjárhæð sem vísað er til í 1. mgr. er það aukagjald sem flytjandi getur krafist skv. 1. mgr. 22. gr. Montreal-samningsins ef farþegi eða sendandi gefur út sérstaka yfirlýsingu um mikilvægi þess að fá farangur eða farm afhentan á áfangastað. Hér er miðað við að flytjandi gefi út gjaldskrá sem byggist á þeim aukakostnaði sem hlýst af því að flytja og tryggja viðkomandi farangur eða farm umfram þær takmarkanir á bótafjárhæðum sem 2. og 3. mgr. 22. gr. samningsins mæla fyrir um. Byggist greinin á 3. gr. a í reglugerð (EB) nr. 2027/97.

Í 2. mgr. er víkið að uppfærslu fjárhæða Montreal-samningsins en skv. 24. gr. hans ber vörsluaðila samningsins, þ.e. Alþjóðaflugmálastofnuninni, að endurskoða þær á fimm ára fresti með tilliti til breytinga á neysluvísitölu þeirra ríkja sem eiga þá gjaldmiðla sem mynda *sérstöku dráttarréttindin* (e. Special Drawing Rights, SDR) sem vísað er til í 21.–23. gr. Montreal-samningsins. Síðasta uppfærsla bótafjárhæða var 28. desember 2019 og er gert ráð fyrir að ráðherra birti á hverjum tíma með auglýsingu upplýsingar um breytingar á fjárhæðum samkvæmt tilkynningu vörsluaðila samningsins þar að lútandi. Kemur slík auglýsing í stað breytinga á lögum eins og núverandi lög gera ráð fyrir.

Um 213. gr.

Í greininni er lagt til að lögfest verði afmörkuð atriði er lúta að nánari útfærslu Montreal-samningsins. Skilgreining á sérstökum dráttarréttindum (SDR) á rætur að rekja til e-liðar 2. gr. reglugerðar (EB) nr. 2027/97. Í 23. gr. Montreal-samningsins er kveðið á um að umreikningur miðist við dómsuppsögu. Ljúki máli án dóms er lagt til að umreikningur skuli miðaður við skráð sölugengi Seðlabanka Íslands á uppgjörsgengi.

Um 214. gr.

Samkvæmt 5. gr. reglugerðar (EB) nr. 2027/97 skal fyrirframgreiðsla ekki vera lægri 16.000 SDR á hvern farþega ef um dauðsfall er að ræða. Vegna þess að fyrirsjáanlegt er að upphæðin muni breytast á næstu misserum er hér lagt til að ráðherra verði falið að setja reglugerð þar sem fjárhæðin er nánar tilgreind. Því sé auðveldara að breyta fjárhæðinni, verði gerð breyting á reglugerð (EB) nr. 2027/97, með reglugerð frekar en að leggja til breytingar á lögum. Samkvæmt fyrirliggjandi tillögu framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins til breytinga

kann fjárhæðin að breytast í prósentuhlutfall af þeirri fjárhæð sem tiltekin er í 1. mgr. 21. gr. Montreal-samningsins.

Um 215. gr.

Í 1. málsl. 45. gr. Montreal-samningsins er kveðið á um að stefnandi geti, að því er varðar flutning sem flytjandi í raun framkvæmir, beint bótakröfum sínum, að eigin vali, hvort sem er gegn flytjanda í raun eða samningsbundnum flytjanda, saman eða hvorum fyrir sig. Í 2. málsl. 45. gr. Montreal-samningsins er tiltekið að sé málið einvörðungu höfðað gegn öðrum fyrrnefndra flytjenda beri honum réttur til þess að krefjast þess að hinn flytjandinn komi einnig að meðferð þess fyrir rétti og fer slík málsmeðferð og áhrif slíkrar aðkomu eftir lögum þess ríkis þar sem mál er höfðað. Er því lagt til að þeirri sérreglu sem tiltekin er í 2. málsl. 45. gr. Montreal-samningsins sé viðhaldið í lögum, sbr. 2. mgr. 122. gr. gildandi laga, svo að á henni verði byggt í málsókn. Sett er sú sérregla að stefnanda er skylt að viðlagðri frávísun aðalsakar að höfða samlagssök gegn þeim viðsemjanda stefnda um flutninginn sem ekki er stefnt setji stefndi fram kröfu þar um. Sambærilega heimild er einnig að finna 3. mgr. 44. gr. laga um váttryggingasamninga, nr. 30/2004.

Um XVIII. kafla.

Kaflinn fjallar um skaðabótareglur gagnvart því tjóni sem loftför geta valdið þriðja manni en þær eru ólíkar þeim reglum sem gilda um skaðabótaábyrgð flytjanda, sbr. ákvæði XVII. kafla. Á heimsvísu hafa bótareglur vegna tjóns þriðja manns vegna loftfara ekki verið samræmdar. Alþjóðlegir samningar sem gerðir hafa verið á þessu sviði hafa til þessa ekki náð mikilli útbreiðslu og hefur Ísland ekki gerst aðili að slíkum samningum. Því er misjafnt hvort ríki byggja á hlutlægum eða ströngum ábyrgðarreglum, sakarlíkindareglu eða almennum skaðabótareglum, sem og hvort bótaábyrgðin sé ótakmörkuð eða hvort almennt þak sé á slíkri ábyrgð sem miðist við tilteknar fjárhæðir, tiltekin atvik, tiltekna tjónþola o.s.frv.

Bent er á að ábyrgðarreglur kaflans eru settar fram með fyrirvara um aðrar ábyrgðarreglur sem kunna að gilda um hluti og tæki sem farið geta um loftið en teljast ekki loftför, einkum geimhluti, svo sem á grundvelli þjóðréttarsamninga eða þjóðréttarvenja. Framangreindur fyrirvari á við hvort sem slíkt tjón verður innan loftrýmisins eða í geimnum þar sem geimhlutur á í hlut.

Á grundvelli reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 785/2004 frá 21. apríl 2004 um kröfur um váttryggingar fyrir flugrekendur og umráðendur loftfara sem innleidd hefur verið í landsrétt með reglugerð um skylduváttryggingar vegna loftferða, nr. 78/2006, er gerð sú krafa að allir flugrekendur og umráðendur loftfara váttryggi sig gagnvart því tjóni sem þeir geti valdið þriðja aðila, með afmörkuðum undanþágum. Reglugerðin skilgreinir hins vegar ekki þær ábyrgðarreglur sem skulu gilda gagnvart þriðju aðilum.

Um 216. gr.

Hér er lagt til að ábyrgðarregla 128. gr. gildandi laga varðandi bótaábyrgð gagnvart þriðja manni haldi sér óbreytt. Orðalag hefur lítillaga verið uppfært. Byggt er á strangri ábyrgð eiganda eða flugrekanda/umráðanda loftfars gagnvart tjóni utan loftfars sem hlýst af notkun þess sem nálgast hlutlæga ábyrgð, t.d. þegar loftfar er á flugi og veldur þriðja manni á jörðu niðri tjóni. Með „notkun“ er meðal annars átt við flugtak, flug og landingu en einnig má telja að loftfar geti valdið tjóni í akstri, á stæði og í brautarstöðu. Í 1. mgr. er vikið frá orðalagi 1. mgr. 128. gr. gildandi laga hvað varðar „hluti“ og orðið „eignir“ notað í stað þess. Þykir það orðalag skýrara og víðtækara, þ.e. nær bæði til mannvirkja og annarra eigna, hluta og dýra sem orðið

geta fyrir skaða af völdum loftfars eða þess sem kann að falla frá loftfari. Ábyrgðin er án takmarkana á bótafjárhæð.

Í 2. mgr. er byggt á því að bótaábyrgð falli niður ef sá sem fyrir skaða verður hefur valdið tjóninu af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi, sbr. 2. mgr. 128. gr. gildandi laga. Er orðalagið óbreytt.

Í 3. mgr. er lagt til að sú sérregla sem er í 1. mgr. 129. gr. gildandi laga haldi sér óbreytt. Felur reglan í sér að verði tjón á mönnum eða hlutum innan marka flugvallar sem opinn er almenningi skuli beita almennum skaðabótaðreglum og ekki strangri ábyrgðarreglu 1. mgr.

Um 217. gr.

Árekstur loftfara getur valdið margvíslegu tjóni. Í fyrsta lagi tjóni á þeim loftförum sem rekast á, í öðru lagi tjóni á mönnum, farangri og farmi sem kann að vera um borð í loftförunum og í þriðja lagi tjóni utan loftfars á mönnum og eignum. Er í 1. mgr. einblínt fyrst og fremst á tjón loftfaranna sjálfra og lagt til að lögfestur verði sá skilningur sem byggt sé á gildandi lögum, þ.e. að almennar skaðabótaðreglur gildi um tjón á loftfari vegna áreksturs loftfara. Um tjón á mönnum, farangri og farmi um borð er að hluta til fjallað í XVII. kafla en þar sem gildissviði Montreal-samningsins sleppir, svo sem ef um er að ræða flug sem ekki fellur undir gildissviði samningsins eða um er að ræða tjón þeirra flugverja sem voru við skyldustörf um borð, þá gilda almennar skaðabótaðreglur eða reglur um vinnuveitandaábyrgð eftir atvikum. Þá fjallar 216. gr. um skaðabótaábyrgð gagnvart þriðja manni.

Ef til þess kemur að meta sök við árekstur loftfara er rétt að benda á viðauka 2 við Chicago-samninginn um flugreglur, sjá reglugerð um flugreglur nr. 770/2010, með síðari breytingum. Enn fremur er í þessu samhengi rétt að benda á að með lögum nr. 7/1975 var ríkisstjórninni veitt heimild til að staðfesta fyrir Íslands hönd *alþjóðlegan samning til koma í veg fyrir árekstur á sjó* frá 1972 (e. Convention on International Regulation for Preventing Collisions at Sea, 1972) með breytingum frá 1981, 1987, 1989, 1993 og 2001. Skv. 2. gr. laganna hefur samningurinn lagagildi hér á landi. Samningurinn tiltekur varúðarreglur í því skyni að koma í veg fyrir árekstur. Geta reglur samningsins meðal annars átt við um sjóloftför og svonefnd WIG-för en það eru fjölþátta farartæki sem flogið geta í nálægð við yfirborð vatns með því að færa sér í nyt *loftpúðaáhrif* (e. surface-effect action).

Í 2. mgr. er lagt til að sú regla sem orðuð er í 3. mgr. 129. gr. gildandi laga haldi sér óbreytt.

Um 218. gr.

Ákvæðið á rætur að rekja til 130. gr. gildandi laga og er óbreytt.

Um 219. gr.

Í 50. gr. Montreal-samningsins, sbr. umfjöllun um XVII. kafla frumvarpsins, er gerð sú krafa að aðilar sjái til þess að flytjendur hafi nægilegar váttryggingar er taki til bótaábyrgðar þeirra. Í reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 785/2004 frá 21. apríl 2004 um kröfur til váttryggingar fyrir flugrekendur/umráðendur loftfara er kveðið á um lágmarkskröfur um váttryggingar vegna farþega, farangurs, farms og vegna þriðju aðila. Þessi EES-gerð var innleidd í landsrétt með reglugerð um skylduváttryggingar vegna loftferða, nr. 78/2006, með síðari breytingum. Byggjast 1., 3. og 4. mgr. greinarinnar í meginatriðum á 1. og 2. mgr. gildandi 131. gr. laganna. Bent skal á að sá tími sem váttryggingafélag ber ábyrgð gagnvart þriðja aðila er váttrygging fellur úr gildi og niðurfelling er tilkynnt Samgöngustofu er stytt í fjórar vikur úr átta samkvæmt gildandi lögum.

Með vísan til gr. ATM/ANS.OR.D.020 í III. viðauka við reglugerð (ESB) 2017/373 frá 1. mars 2017 sem innleidd var með reglugerð nr. 720/2019 um sameiginlegar kröfur fyrir veitendur þjónustu á sviði rekstrarstjórnunar flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu og á sviði starfsemi neta fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar og eftirlit með þeim og i-liðar 1. mgr. 15. gr. reglugerðar (ESB) 2021/664 frá 22. apríl 2021 um regluramma fyrir u-rýmið, sem býður upp-töku í EES-samninginn og innleiðingar í landsrétt, er í 2. mgr. lagt til að veitendum flugleiðsöguþjónustu, afmarkaðrar þjónustu á sviði rekstrarstjórnunar flugumferðar, u-rýmisþjónustu og samræmdrar upplýsingaþjónustu verði skylt að taka og halda við váttryggingu er örugg telst til greiðslu skaðabóta. Með starfsemi neta fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar er vísað til verk-efna sem netstjórnandi sinnir í samræmi við reglugerð (ESB) 2019/123 frá 24. janúar 2019 um ítarlegar reglur um framkvæmd í tengslum við starfsemi neta fyrir rekstrarstjórnun flug-umferðar og um niðurfellingu reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 677/2011, sem þegar hefur verið innleidd í landsrétt, sbr. reglugerð um breytingu á reglugerð nr. 1125/2014 um frammistöðuferfi fyrir flugleiðsöguþjónustu og starfsemi neta, nr. 499/2020.

Um 220. gr.

Með setningu bráðabirgðalaga 23. september 2001 tók íslenska ríkið að sér tímabundið að váttryggja eða endurtryggja öll íslensk loftför í flugrekstri vegna þeirrar bótaábyrgðar sem flugrekendur kynnu að baka sér gagnvart þriðja aðila vegna tjóns er hlýst af notkun loftfars vegna hernaðaraðgerða, hryðjuverka eða áþekkra atvika. Ástæða þessa var uppsögn váttryggi-enda á heimsvísu á váttryggingum sem náðu yfir framangreindar áhættur í kjölfar atburðanna 11. september 2001 í Bandaríkjunum. Uppsagnarfrestur váttrygginganna á þessum tíma var og er enn mjög skammur eða sjö dagar. Upphaflega var lögum til staðfestingar bráðabirgðalag-anna aðeins ætlað að gilda í skamman tíma en þau voru ítrekað framlengd allt til ársloka 2002 þar sem váttrygging vegna þessarar áhættu fékkst ekki á markaði eða aðeins upp að afmörkuðu hámarki skaðabóta. Áhætta ríkissjóðs vegna þessa var umtalsverð. Þá mæltu löginn enn fremur fyrir um heimild ríkissjóðs til að taka þátt í samstarfi við önnur ríki um veitingu eða endur-tryggingu ábyrgðartrygginga í því skyni að dreifa áhættu ríkissjóðs. Á þessum tíma voru uppi tillögur meðal Bandaríkjanna og Evrópuríkja auk Alþjóðaflugmálastofnunarinnar um stofnun váttryggingasjóðs/félags sem gæti axlað þessar byrðar gegn greiðslu iðgjalda og hugsanlega ríkisábyrgðar þeirra ríkja sem stæðu að baki þeim. Þessar fyrirætlanir runnu að mestu út í sandinn en tillögurnar og sú undirbúningsvinna sem unnin var, eru enn fyrir hendi og ekki útilokað að til þeirra verði horft skapist sambærilegar aðstæður í framtíðinni.

Með greininni er lagt til að lögfest verði sérstök heimild ráðherra ef þær aðstæður skapast á váttryggingamarkaði að ekki verði að öllu leyti mögulegt að kaupa váttryggingu gegn áhættu vegna *hernaðaraðgerða, ólögðra aðgerða gegn flugsamgöngum og áþekkra atvika, auk hryðjuverka*, þ.e. svonefndrar stríðsáhættu (e. war, hijacking and other perils including terrorism). Heimild ráðherra samkvæmt ákvæðinu tekur til þess að stuðla að stofnun eða þátt-töku íslenska ríkisins í félagi eða sjóði sem hefði það að markmiði að undirgangast veitingu váttrygginga, eða endurváttrygginga slíkrar váttrygginga, enda væri fyrir hendi markaðs-brestur. Markmið greinarinnar er þannig fyrst og fremst að greiða fyrir hugsanlegri aðild íslenska ríkisins að slíku félagi en felur ekki í sér fjárhagsskuldbindingu ríkissjóðs. Ef fyrir-hugað er að stofna til slíkrar skuldbindingar þyrfti að afla heimildar sérstaklega til slíkrar ráð-stöfunar.

Um XIX. kafla.

Á íslenska ríkinu hvílir ábyrgð til leitar og björgunar innan íslenskrar lofthelgi og á því svæði utan hennar þar sem ríkið hefur sérstaklega undirgengist þjóðréttarlegar skuldbindingar til að annast leitar- og björgunarstarf.

Meðal þjóðréttarlegu skuldbindinga á þessu sviði eru:

- Chicago-samningurinn um alþjóðaflugmál frá 1944, sbr. auglýsingu nr. 45/1947, auk síðari breytinga.
- Viðauki 12 við Chicago-samninginn, um leit og björgun, óbirtur.
- Samningur um bætta meðferð særðra, sjúkra og skippreika sjóliða á hafi frá 1949, sbr. auglýsingu nr. 16/1965.
- Svæðisbundnir samningar sem taka meðal annars til leitar- og björgunarstarfa sem komið hefur verið á fyrir tilstilli annars vegar Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO) og hins vegar Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO), óbirtir.
- Alþjóðasamningur um björgun geimfara, framsal geimfara og skil á hlutum sem skotið hefur verið út í himingeiminn frá 1968, sbr. auglýsingu nr. 21/1969.
- Alþjóðasamningur um öryggi sjófarenda (SOLAS) frá 1974, sbr. auglýsingu nr. 7/1983, auk síðari breytinga (birtur á vef Samgöngustofu).
- Alþjóðasamningur um leit og björgun á sjó (SAR) frá 1979, sbr. auglýsingu nr. 37/1995, auk síðari breytinga (birtur á vef Samgöngustofu).
- Hafréttarsamningur Sameinuðu þjóðanna (UNCLOS) frá 1982, sbr. auglýsingar nr. 7/1985, 40/1993 og 43/1995.
- Samningur um opna lofthelgi frá 1992, sbr. auglýsingu nr. 33/1995.
- Samningur um aðstoð ef kjarnorkuslys ber að höndum eða neyðarástand skapast af völdum geislunar, sbr. auglýsingu nr. 8/2006.
- Samningur milli Íslands, Danmerkur, Noregs, Svíþjóðar, Finnlands, Bandaríkjanna, Rússlands og Kanada um samvinnu við leit og björgun á hafi og í lofti á norðurheimskautinu frá 2011, óbirtur.

Í 25. gr. Chicago-samningsins er kveðið á um eftirfarandi skuldbindingu: „Hvert samningsríki heitir því, að gera þær *aðstoðarráðstafanir* (e. such measures of assistance) til handa *nauðstöddum flugförum* (e. aircraft in distress) innan yfirráðasvæðis síns, sem *framkvæmanlegar eru* (e. as it may find practicable), og leyfa, undir eftirliti yfirvalda landsins, eigendum eða stjórnvöldum þess ríkis, sem flugfar er skrásett í, og gera þær ráðstafanir til hjálpar, sem nauðsynlegar kunna að þykja eftir atvikum. Þegar leit er hafin að týndu flugfari, skulu öll samningsríkin vinna saman og gera þær ráðstafanir sameiginlega, sem líklegar kunna að þykja og í samræmi við þessa samþykkt.“

Viðauki 12 (leit og björgun) við Chicago-samninginn tiltekur skuldbindingar er varða stofnun, viðhald og starfrækslu leitar- og björgunarþjónustu í aðildarríkjum samningsins og á alþjóðlegu hafsvæði og samræmingu slíkrar þjónustu. Á alþjóðlegu hafsvæði eða svæði þar sem ekkert ríki fer með fullveldisrétt innan þess kveður viðaukinn á um að leitar- og björgunarþjónusta skuli ákvörðuð á grundvelli svæðisbundinna samninga milli ríkja.

Leitar- og björgunarþjónusta samkvæmt viðauka 12 við Chicago-samninginn tekur til neyðarvöktunar, fjarskipta, leitar- og björgunarstarfa, fyrstu lækniáðstoðar eða *sjúkraflutninga* (e. medical evacuation) með notkun opinberra eða einkafjármuna, þ.m.t. samstarfs við loftför, skip og önnur för og búnað. Fjallar viðaukinn enn fremur um skipulag og stjórnun leitar og björgunar og er rík áhersla lögð á samvinnu aðildarríkjanna sín á milli og samhæfingu og samræmingu vinnubragða svo tryggja megi sambærilega og viðvarandi þjónustu.

Leit er sú aðgerð sem venjulega er skipulögð af björgunarstjórnstöð eða útibúi slíkrar stjórnstöðvar sem notar tiltækt starfsfólk og aðstöðu til að staðsetja einstaklinga í neyð samkvæmt viðaukanum. Í björgun felst sú aðgerð að bjarga nauðstöddum einstaklingi, veita fyrstu hjálp (læknisaðstoð) og koma honum í öruggt skjól. Almenn er miðað við að leit og björgun skuli haldið áfram eins og *raunhæfar aðstæður* (e. practicable) leyfa þar til öllum þeim sem lifa af hefur verið bjargað og komið á öruggan stað eða þar til öll *réttmæt* (e. reasonable) von er úti um björgun mannlífa. Leit skuli hætt þegar búið er að bjarga öllum eftirlifendum eða þar til öll *réttmæt* von er úti um björgun. Ákvörðun um hvenær hætta beri leit og björgunar- aðgerðum hvílir að öllu jöfnu á viðkomandi björgunarstjórnstöð. Áður en endanleg ákvörðun um að hætta leit er tekin kann að vera þörf á að afla álíts fleiri aðila, svo sem erlendra björgunarstjórnstöðva, ef við á. Fjallað er um starfsemi björgunarstjórnstöðvar og framkvæmd leitar og björgunar í 5. kafla viðauka 12 um leit og björgun við Chicago-samninginn.

Leiðbeiningar á heimsvísu um framkvæmd hafa verið gefnar út sameiginlega af Alþjóðaflugmálastofnuninni (ICAO) og Alþjóðasiglingamálastofnuninni (IMO) um leit og björgun (International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual, IMSAR). Að auki er til að dreifa svæðisbundnum leiðbeiningum sem settar hafa verið á grundvelli svæðisbundinna samninga ríkja viðkomandi ríkjum til nánari aðstoðar og leiðbeiningar.

Í viðauka 12 við Chicago-samninginn er mælt með því að mörk leitar- og björgunarsvæða fylgi, eftir því sem við á, svæðamörkum flugupplýsingasvæða og yfir alþjóðlegum hafsvæðum þeim leitar- og björgunarsvæðum sem skilgreind hafa verið fyrir siglingar. Á grundvelli svæðisbundinna samninga sem komið hefur verið á fyrir tilstilli Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar hefur Ísland undirgengist skyldur til leitar- og björgunarþjónustu á afmörkuðu svæði utan yfirráðasvæðis síns sem nær yfir íslensku efnahagslögsöguna og alþjóðlegt hafsvæði. Leitar- og björgunarsvæði Íslands fylgir hins vegar ekki að öllu leyti því flugupplýsingasvæði sem Ísland veitir þjónustu á, þ.e. suðvesturhluti þess nær út fyrir flugupplýsingasvæðið. Sjá nánar afstöðumynd í fylgiskjali við samninginn um leit og björgun í lofti og legi á norðurheimskautinu frá 2011 (sjá vefsíðu: <https://arcticportal.org/ap-library/year-features/421-arctic-search-and-rescue-agreement>).

Ákvæði kaflans byggjast að mestu á framangreindum þjóðréttarlegum skuldbindingum og ákvæðum XII. kafla um aðstoð og björgun í gildandi lögum sem aftur byggjast á samsvarandi ákvæðum í XI. kafla um flugslys í eldri lögum um loftferðir, nr. 34/1964.

Um 221. gr.

Hér er lagt til að lögfest verði sambærileg skylda þeirri sem fram kemur í 1. mgr. 166. gr. siglingarlaga, nr. 34/1985, sbr. einnig 221. gr. almennra hegningarlaga, nr. 19/1940. Greinin á einnig rætur að rekja til ákvæðis 3.2.1 í viðauka 12 (leit og björgun) við Chicago-samninginn þar sem mælt er til þess að aðildarríkin geri viðeigandi ráðstafanir til að tryggja að aðrir þeir sem ekki eru hluti af skipulagi leitar- og björgunarþjónustu leggi slíkri þjónustu lið að því marki sem hægt er til að bjarga eftirlifendum flugslysa.

Um 222. gr.

Í greininni er mælt fyrir um skilgreiningu ábyrgðar á stjórnun leitar, aðstoð og björgun á leitar- og björgunarsvæði Íslands eins og það er skilgreint á hverjum tíma. Í 1. mgr. er lagt til að Landhelgisgæsla Íslands fari með stjórnun leitar og aðstoð við loftför, tæki og hluti sem farið geta um loftið en eru ekki loftför, björgun mannlífa, sem og samhfæingu allra tiltækra björgunaraðila á og yfir hafi en lögregla fari með sambærilegt hlutverk á landi. Endurspeglar

Þessi tillaga það fyrirkomulag sem nú þegar er fyrir hendi. Þá er lagt til að lögreglu og Landhelgisgæslunni sé heimilt að fela öðrum aðila leit, aðstoð og björgun að hluta eða öllu leyti. Um er að ræða nokkra útvíkkun heimildar frá 2. mgr. 132. gr. gildandi laga þar sem miðað er við framkvæmd leitarstarfa. Eins og rakið er í inngangi skýringar við kaflann er Ísland aðili að ýmsum samningum við erlend ríki um leit, aðstoð og björgun og í því ljósi talið rétt að heimildin endurspegli viðtækari heimildir. Er hér áhersla lögð á að þessu hlutverki verði sinnt á sem hagkvæmastan og skilvirkastan hátt. Hafa ber í huga að ráðrúm og tími kann að vera af skornum skammti komi til atburðar sem bregðast þarf við með skjótum hætti. Á málsgreinin að mestu rætur að rekja til 132. gr. gildandi laga en hefur orðalagi töluvert verið breytt til að skýra frekar hlutverk Landhelgisgæslunnar.

Í 2. mgr. er í meginatriðum byggt á ákvæðum 3.1 og 3.2 í viðauka 12 við Chicago-samninginn sem fjallar um samstarf, samhæfingu og gagnkvæma aðstoð aðildarríkja Chicago-samningsins sín á milli við leit og björgun. Ísland hefur þegar samið við flest nágrannaríki sín um gagnkvæma aðstoð, sbr. samninginn um samvinnu við leit og björgun í lofti og legi á norðurheimskautinu frá 2011 og fleiri samninga.

3. mgr. á rætur að rekja til 3. málsl. 2. mgr. 132. gr. gildandi laga. Hefur orðalagi lítillaga verið breytt þar sem Landhelgisgæslu Íslands og öðrum aðilum er bætt við ákvæðið.

Heimild ráðherra til að setja reglugerð á grundvelli 4. mgr. tekur mið af fyrirmælum í viðauka 12 við Chicago-samninginn.

Um 223. gr.

Í 1. mgr. er byggt á 3. og 4. mgr. gildandi 132. gr. laga. Þó hafa þær breytingar verið gerðar í 1. mgr. að munur milli innlendra og erlendra eigenda loftfara hefur verið afdnuminn.

Í 2. mgr. er lagt til að málsgreinin taki mið af tilmælum í málsgrein 4.5 í viðauka 12 (leit og björgun) við Chicago-samninginn sem tiltekur að aðildarríki skuli innan yfirráðasvæðis síns, eða ef slys á sér stað á alþjóðlegu hafsvæði eða á svæði þar sem ekkert ríki fer með fullveldisrétt, innan þess leitar- og björgunarsvæðis sem viðkomandi ríki hefur tekist á hendur ábyrgð á hvað leit og björgun varðar, að tryggja að ónýtt loftfar eða *flak* (e. wreckage) sé brott flutt, eytt eða merkt á viðeigandi kortum, sé ekki unnt að fjarlægja flak og ef staðsetning þess getur valdið hættu. Er framangreind regla útvíkkuð svo að hún taki einnig til tækja og hluta sem farið geta um loftið en eru ekki loftför.

Í 3. mgr. er lögreglu og Landhelgisgæslu veitt heimild til að bregðast við og gera viðeigandi ráðstafanir ef eigandi eða flugrekandi/umráðandi bregst ekki við innan þess tímafrests sem honum er veittur eða ef ekki er unnt sökum aðstæðna að veita slíkan frest, svo sem vegna yfirvofandi hættuástands, árekstrarhættu eða ef flak hamlar eðlilegri umferð eða hagsmunum þriðja manns.

Um 224. gr.

Gildandi 133. og 134. gr. laga um loftferðir, sem staðið hafa óbreyttar síðan lögin tóku gildi 18. júní 1998, byggjast að nokkru leyti á ákvæðum siglingalaga eins og þau voru fyrir þær breytingar sem tóku gildi á VIII. kafla um björgun í siglingalögum 1. janúar 1999. Með þeirri breytingu á siglingalögum, nr. 34/1985, sem gerð var með lögum nr. 133/1998, voru leidd í lög afmörkuð ákvæði *Alþjóðabjörgunarsamningsins* frá 1989 (e. International Convention on Salvage) sem gerður var að tilstuðlan Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar. Samningurinn tók gildi hvað Ísland varðar 21. mars 2003, sbr. auglýsingu nr. 20/2002. Af framangreindu leiðir að nokkuð ber á milli ákvæða gildandi loftferðalaga og ákvæða siglingalaga. Er

því lagt til að þau ákvæði í frumvarpinu sem lúta að rétti til björgunarlauna, sérstakrar þóknunar, sem um er fjallað í 170. gr. a í siglingalögum, og uppgjöri björgunarlauna og/eða þóknunar fari samkvæmt ákvæðum siglingalaga. Með öðrum orðum er átt við að afmörkuð ákvæði siglingalaga geti átt við loftför og tæki og hluti sem farið geta um loftið en teljast ekki loftför til jafns við skip.

Um 225. gr.

Greinin byggist að mestu á 134. gr. gildandi laga um lögveð björgunarlauna. Fáeinar breytingar eru þó lagðar til á ákvæðinu. Í 2. málsl. 1. mgr. er orðalaginu breytt og talað um andlag björgunar í stað upptalningar, svo sem á loftfari, farangri, farmi og hlutum og tækjum sem farið geta um loftið en eru ekki loftför. Þá eru lagaskil afmörkuð með vísan til þess hvar björgun fór fram eða hvert andlag björgunar er flutt, sbr. 170. gr. f siglingalaga, nr. 34/1985.

Í 2. mgr. er byggt á því að sá sem bjargaði geti krafist tryggingar fyrir greiðslu björgunarlauna og/eða sérstakrar þóknunar áður en andlag björgunar er afhent.

Í 3. mgr. er málsgreinin lútillega aðlöguð með tilliti til Höfðaborgarsamningsins, sbr. lög um Höfðaborgarsamninginn um alþjóðleg tryggingarréttindi í hreyfanlegum búnaði og bókun um búnað loftfara, nr. 74/2019, hvað varðar skráningu í alþjóðlegu réttindaskránnu. Tekur málsgreinin til allra verðmæta sem eru andlag björgunar, þ.e. einnig tækis eða hlutar sem ekki telst loftfar, með samsvarandi hætti og annars lausafjár. Bent skal á að lögveð vegna björgunarlauna samkvæmt lögum um skráningu réttinda í loftförum, nr. 21/1966, fellur niður ef veðrétturinn er ekki skrásettur áður en þrír mánuðir eru liðnir frá því að krafan varð til.

Um 226. gr.

Hér er lagt til að lögfestar verði almennar eftirlitsheimildir sem byggjast á 3. mgr. 27. gr., 4. mgr. 28. gr. og 79. gr. gildandi laga og 83. og 85. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139. Í ljósi þeirra verkefna og eftirlits sem EASA fer með á íslensku yfirráðasvæði eru stofnuninni veittar sjálfstæðar heimildir til jafns við Samgöngustofu.

Heimildir greinarinnar til aðgangs að upplýsingum eru mjög víðtækar og er þeim meðal annars ætlað að taka til aðgangs að gögnum skv. 110. og 176. gr.

Þá er gert ráð fyrir í 4. mgr. að innlendum stjórnvöldum verði einnig skylt að aðstoða Flugöryggisstofnunina við eftirlit.

Um 227. gr.

Greinin byggist lauslega á 27., 79. og 135. gr. gildandi laga en orðalagi hefur lútillega verið breytt. Ákvæðið hefur verið útvíkkað og nær nú einnig til ómannaðra loftfara, fjarflugmanna og óskráðra loftfara, auk erlendra loftfara. Þá er bætt við nokkrum aðilum sem ætlað er að vera Samgöngustofu til aðstoðar við að framfylgja banni við för loftfars, sé þess þörf. Tekur það nú til rekstraraðila rekstrarstjórnunar flugumferðar/flugleiðsögu, rekstraraðila flugvalla og lögreglu.

Um 228. gr.

Heimild greinarinnar er þríþætt. Í fyrsta lagi er Samgöngustofu heimilt að banna og/eða takmarka flug loftfara eða hluti og tæki sem farið geta um loftið en eru ekki loftfar á íslensku yfirráðasvæði á grundvelli flugöryggis, sbr. 1. mgr. Um er að ræða heimild sem Samgöngustofu var áður fengin í 5. gr. gildandi laga.

Í öðru lagi er um að ræða heimild Samgöngustofu skv. 2. mgr. til að banna flug yfir hljóðhraða sem er óbreytt endurritun sömu heimildar skv. 2. mgr. 4. gr. gildandi laga.

Í þriðja lagi er um að ræða almenna lagastoð til innleiðingar EES-gerða er varða sonefndan flugöryggislista, sem stundum er einnig nefndur bannlisti/bannskrá, sbr. 3. mgr., þ.e. skrá framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins yfir ríki, loftför og flugrekendur/umráðendur sem af öryggisástæðum er bannað að stunda flugrekstur innan bandalagsins, sbr. reglugerð (EB) nr. 2111/2005, (EB) nr. 473/2006 og (EB) nr. 474/2006, sbr. reglugerð um aðgerðir til að tryggja flugöryggi og skrá yfir flugrekendur sem ekki uppfylla viðeigandi öryggiskröfur, nr. 277/2008. Um er að ræða skrá sem sett er saman af framkvæmdastjórn Evrópusambandsins og byggist að mestu á niðurstöðum í vöktun og úttektum EASA. Skráin er uppfærð reglulega og hafa EFTA-ríkin undirgengist þá skuldbindingu í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 145/2007 frá 26. október 2007 að gera ráðstafanir sem samsvara þeim sem aðildarríki Evrópusambandsins gera á grundvelli skrárinnar á sama tímamarki og þau. Er henni ætlað að taka gildi innan EFTA-ríkjanna um leið og Evrópusambandið hefur uppfært skrána og birt sem reglugerð. Vegna óhjákvæmilegra tafa við upptöku gerða í EES-samninginn, þýðingu og birtingu, hefur flugöryggislistinn/skráin ekki alltaf tekið gildi á sama tímamarki hér á landi og innan Evrópusambandsins. Er því lagt til að heimilt verði að birta í reglugerð settri af ráðherra tilvísun til skrárinnar sem birt er í Stjórnartíðindum Evrópusambandsins og þannig ekki beðið upptöku, þýðingar og birtingar gerðarinnar í EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópusambandsins. Standa ekki aðeins að baki þeirri tillögu sjónarmið um brýna þörf og almannahagsmuni hvað varðar þau loftför, flugrekendur o.fl. sem bætt er við á skrána heldur einnig hagsmunir þeirra flugrekenda og eigenda/umráðenda loftfara sem teknir eru af listanum við uppfærslu hans. Í ákvæðinu er byggt á samsvarandi heimild til birtingar í lögum um framkvæmd alþjóðlegra þvingunarúrræða, nr. 93/2008, sbr. 3. mgr. 4. gr. þeirra laga.

Um 229. gr.

Eiginlegt eftirlit Samgöngustofu með öryggi loftfara hefur hingað til verið með nokkuð öðru sniði en hér er ráðgert. Slíkt eftirlit hefur tengst athugun á tegundarvottun eða ígildi hennar og lofthæfi við skráningu loftfars. Hér er ekki verið að raska því umhverfi heldur verið að bæta við það hvað varðar ómönnuð loftför sem ekki eru háð (tegundar)vottun og því ekki skráningarskyld. Það eftirlit sem hér er ráðgert byggist á almennu regluverki Evrópusambandsins um eftirlit með öryggi vöru og opinberri markaðsgæslu, sbr. lög nr. 134/1995, og reglugerðum (ESB) 2019/947 og (ESB) 2019/945 um ómönnuð loftför og flugrekendur/umráðendur ómannaðra loftfara frá þriðju ríkjum. Er því lagt til að Samgöngustofu verði fengnar áþekkar heimildir og öðrum sambærilegum stjórnvöldum til að sinna eftirliti á grundvelli regluverks um öryggi vöru.

Um 230. gr.

Greinin byggist í grunninn á 77. gr. gildandi laga en orðalagi greinarinnar hefur þó nokkuð verið breytt, einkum til að taka tillit til ómannaðra loftfara, en heimildin er einnig útvíkkuð til hluta og tækja sem farið geta um loftið en eru ekki loftför, sbr. 7. mgr. Þá hefur heimildin verið þrengd og tekur nú aðeins til lögbærra stjórnvalda og lögreglu. Í 2. mgr. hefur orðunum „og þeim sem annast flugleiðsöguþjónustu“ verið breytt í „veitanda flugumferðarþjónustu“ sem er þrengra hugtak og afmarkaðra, en einnig hefur verið bætt við veitanda u-rýmisþjónustu og samræmdrar upplýsingaþjónustu. Er einkum horft til hlutverks þessara aðila og þeirra heimilda sem þeir hafa samkvæmt lögum þessum og öðrum lögum.

Í 1. mgr. er nýmæli sem helgast af tvennu. Annars vegar helgast það af þörf fyrir úrræði vegna ómannaðra loftfara með tilliti til þeirra sjónarmiða sem vísað er til í niðurlagi máls-greinarinnar. Er ákvæðið opið hvað varðar þær ráðstafanir sem grípa ber til og sú ákvörðun

lögð í hendur framangreindum aðilum að teknu tilliti til almennra meginreglna. Hins vegar er það lagt til vegna fullgildingar Íslands á bókun um nýja grein, gr. 3. bis, við Chicago-samninginn, sbr. auglýsingu nr. 56/2004. Í a-lið gr. 3. bis viðurkenna þau ríki sem fullgilt hafa bókunina að sérhverju ríki beri „að forðast að nota vopn gegn loftförum í almenningssflugi, og að ef stöðva þurfi loftfar, skuli hvorki stofna lífi farþega né öryggi loftfarsins í hættu. Þetta ákvæði beri ekki að túlka sem svo að það feli í sér breytingar á réttindum og skuldbindingum ríkja sem kveðið er á um í sáttmála Sameinuðu þjóðanna.“ Jafnframt segir í b-lið gr. 3. bis: „Aðildarríkin viðurkenna að við framkvæmd yfirráðaréttar síns hefur sérhvert ríki leyfi til að krefja borgaralegt loftfar sem flýgur innan lofthelgi þess án leyfis, eða ef leiða má rök að því að verið sé að nota loftfarið á einhvern hátt sem gengur gegn markmiðum þessarar samþykktar, um að lenda á tilgreindum flugvelli eða fylgja öðrum fyrirmælum svo binda megir enda á slíkt brot. Í þessum tilgangi mega aðildarríki beita öllum tiltækum ráðum sem samrýmast viðeigandi reglum þjóðaréttar, þ.m.t. viðeigandi ákvæðum þessarar samþykktar, einkum ákvæðum a-liðar þessarar greinar. Sérhvert aðildarríki samþykkir að birta gildandi reglugerðir sínar varðandi stöðvun almenningssloftfara.“ Slíkar reglur hafa þegar verið birtar í formi flugreglna, sbr. reglugerð nr. 770/2010. Vakin er athygli á að framangreind bókun tekur aðeins til almenningsflugs, þ.e. borgaralegs flugs.

4. og 5. mgr. eru að mestu samhljóða 2. og 3. mgr. 77. gr. gildandi laga. Í stað „handhafa stjórnvalds“ koma orðin „lögbært stjórnvald“ og í 5. mgr. er orðinu „fjarflugmaður“ bætt við.

Um 231. gr.

Almenn heimild ráðherra í a-lið 1. mgr. er óbreytt endurritun á 1. mgr. 4. gr. gildandi laga. Þá er lagt til í b-lið að heimild ráðherra nái einnig til þess að takmarka aðgang að flugvöllum og flugstöðvum, umferð og dvöl loftfara svo og umgengni og dvöl á slíkum svæðum sem byggist lauslega á sambærilegri heimild og Samgöngustofu, áður Flugmálastjórn Íslands, var fengin í 1. mgr. 70. gr. gildandi laga. Sú heimild var þó ekki bundin við „brýna nauðsyn“ enda var Flugmálastjórn Íslands rekstraraðili allra flugvalla sem opnir voru almenningi, að Keflavíkurflugvelli undanskildum, þegar sú málsgrein var lögfest. Miðað er við að ekki verði gripið til svo íþyngjandi inngríps sem í heimildinni felast nema ef brýn nauðsyn krefst þess og rekstraraðili flugvallar hefur ekki af sjálfsdáðum þegar brugðist við.

Skv. 6. mgr. 70. gr. gildandi laga er ráðherra heimilt að kveða á um tiltekna ráðstafanir ef hættustig er hækkað, meðal annars að fela stjórnanda loftfars að athuga sérstaklega ferðaskilríki farþega eða annað kennivottorð og, ef við á, vegabréfsáritun. Í 2. mgr. er lagt til að vikið sé frá því að tiltaka einstakar ráðstafanir svo nákvæmlega og þess í stað er mælt fyrir um að ráðherra geti gefið út fyrirmæli, hvort sem er almenn eða sértæk, ef vástig eða almannavarnastig er hækkað vegna neyðar, yfirvofandi hættuástands eða ógnar. Þá er lagt til að gildistími slíkra ráðstafana verði almennt takmarkaður ef ekki er sérstaklega kveðið á um gildistíma í fyrirmælunum sjálfum. Fyrirmæli um ráðstafanir geta t.d. lotið að því að auka eftirlit á sviði flugverndar, svo sem með aukinni skimun og leit eða því að taka upp eða auka eftirliti með ferðaskilríkjum, sóttvörnum o.fl. Þá sé einnig lagt til að tekið sé tillit til þess að ef ráðstafanir eru íþyngjandi gagnvart þeim sem þær beinast gegn og kostnaður þeirra er meiri en ávinningur skuli endurgjald metið samkvæmt samkomulagi eða á grundvelli mats, sbr. lög um framkvæmd eignarnáms. Hvað varðar kostnað af beitingu strangari reglna á sviði flugverndar er hér meðal annars horft til 5. gr. reglugerðar (EB) nr. 300/2008 um sameiginlegar reglur um flugvernd í almenningssflugi og um niðurfellingu á reglugerð (EB) nr. 2320/2002.

Í 3. mgr. er lagt til að ráðherra geti beint því til eftirlitsskyldra aðila að veita margs konar aðstoð til að tryggja viðbúnað á landsvísu. Ahersla er hér lögð á að tryggja öryggi og vernd

þýðingarmikilla grunnvirkja (e. critical infrastructure), þ.e. innviða sem skipt geta sköpum svo að hægt sé að viðhalda lífsnauðsynlegri samfélagslegri starfsemi, heilbrigði, öryggi og efnahagslegri og félagslegri velferð borgaranna, sbr. tilskipun ráðsins 2008/114/EB frá 8. desember 2008 um að greina og tilnefna þýðingarmikil grunnvirki í Evrópu og meta þörfina á að efla vernd þeirra, *aðfangakeðju* (e. supply chain) og samgöngur, og liðsinni við skipulagningu viðbúnaðar, framkvæmd og þátttöku í æfingum.

Um 232. gr.

Hér er lagt til að lögfest verði sú heimild sem kveðið er á um í 70. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 um *verndarráðstafanir* (e. safeguard provisions). Ekki er tiltekið til hvaða ráðstafana beri að gripa en viðbúið er að það ráðist af aðstæðum hverju sinni. Rétt er að hafa í huga að orðalag ákvæðisins er almennt og tekur til hvers konar vanda er tengist öryggi í flugi og er ekki eingöngu bundið við almenningssflug, atvik eða efnisatriði er byggjast á reglugerð (ESB) 2018/1139.

Verndarráðstafanir í formi öryggisfyrirmæla sem falla undir gildissvið reglugerðar (ESB) 2018/1139 ber að tilkynna til Eftirlitsstofnunar EFTA og EASA, sbr. 234. gr.

Um 233. gr.

Ákvæðið byggist í grunninn á 5. mgr. 28. gr. (lofthæfifyrmæli og rekstrarfyrirmæli) og 1. mgr. 84. gr. (rekstrarfyrirmæli) gildandi laga þar sem Samgöngustofa fer með sambærilegar heimildir og koma fram í ákvæðinu. Ákvæðið er látið ná til EASA með vísan til reglugerðar (ESB) 2018/1139, sbr. 4. og 6. mgr. 72. gr. Eins og tiltekið er í greininni eru fyrirmæli þessi af ýmsum toga. Þekktustu fyrirmælin eru ef til vill lofthæfifyrmæli (e. Airworthiness Directives, ADs) sem gefin eru út af Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins ýmist að eigin frumkvæði eða sem stofnunin samþykkir t.d. frá hönnunarriki loftfars fari stofnunin ekki með slíkt hlutverk. Önnur fyrirmæli geta lotið að atriðum er varða flugöryggi, vernd, rekstrarlegum þáttum og jafnvel sóttvörnum svo einhver dæmi séu tekin.

Um 234. gr.

Hér er lagt til að lögfest verði tilkynningarskylda þeirra ráðstafana sem tilteknar eru skv. 143., 190., 231.–233. og 2. mgr. 238. gr. Er tilgangurinn tvíþættur, annars vegar að upplýsa lögbær stjórnvöld og framkvæmdastjórn Evrópusambandsins og Eftirlitsstofnun EFTA um framangreindar ráðstafanir og hins vegar að sinna þeirri skyldu að tilkynna verndarráðstafanir sem gerðar eru skv. 232. gr. Miðað er við að framangreindum upplýsingum sé miðlað í gegnum samevrópska gagnasafnið.

Samkvæmt 2. mgr. 72. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 ber EASA að meta hvort beiting verndarráðstafana uppfylli þau skilyrði sem tiltekin eru í greininni og, ef við á, að meta hvort stofnunin getur ráðið bót á þeim vanda sem tilkynntur er. Sé stofnunin í aðstöðu til þess að ráða bót á vandanum með ákvörðun eða öðrum leiðum sem henni standa til boða er gert ráð fyrir að hún geri það en vísi ellegar málinu áfram til framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins. Framkvæmdastjórnin er í þeirri aðstöðu að geta lagt til breytingar á reglugerðum. Sé EASA hins vegar ósammála viðkomandi mati viðkomandi lögbærs landsyfirvalds, sem tilkynnir verndarráðstafanir, skal hún gefa út tilmæli til framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins eða, í tilviki EFTA-ríkjanna, til Eftirlitsstofnunar EFTA. Framkvæmdastjórn Evrópusambandsins eða Eftirlitsstofnun EFTA, eftir atvikum, tekur í kjölfarið ákvörðun og beinir því til viðkomandi lögbærs landsyfirvalds að afturkalla ráðstafanir sínar.

Í þessu samhengi er rétt að benda á að um málshöfðun til ógildingar á ákvörðun Eftirlitsstofnunar EFTA fer skv. 244. gr.

Um 235. gr.

Í 1. mgr. er mælt fyrir hefðbundnum úrræðum lögbærra stjórnvalda til að bregðast við aðstæðum þegar í ljós kemur að eftirlitsskyldur aðili fylgir ekki ákvæðum laganna eða reglugerða sem settar eru á grundvelli þeirra. Almennt er miðað við meðhöndlun frávika í samræmi við alvarleika þeirra með vísan til meðalhófs. Með *mótvægisáðgerðum* (e. compensatory measures) er átt við viðbóttarráðstafanir til þess að tryggja öryggi eða vernd.

Í 2. mgr. er horft til annars konar aðstæðna, þ.e. ef aðili viðhefur háttsemi sem er í andstöðu við ákvæði laganna, t.d. hefur hafið starfsemi án tilskilinnar vottunar.

Um 236. gr.

Sambærilegar heimildir þeim sem hér er mælt fyrir um eru í gildandi lögum, sbr. t.d. 6. mgr. 28. gr., 3. og 4. mgr. 28. gr. a, 3. og 4. mgr. 28. gr. b og 3. og 4. mgr. 28. gr. c. Til einföldunar er hér mælt fyrir um eitt heildstætt ákvæði er tekur til allra vottorða og annarra réttinda. Bætt er við sambærilegri heimild hvað varðar yfirlýsingar sem aðili sjálfur gefur út. Ýmsar ástæður geta legið því til grundvallar að rétt sé talið að beita þessari grein, athafnir eða athafnaleysi eftirlitsskylds aðila, ekki er unnt að staðreyna framfylgni við sett lög eða reglugerðir settar samkvæmt þeim, t.d. frávik í úttektum á starfsemi viðkomandi aðila, forsendubrestur hvað varðar grunnskilyrði til starfrækslu eða útgáfu vottorðs o.s.frv.

Frekari árétting á heimild er í 3. mgr., hvað varðar fölsun, svik og neyslu geðvirkra efna.

Um 237. gr.

Greinin byggist lauslega á 142. og 143. gr. gildandi laga. Þó er vikið frá orðalagi um sviptingu réttinda og bráðabirgðasviptingu sem og því að um meðferð mála fari samkvæmt lögum um meðferð sakamála. Bent skal á að bera má ákvörðun Samgöngustofu samkvæmt greininni undir dómstóla skv. 68. gr. a almennra hegningarlaga, nr. 19/1940.

Í 2. mgr. er vísað til annarra ríkra ástæðna og er meðal annars átt við skýran ásetning til brots og ítrekuð brot.

Um 238. gr.

Hér er lagt til að lögfest verði almennt ákvæði um undanþágur frá lögunum og reglugerðum sem settar eru samkvæmt þeim og ákvæðum reglugerðar (ESB) 2018/1139. Greint er á milli tvenns konar aðstæðna, annars vegar hvað varðar mögulegar undanþágur sem falla undir efnisatriði reglugerðar (ESB) 2018/1139 og afleiddra reglugerða og hins vegar undanþágur sem falla utan gildissviðs sömu reglugerðar. Helgast þessi tvískipting af takmörkuðu svigrúmi, skilyrðum og málsmæðferð fyrrnefnds flokks undanþágna, sbr. 71. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 um *sveigjanleika* (e. flexibility provisions). Aþekkt ákvæði um sveigjanleika var einnig í reglugerð (EB) nr. 216/2008, þó aðeins víðtækara þar sem það tók einnig til málsmæðferðar með fyrirframsamþykki undanþágu.

Með orðalaginu „afleiddar reglugerðir“ í 1. mgr. er vísað til þeirra EES-gerða sem byggja lagastof sína á reglugerð (ESB) 2018/1139 eða fyrirrennara hennar. Þar sem gerðin, eins og fyrirrennari hennar, er móðurgerð flestra EES-gerða á sviði flugöryggis er um fjölda gerða að ræða. Rétt er að benda á þá takmörkun sem felst í niðurlagi 2. mgr. greinarinnar þar sem vísað er til efnisatriða reglugerðar (ESB) 2018/1139 og aðrar kröfur sem ráðherra setur í reglugerð. Er hér vísað til þess að reglugerð (ESB) 2018/1139 tæmandi telur þau ákvæði sem með öllu

er óheimilt að veita undanþágu frá, sbr. orðalag í 1. másl. 1. mgr. 71. gr. reglugerðarinnar: „undanþágur frá kröfunum sem gilda um þá skv. III. kafla, öðrum en *grunnkröfunum* (e. essential requirements) sem mælt er fyrir um í þeim kafla, eða sem falla undir framseldar gerðir eða framkvæmdagerðir, sem samþykktar eru á grundvelli fyrrnefnds kafla“.

Í 3. mgr. er vísað til sérstakra heimilda í reglugerð (ESB) 2018/1139 sem heimila aðildarríkjum að víkja frá afmörkuðum ákvæðum. Slík ákvæði eru fá og á mjög afmörkuðum sviðum. Sjá meðal annars 7. mgr. 2. gr. og 6. mgr. 41. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139.

Í 4. mgr. er stuttlega lýst hefðbundnu ferli undanþágu sem veitt hefur verið eða fyrirhugað er að veita, eftir atvikum. Á Eftirlitsstofnun EFTA hér síðasta orðið, þ.e. fallist stofnunin ekki á að skilyrði fyrir undanþágu sé fullnægt, að fenginni umsögn EASA, er Samgöngustofu skylt að afturkalla veitta undanþágu.

Um 239. gr.

Lagt er til að lögfestar verði afmarkaðar valdheimildir Eftirlitsstofnunar EFTA (ESA), þ.e. heimildir sem leiðir af þeim gerðum á sviði flugsamgangna sem teknar hafa verið upp í EES-samninginn, sbr. viðeigandi ákvarðanir sameiginlegu EES-nefndarinnar, og þar sem ESA er ætlað að starfa sem hluti af hinu evrópska flugöryggiskerfi.

Úrræði a-liðar greinarinnar byggist meðal annars á 2. mgr. 67. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 og varðar gildi gagnkvæmrar viðurkenningar vottorða og yfirlýsinga. Eins og lýst er í umfjöllun um 27. og 28. gr. frumvarpsins gildir gagnkvæm viðurkenning innan EASA-ríkjanna á vottorðum og yfirlýsingum sem byggjast á reglugerð (ESB) 2018/1139 og afleiddum gerðum sem byggja lagastoð sína á reglugerðinni, auk annarra reglugerða sambandsins sem innihalda sams konar ákvæði. Komi í ljós að aðili uppfyllir ekki lengur viðeigandi kröfur og EASA beinir tilmælum þar að lútandi til ESA ber ESA að bregðast við og krefjast þess að viðkomandi EFTA-ríki, sem ber ábyrgð á eftirliti með þeim aðila, gripi til viðeigandi ráðstafana. Slíkar ráðstafanir geta falist í því að afturkalla vottorð eða setja því takmarkanir. Í slíkri ákvörðun ESA felst að gagnkvæm viðurkenning fellur um leið niður á því vottorði eða vottorðum sem um er að tefla eða yfirlýsingu/yfirlýsingum. Á sviði flugverndar er einnig áþekkt heimild ESA fyrir hendi. Á grundvelli 15. gr. reglugerðar (ESB) nr. 72/2010 frá 26. janúar 2010, sem innleidd hefur verið í landsrétt, sbr. reglugerð um flugvernd, nr. 750/2016, getur stofnunin ákveðið að tilkynna viðeigandi stjórnvöldum í EFTA-ríki um alvarlega annmarka sem taldir eru hafa veruleg áhrif á almenna flugvernd innan EASA-ríkjanna. Er beiting þessa úrræðis ekki tengd tilmælum Flugöryggisstofnunarinnar heldur eigin úttektum og athugunum ESA á viðkomandi flugvelli. Taki ESA ákvörðun á grundvelli alvarlegra annmarka er varðar flugvöll leiðir slík ákvörðun til þess að gagnkvæm viðurkenning á vottun flugvallar með tilliti til flugverndar fellur brott.

Úrræði b-liðar greinarinnar byggist á 66. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139. Framkvæmdastjórn Evrópusambandsins og Eftirlitsstofnun EFTA fara með eftirlit með framkvæmd og beitingu EASA-ríkjanna á ákvæðum reglugerðar (ESB) 2018/1139 og afleiddum reglugerðum. Þeim til aðstoðar er EASA sem annast vöktun og eftirlit með ríkjunum, sbr. 85. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139. Úttektir og vöktun EASA miða einnig að því að aðstoða ríkin við að tryggja samræmda beitingu regluverksins og að miðla bestu starfsvenjum. Komi upp álitaefni eða frávík við eftirlit eða úttektir EASA ná stofnunin og lögbær landsyfirvöld iðulega saman um úrlausn frávika. Þó kunna að koma upp frávík sem ekki tekst að loka eða lögbær landsyfirvöld og stofnunin eru ekki sammála um. Kemur þá til kasta framkvæmdastjórnarinnar eða ESA um framhald málsins. Þá kunna einnig að skapast aðstæður þar sem niðurstöður skoðana og annarra eftirlitsaðgerða benda til alvarlegrar og viðvarandi vangetu ríkis til að framkvæma öll þau

verkefni sem tengjast vottun, eftirliti og framfylgni reglugerðarinnar og afleiddra gerða. Í 66. gr. reglugerðarinnar er vísað til þessa ástands þegar framkvæmdastjórnin eða ESA hafa óskað eftir því að viðkomandi ríki bregðist við og ráði bót á alvarlegum frávikum en ríkið hefur ekki brugðist við og ástandið stofnar öryggi í almenningssflugi í hættu. Við slíkar aðstæður getur ESA ákveðið að beina því til EFTA-ríkis að gera áætlun um tækniaðstoð í samvinnu við Flugöryggisstofnunina. Um er að ræða nýmæli. Markmið slíkrar áætlunar er að bæta úr annmörkum sem fram hafa komið við úttektir og vöktun EASA á viðkomandi ríki. EASA kostar þá aðstoð sem stofnunin veitir ríki. Viðkomandi ríki þarf hins vegar að greiða allan annan kostnað sem eftirlitsstuðningskerfið krefst, svo sem við aðkeypta sérfræðiaðstoð. Slík áætlun kemur þó ekki í veg fyrir að ESA beiti samhliða öðrum úrræðum, svo sem skv. a-lið greinarinnar eða 230. gr. eða að framkvæmdastjórn Evrópusambandsins gripi til samsvarandi ráðstafana þeim sem tiltekna eru í 232. gr. Samhliða beitingu framangreindra úrræða getur ESA einnig höfðað svonefnt samningsbrotamál ef sá vandi sem upp er kominn á rætur að rekja til ófullnægjandi innleiðingar EES-gerða í landsrétt, framkvæmdar slíkra gerða eða ónægrar framfylgdar við slíkar gerðir.

Um 240. gr.

Í greininni er áréttuð meginregla stjórnsýslulaga um rétt til kæru. Hafa ber í huga að fáein ákvæði tiltaka sérstaklega að ákvörðun Samgöngustofu sé endanleg á stjórnsýslustigi, t.d. 196. og 208. gr. Í þeim tilvikum þar sem ákvörðun Samgöngustofu er háð samráði við ráðherra er ákvörðun stofnunarinnar einnig endanleg á stjórnsýslustigi, svo sem skv. 189. gr.

Um 241. gr.

Í greininni er lagt til að lögfest verði almennt ákvæði um heimild aðila til að höfða mál til að hnekkja ákvörðun Samgöngustofu.

Í 3. mgr. byggist orðalag málgreinarinnar og forsendur á tillögu í skýrslu nefndar skipaðri af forsætisráðuneytinu um viðurlög við efnahagsbrotum, sjá Skýrsla nefndar um viðurlög við efnahagsbrotum, 12. október 2006, bls. 49–50. Kemur þar meðal annars fram að rétt sé að eyða réttaróvissu um það hvort dómstólar telji sig bæra til að endurmeta alla þætti stjórnvaldsákvörðunar um álagningu stjórnsýsluviðurlaga, þ.m.t. fjárhæð stjórnvaldssekta. Er slíkt meðal annars til að gæta samræmis við heimildir EFTA-dómstólsins sem getur endurskoðað sektir og féviti sem Eftirlitsstofnun EFTA getur lagt á að tillögu EASA.

Um 242. gr.

Með ákvæðinu er lagt til að lögfest verði meginatriði 105.–113. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 er varða kærunefnd EASA, valdheimildir nefndarinnar, starfshætti og málsmeðferð nefndarinnar o.fl. Þá er jafnframt lagt til að ráðherra verði veitt heimild, sbr. 4. mgr., til þess að kveða nánar á um þessi og önnur skyld atriði í reglugerð. Er hér átt við reglugerð sem mun innleiða reglugerð (ESB) 2018/1139 með þeim breytingum sem leiðir af ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar og bókun 1 við EES-samninginn.

Kærunefnd Flugöryggisstofnunarinnar er hluti af stjórnsýslufyrirkomulagi stofnunarinnar og kemur saman eftir þörfum. Kærunefndarmenn eru óháðir og við ákvörðunartöku skulu þeir hvorki leita eftir né taka við fyrirmælum frá neinni ríkisstjórn né heldur öðrum aðila. Þeir mega enn fremur ekki sinna starfi hjá EASA. Samkvæmt þeim aðlögunartexta sem nú liggur fyrir við drög að ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar er gert ráð fyrir að EFTA-ríkjunum verði heimilt að koma á framfæri upplýsingum um hæfa umsækjendur sem eru ríkisborgarar EFTA-ríkjanna við val á kærunefndarmönnum en framkvæmdastjórn Evrópusambandsins

velur og skipar nefndarmenn. Nánar er fjallað um kærunefnd EASA í reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 104/2004 frá 22. janúar 2004 um setningu reglna um skipulag og samsetningu kærunefndar Flugöryggisstofnunar Evrópu, sbr. samnefnd reglugerð nr. 1046/2007.

Þær ákvarðanir sem heimilt er að kæra til kærunefndar stofnunarinnar eru tæmandi talðar í 108. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139. Er þar vísað til 64. og 65. gr. (tilfærslu verkefna og eftirlits lögbærs landsyfirvalds til Flugöryggisstofnunarinnar), 6. mgr. 76. gr. (ákvarðanir eða viðbrögð Flugöryggisstofnunarinnar við brýnum öryggisvanda), 77.–83. gr. (framkvæmd og eftirlit Flugöryggisstofnunarinnar sem lögbærs stjórnvalds), 85. gr. (framkvæmd Flugöryggisstofnunarinnar á vöktun lögbærra landsyfirvalda) og 126. gr. (gjöld og þóknanir Flugöryggisstofnunarinnar).

Um 243. gr.

Greinin byggist á 114. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139. Sambærilegt ákvæði var einnig í fyrirrennara hennar, 50. gr. reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008 um sameiginlegar reglur um almenningflug og um stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópu og niðurfellingu tilskipunar ráðsins 91/670/EBE, reglugerðar (EB) nr. 1592/2002 og tilskipunar 2004/36/EB. Ákvæðið kveður á um lögsögu dómstóls Evrópusambandsins í tilteknum tilvikum, þ.e. þegar mál er höfðað gegn EASA til ógildingar á ákvörðun, vegna athafnar eða athafnaleysis, vegna skaðabótaábyrgðar innan eða utan samninga eða á grundvelli gerðardómsákvæðis. Ekki er hér um að ræða aðlögun á ákvæðum textans er leiðir til þess að EFTA-dómstólinn hafi lögsögu hvað varðar mál sem einstaklingur, fyrirtæki með aðalaðsetur sitt eða höfuðstöðvar innan EFTA-ríkjanna eða stofnanir EFTA eða EFTA-ríkin hafi hagsmuni af að fá skorið úr. Er slíkum aðilum einnig ætlað að höfða mál gegn stofnuninni fyrir *dómstól Evrópusambandsins* (e. Court of Justice of the European Union).

Með ógildingu á ákvörðun er átt við ákvarðanir sem ætlað er að hafa áhrif gagnvart þriðju aðilum. Með skaðabótaábyrgð innan samninga er átt við ábyrgð í samræmi við 97. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139.

Samkvæmt 114. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 er einstaklingum og lögaðilum aðeins heimilt að höfða mál á tilteknum grundvelli ef búið er að tæma kæruleið skv. 242. gr. Á það við ef mál varðar eftirfarandi greinar reglugerðar (ESB) 2018/1139: 64. og 65. gr. (tilfærslu verkefna og eftirlits lögbærs landsyfirvalds til EASA), 6. mgr. 76. gr. (ákvarðanir eða viðbrögð EASA við brýnum öryggisvanda), 77.–83. gr. (framkvæmd og eftirlit EASA sem lögbærs stjórnvalds), 85. gr. (framkvæmd EASA á vöktun lögbærra landsyfirvalda) og 126. gr. (gjöld og þóknanir EASA).

Stofnanir Evrópusambandsins og EASA-ríkin eru þó ekki bundin af því að tæma kæruleið, sbr. 3. mgr. 114. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139. Í fyrirbyggjandi aðlögunartexta að ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar vegna innleiðingar reglugerðar (ESB) 2018/1139 er gert ráð fyrir að Eftirlitsstofnun EFTA hafi einnig sama rétt. Sú reglugerð sem fyrirhugað er að ráðherra setji er reglugerð til innleiðingar á reglugerð (ESB) 2018/1139 með þeim breytingum sem leiða af ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar og bókun 1 við EES-samninginn.

Um 244. gr.

Um er að ræða áréttingu á þeim heimildum til málshöfðunar sem þegar eru fyrir hendi á grundvelli samnings milli EFTA-ríkjanna um stofnun eftirlitsstofnunar og dómstóls sem undirritaður var í Oportó 2. maí 1992, sbr. lög um Evrópska efnahagssvæðið, nr. 2/1993.

Um 245. gr.

Ákvæðið byggist að mestu á 2.–6. mgr. 136. gr. gildandi laga. Samkvæmt gildandi lögum hefur Samgöngustofa heimild til að leggja á dagsektir sem þvingunarúrræði ef aðili veitir ekki umbeðnar upplýsingar innan þess frests sem stofnunin setur eða sinnir ekki kröfum um úrbætur sem stofnunin telur nauðsynlegar innan hæfilega ákveðins frests. Þá getur stofnunin beitt dagsektum eða fávíti ef aðili fer ekki að ákvörðun sem stofnunin hefur tekið.

Hér er lagt til að fávíti verið felld niður sem þvingunarúrræði þar sem lagaleg umgjörð þess hefur ekki þótt vera nægilega skýr, þ.e. hvort um væri að ræða þvingunarúrræði eða refsikennd viðurlög, en dæmi eru um að stjórnvaldssektir gangi undir heitinu fávíti í merkingunni viðurlög í tilvikum þar sem brotið er gegn fyrirmælum eða reglum sem eftirlitsstofnanir hafa sett. Að öðru leyti er ákvæðið hvað varðar dagsektir að mestu óbreytt. Frestur til kærufur hefur verið rýmkaður úr sjö dögum í 30 daga.

Um 246. gr.

Í 131. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 er mælt fyrir um skyldu aðildarríkjanna til að mæla fyrir um reglur um viðurlög við brotum gegn reglugerðinni og afleiddu regluverki og gera allar ráðstafanir til að tryggja að þeim sé framfylgt. Einnig er tekið fram að viðurlögin sem kveðið er á um skuli vera skilvirk, í réttu hlutfalli við brotið og hafa varnaðaráhrif. Sambærileg ákvæði eru einnig í öðrum EES-gerðum á sviði flugmála.

Hér er lagt til að Samgöngustofu verði heimilt að leggja á stjórnvaldssekt við tilteknum brotum. Stjórnvaldssekt telst til stjórnsýsluviðurlaga, þ.e. refsikennd viðurlög sem stjórnvald leggur á einstakling eða lögaðila, og felst í skyldu til að greiða ákveðna fjárhæð til hins opinbera vegna þess að viðkomandi einstaklingur eða starfsmaður lögaðilans hefur brotið gegn ákvæðum laga, reglugerðar, stjórnvaldsákvörðunar eða fyrirmæla sem í lögum er mælt fyrir að varði stjórnvaldssektinni. Liggja hér nokkur sjónarmið að baki. Er almennt horft til þess að Samgöngustofa er í lykilaðstöðu á grundvelli þeirrar sérþekkingar sem starfslið stofnunarinnar býr yfir til að meta hvar þurfi að bregðast við á skilvirkann hátt til að halda uppi lögum og viðamiklu regluverki sem byggist á lögnum. Þá hafa viðurlög á borð við stjórnvaldssekt varnaðaráhrif.

Í ákvæðinu kemur fram að Samgöngustofa getur lagt á stjórnvaldssekt vegna lögbrots, brots á ákvæðum reglugerðar og fyrirmæla settum á grundvelli þeirra. Er Samgöngustofu þar ætlað ákveðið svigrúm til að meta hvort skilyrði fyrir álagningu stjórnvaldssektar séu fyrir hendi. Er slíkt mat talið nauðsynlegt í ljósi þess að laga- og reglugerðarumhverfi flugsamgangna er í eðli sínu flókið og í einstaka tilvikum kann brot að vera þess eðlis að önnur úrræði eigi betur við. Þá er einnig rétt að horfa til þess hvort ómögulegt hafi verið að koma í veg fyrir brot, hver áhrif brotsins eru, þ.e. hvort það hafi verið mjög smávægilegt, og hvort, þegar á við, álagning stjórnsýsluviðurlaga þyki ekki brýn af almennum réttarvörsluáætlunum.

Til að uppfylla kröfu um skýrleika refsheimilda er farin sú leið að tilgreina sérstaklega þau ákvæði laganna sem geta verið andlag stjórnvaldssektar ásamt því að orða stutta verknáðarlýsingu fyrir hvert ákvæði fyrir sig, þ.e. í hverju hin brotlega háttsemi er fólgin.

Við mat á því hvaða ákvæði ættu að varða mögulegum stjórnvaldssektum var horft til verndarhagsmuna ákvæðanna, mögulegra áhrifa og afleiðinga af brotum gegn þeim. Þá var einnig horft til eðlis mögulegra brota, þ.e. hvort um væri að ræða líklegt einstakt brot *ex post* fremur en ástandsbrots sem vara þangað til látið er af háttseminni.

Ákvarðanir Samgöngustofu um stjórnsýsluviðurlög er stjórnvaldsákvörðun sem ákvæði stjórnsýslulaga gilda um. Ríkar kröfur eru gerðar til málsmeðferðar þegar um íþyngjandi ákvarðanir er að ræða og alveg sérstaklega ef ákvörðun lýtur að stjórnsýsluviðurlögum. Í

skýrslu nefndar um viðurlög við efnahagsbrotum frá 12. október 2006, sem forsætisráðherra skipaði til að meðal annars móta ný viðmið um beitingu viðurlaga við efnahagsbrotum, þ.e. hvenær rétt væri að beita stjórnvaldssektum annars vegar og annars konar viðurlögum hins vegar, koma fram mikilvægar ábendingar um það hvernig hægt sé að halda uppi viðhlítandi réttaröryggi við meðferð mála. Koma meðal annars eftirtalдар ábendingar fram:

1. Að þess sé gætt, þar sem því verður við komið, að sami starfsmaður rannsaki almennt ekki mál og taki ákvörðun um hvort lagðar skuli á stjórnvaldssektir.
2. Að vandað sé til rannsóknar og allrar meðferðar slíkra mála hjá stjórnvöldum.
3. Að það sé mikilvægt réttaröryggisúrræði að geta kært ákvörðun um stjórnvaldssektir til æðra stjórnvalds og/eða borið hana undir dómstóla sem hafi fullar endurskoðunarheimildir í slíkum málum. Enn fremur sé mikilvægt að geta borið ákvörðunina undir umboðsmann Alþingis.

Í 4. mgr. er lagt til að rammi sekta sé nokkuð víður. Er það gert í stað þess að kveða á um veltutengdar sektir og er miðað við að sektir fyrir einstök brot verði nánar ákvarðaðar í reglugerð sem ráðherra setur, sbr. 5. mgr. ákvæðisins.

Í 8. mgr. er lagt til að heimild Samgöngustofu til að leggja á stjórnvaldssekt falli niður þegar fimm ár eru liðin frá því að háttsemi lauk.

Um 247. gr.

Lagt er til að lögfest verði heimild Samgöngustofu til að ljúka málum með sátt. Með þeim hætti gæti stofnunin lokið máli um brot á lögum, reglugerð, fyrirmælum eða ákvörðun með sátt sem annars hefði mögulega lokið með stjórnvaldsákvörðun. Fyrirmynd að ákvæðinu er sótt til sambærilegrar heimildar Fjármálaeftirlitsins á sviði eftirlits á fjármálamarkaði. Þau sjónarmið sem einkum liggja að baki heimildinni lúta að því hagræði sem beiting hennar kann að hafa í för með sér, einkum með vísan til þess tíma og fjármagns sem fer í að uppfylla kröfur stjórnsýsluréttar um undirbúning og birtingu stjórnvaldsákvæðana.

Um 248. gr.

Grein þessi kom inn sem ný 140. gr. a í gildandi lög með lögum um breytingu á ýmsum lögum vegna samvinnu stjórnvalda á Evrópska efnahagssvæðinu um neytendavernd (heimildir til rannsókna og framfylgdar), nr. 21/2020 (sjá þskj. 514, 5. mál á 151. löggjafarþingi 2020–2021). Tilefni þeirrar lagasetningar var innleiðing reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2017/2394 frá 12. desember 2017 um samvinnu milli landsyfirvalda sem ábyrgð bera á að framfylgja lögum um neytendavernd og um niðurfellingu reglugerðar (EB) nr. 2006/2004. Er tilgangur ákvæðisins einkum að tryggja lögbæru landsyfirvaldi á sviði neytendaréttar nauðsynlegar lágmarksheimildir til rannsókna og til að tryggja framfylgni á sviði neytendaréttar.

Um 249. gr.

Í því skyni að auka gagnsæi og skýrleika er lagt til að Samgöngustofu verði heimilt að birta nöfn þeirra aðila sem tilkynnt hafa að þeir hyggist ekki fara að úrskurði á sviði neytendamála og nöfn þeirra aðila sem sætt hafa stjórnsýsluviðurlögum auk upplýsinga um tegund og eðli brots. Á sviði neytendamála er nafnbirting einkum ætluð almenningi til upplýsingar, sér í lagi þeim er hyggja á kaup á þjónustu þeirra aðila sem um ræðir. Hvað birtingu stjórnsýsluviðurlaga áhrærir er birtingu upplýsinga um beitingu slíkra viðurlaga einkum ætlað að hafa varnaraðaráhrif.

Í 2. mgr. er lagt til að skylt verði að afmá nöfn þeirra sem annars mundu sæta birtingu ef dómstóll kveður upp sýknudóm, í heild eða að hluta, eða ef birting veldur einstaklingi óhóflegum skaða. Er í síðara tilvikinu einkum horft til persónuverndar einstaklinga og þess skaða sem slík birting kann að valda þeim.

Um 250. gr.

Greinin byggist á samsvarandi heimild Eftirlitsstofnunar EFTA í 136. gr. a gildandi laga. Ákvæðið í gildandi lögum er hins vegar takmarkaðra en það sem hér er lagt til sem byggist á 84. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139. Sektor og féviti sem Eftirlitsstofnun EFTA getur lagt á samsvara þeim þvingunarúrræðum sem framkvæmdastjórn Evrópusambandsins getur lagt á. Þau hafa verið nánar útfærð í reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 646/2012 frá 16. júlí 2012 um ítarlegar reglur um sektor og féviti samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008 sem tekin hefur verið upp í EES-samninginn og innleidd í landsrétt með reglugerð nr. 409/2013 um breytingu á reglugerð um sameiginlegar reglur um almenningssflug og stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópu nr. 812/2012.

Um 251. gr.

Hér er um að ræða nýtt ákvæði um almenna heimild Samgöngustofu til að kæra til lögreglu brot á lögnum eða reglugerðum sem settar eru samkvæmt þeim. Byggist ákvæðið á sambærilegum ákvæðum í öðrum lögum. Rétt er að benda á að heimild Samgöngustofu til að deila gögnum með lögreglu og ákærvaldi kann að takmarkast af öðrum ákvæðum laganna.

Um 252. gr.

Það er talinn þáttur í réttlátri málsmeðferð skv. 6. gr. mannréttindasáttmála Evrópu, sbr. lög nr. 62/1994, að þeim einstaklingi sem sakaður er um refsiverða háttsemi í skilningi þess ákvæðis sé ekki skylt að tjá sig eða láta í té upplýsingar sem leitt geta til sakfellingar hans. Að svo miklu leyti sem slíkur réttur á við um meðferð stjórnsýslumála er talið rétt að kveða á um slíkan rétt í lögum. Er átt við meðferð máls og rannsókn þess á stjórnsýslustigi. Þagnarréttur hins grunaða tekur aðeins til upplýsinga sem haft geta þýðingu fyrir ákvörðun um það brot sem honum er gefið að sök. Hann getur því ekki neitað að tjá sig um önnur atriði. Ákvæðið tekur ekki til lögaðila.

Í þessu samhengi er rétt að benda á þá vernd sem tiltekin er í 130. gr. og þær aðstæður þar sem einstaklingi (tilkynnanda) er skylt að tilkynna um atvik sem stofnað geta flugöryggi í umtalsverða hættu eða hann tilkynnir atvik af frjálsum vilja, sbr. XI. kafla um tilkynningu atvika í flugi. Þeirri vernd sem lagt er til að verði lögfest í 1. mgr. 130. gr. er ætlað að vernda tilkynnanda, þ.e. koma í veg fyrir að tilkynnandi verði sóttur til saka eða beittur viðurlögum, svo sem stjórnvaldssektum eða öðrum viðurlögum, vegna brota á lögnum eða reglugerðum sem settar eru samkvæmt þeim enda eigi 3. mgr. sömu greinar ekki við, þ.e. ekki er um að ræða vísvitandi misgerð skv. a-lið eða greinilega, grófa og alvarlega vanrækslu í tengslum við augljósa áhættu og algera vanrækslu varðandi þá faglegu ábyrgð að grípa ekki til aðgerða sem augljóslega er þörf á við aðstæður sem valda einstaklingum eða eignum fyrirsjáanlegum skaða eða stofnar flugöryggi í alvarlega hættu skv. b-lið. Hafa ber í huga að séu aðstæður þannig að sá sem er tilkynningarskyldur vegna atviks tilkynnir það ekki en einhver annar gerir það gildir sú vernd sem tiltekin er í 1. mgr. 130. gr. ekki gagnvart þeim sem er tilkynningarskyldur en tilkynnir ekki. Þá er enn fremur kveðið á um sérstaka vernd tilkynningar og upplýsinga í tilkynningum í 2. mgr. sömu greinar, sbr. 3. mgr. 10. gr.

Um 253. gr.

Refsiramma 1. mgr. byggist á 1. mgr. 141. gr. gildandi laga. Skv. 2. mgr. verður refsað hvort sem brot eru framin af ásetningi eða gáleysi. 3. mgr. byggist á 2. málsl. 1. mgr. 141. gr. gildandi laga. Um upptöku ávinnings skv. 5. mgr. fer samkvæmt ákvæðum VII. kafla A almennra hegningarlaga. Þá er í 6. mgr. lagt til að lögfest verði heimild til upptöku vara sem ekki uppfylla þær kröfur sem lögin áskilja. Sambærileg heimild er í öðrum lögum er varða öryggi vöru. Í 7. mgr. er bætt við heimild til að gera lögaðila fésekt skv. II. kafla A almennra hegningarlaga. Um er að ræða sekt.

Um 254. gr.

Ákvæðið byggist að mestu á 37. gr. gildandi laga en lagðar eru til á því mikilvægar breytingar. Í 1. mgr. er lagt til að bannið taki til fleiri aðila en áður, þ.m.t. fjarflugmanna, flugnema, nema í flugumferðarstjórn og flugumferðarstjóra, þó að þeir síðastnefndu hafi vissulega áður fallið undir greinina, sbr. 74. gr. gildandi laga. Með orðunum *einstaklingur sem veitir öryggisþjónustu vegna loftferða* er átt við þá sem sinna margvíslegum störfum í þágu öryggis loftferða og er orðalaginu ætluð víðtæk túlkun. Þá kemur hugtakið *geðvirk efni* í stað *áfengis* í greininni. Hugtakið *geðvirk efni* (e. psychoactive substances) er skilgreint í 3. gr. og er mjög víðtækt en undir það falla meðal annars ávana- og fíkniefni auk annarra efna.

Fyrstu tveir málsliðir 2. mgr. greinarinnar samsvara að mestu 2. mgr. 37. gr. gildandi laga en við hefur bæst ákvæði um magn vínanda í lofti. Í 3. málsl. 2. mgr. er lagt til að mælist geðvirk efni í lífsýni aðila skv. 1. mgr. teljist hann vera undir áhrifum og vanhæfur til þess að rækja starf sitt. Er ráðgert að nánari afmörkun geðvirkra efna og ef við á magni þeirra geðvirkra efna sem neytt er sem valdi vanhæfi verði í reglugerð, sbr. 7. mgr.

Í 3. mgr. er orðalagi breytt lítils háttar frá 3. mgr. 37. gr. gildandi laga þar sem einnig er vísað til neyslu geðvirkra efna sem valdi vanhæfi. Í 4. mgr., sem tekur mið af niðurlagi 3. mgr. 37. gr. laganna, er heimild Samgöngustofu til skimunar ef rökstuddur grunur vaknar útvíkkuð og orðalagi breytt svo að ekki sé skylt að færa aðila til læknis heldur miðað við að nánari útfærsla á framkvæmd skimunar verði í reglugerð sem ráðherra setur.

Í 5. mgr. er Samgöngustofu heimilað að framkvæma skimun fyrir geðvirkum efnum sem lið í hefðbundnu eftirliti sínu. Framangreindar breytingar eru meðal annars gerðar vegna fyrirhugaðrar innleiðingar í landsrétt á reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2018/1042 frá 23. júlí 2018 um breytingu á reglugerð (ESB) nr. 965/2012 að því er varðar tæknilegar kröfur og stjórnsýslumeðferðir er varðar stuðningsáætlanir, sálrænt mat á flugáhöfn, sem og kerfisbundna og handahófskennda skimun fyrir geðvirkum efnum til að tryggja heilbrigði flugliða og öryggis- og þjónustuliða og að því er varðar uppsetningu á landslagsgreiningarkerfi í nýlega framleiddar flugvélar, knúnar hverfihreyflum með 5.700 kg skráðan hámarksflugtaks-massa eða minna og sem samþykktar hafa verið til að bera sex til níu farþega. Unnið er að upptöku reglugerðar (ESB) 2018/1042 í EES-samninginn og er miðað við innleiðingu hennar í landsrétt verði frumvarp þetta að lögum.

Í 7. mgr. er mælt fyrir heimild ráðherra til að kveða nánar á um geðvirk efni og tilgreina nánar þau geðvirk efni sem valda vanhæfi o.fl. Er það einkum mikilvægt í ljósi þess hvað hugtakið er víðtækt. Þannig eru tiltekin geðvirk efni sem ávallt valda vanhæfi, svo sem neysla ávana- og fíkniefna og alkóhóls yfir þeim mörkum sem tilgreind eru í 2. mgr. Önnur geðvirk efni, svo sem ýmis lyf hvort sem þau eru lyfseðilsskyld eða ekki, geta einnig leitt til vanhæfis sé þeirra neytt í miklu magni eða í trássi við lyfseðil eða fyrirmæli læknis/heilbrigðisstarfsfólks.

Um 255. gr.

Greinin byggist að mestu á 4. og 5. mgr. 70. gr. gildandi laga. Framangreindar málsgreinar komu inn í lögin með lögum nr. 71/2018, um breytingu á lögum um siglingavernd og lögum um loftferðir, og hefur orðalagi lítillaga verið breytt. Hvað flugsvæði flugvallar, haftasvæði flugverndar og aðgreind svæði varðar er einkum horft til 157. gr. frumvarpsins um merkingar og auðkenningu slíkra svæða. Hvað loftför áhrærir er átt við loftför sem staðsett eru innan haftasvæðis flugverndar og teljast hluti þess eða flugvallarsvæðis þar sem aðgangur hefur verið takmarkaður eða bannaður. Er ákvæðið að nokkru leyti byggt á 231. gr. almennra hegningarlaga, nr. 19/1940, um húsbrot.

Í 2. mgr. er tilgangur ákvæðisins einkum að kveða með ótvíræðum hætti á um að það varði refsingu að fara án gildrar heimildar um borð í loftfar, taka sér far eða gera tilraun til þess að ferðast sem laumufarþegi með loftfari, í eða úr íslenskri lögsögu. Með „heimild“ samkvæmt orðalagi ákvæðisins er átt við farseðil eða, ef við á, heimild flugrekanda/umráðanda loftfars. Með þessum hætti eru tekin af öll tvímæli um það hvaða afleiðingar það hefur að gerast laumufarþegi í loftfari, hvort heldur sem er á leið til eða frá landinu, þ.e. inn í eða út úr íslenskri lögsögu. Talið er mikilvægt að kveða skýrt á um þetta í lögunum þar sem afleiðingar þess að einstaklingur gerist laumufarþegi eða reynir að gerast laumufarþegi geta verið mjög víðtækar. Afleiðingar af slíku atviki, ekki síst fjárhagslegt tjón sem kann að skapast, geta verið alvarlegar fyrir flugrekanda sem fyrir þessu verður. Hugsanlegt er að snúa þurfi loftfari við með verulegum tilkostnaði og röskun á ferðaskipulagi fjölda fólks við það eitt að laumufarþegi finnist um borð eftir flugtak. Öryggishagsmunir af því að ekki halli á flugvernd vegna ítrekaðra tilrauna einstaklinga til að gerast laumufarþegar eru ótvíræðir. Það eru því verulegir hagsmunir tengdir því að regluverk sé þannig úr garði gert að fælingarmáttur laganna sé sem virkastur og einstaklingar geri sér grein fyrir því að um alvarlegt brot er að ræða sem getur haft mjög miklar og alvarlegar afleiðingar. Mikilvægt er því að ákvæði laganna feli í sér í senn almenn og sértæk varnaðaráhrif.

Um 256. gr.

Ákvæðið þarfnast ekki skýringa.

Um 257. gr.

Lagt er til að nokkur lagahreinsun eigi sér stað samhliða gildistöku frumvarpsins og brottfalli gildandi laga um loftferðir, þ.e. að nokkur eldri lög sem þjóna ekki lengur tilgangi sínum verði felld brott.

Í 2. mgr. er lagt til að reglugerðir sem settar hafa verið á grundvelli gildandi laga haldi gildi sínu að svo miklu leyti sem ákvæði þeirra brjóta ekki í bága við ákvæði frumvarpsins. Eins og fram kemur í inngangi greinargerðar hefur um nokkurt skeið verið nokkurt ósamræmi milli gildandi laga og þeirra reglugerða og stjórnvaldsfyrirmæla sem í gildi eru. Þá er einnig nokkuð um eldri reglugerðir á málefnasviðinu sem fyrirhugað er að endurskoða og gert er ráð fyrir að gildi aðeins í skamman tíma eftir að ný lög taka gildi.

Í 3. mgr. er gildistaka miðuð við sömu dagsetningu og fram kemur í reglugerð (ESB) 2021/664 frá 22. apríl 2021 um regluramma fyrir u-rýmið, sbr. umfjöllun í skýringum við 170. og 171. gr.

Í 4. mgr. er gildistaka miðuð við 1. janúar 2023, einkum vegna fjárhagsáætlunar og gildistöku fyrirhugaðra breytinga samhliða á gjaldskrá Samgöngustofu.

Um 258. gr.

Þær breytingar sem mælt er fyrir á lögum um Samgöngustofu, stjórnsýslustofnun samgöngumála, leiðir beint af þeim breytingum sem ráðgerðar eru á lögum um loftferðir. Í a-lið er lagt til að tekið verði upp sama hugtak og notað er í frumvarpinu með tilliti til geðvirkra efna sem skilgreint er í orðskýringum í 3. gr. frumvarpsins.

Í b-lið er lagt til að 2. og 3. mgr. 4. gr. laganna falli brott. Ástæða þessa er að málsgreinarnar kveða á um setningu reglna sem í reynd er á forræði ráðherra að setja.

Í c-lið er lagt til að orðalagi 1. mgr. 8. gr. laganna verði verulega breytt og almennt vísað til laga um loftferðir hvað varðar þau verkefni og eftirlit á sviði loftferða sem Samgöngustofa annast.

Í d-lið er lagt til að 2.–7. mgr. og 9. mgr. 12. gr. laganna falli brott. Fjalla þessar málsgreinar um skatt vegna útgáfu lofthæfiskirteinis (lofthæfivottorðs) og hljóðstigs- og mengunarvottorðs sem lagt er að lúti gjaldtöku á kostnaðargrundvelli sbr. 2. tölul. e-liðar greinarinnar.

Í e-lið eru lagðar til þrjár breytingar á 1. mgr. 13. gr. gildandi laga. Í fyrsta lagi er lagt til að í 11. tölul. 1. mgr. falli brott orðin „og yfirferð yfir váttryggingarskilmála vegna loftferða“. Er breytingin lögð til þar sem ekki er lengur fyrir séð að yfirferð váttryggingarskilmála verði sérstakt verkefni sem Samgöngustofa sinni og innheimti gjald fyrir. Í öðru lagi er lagt til að orðalagi 15. tölul. verði breytt og liðurinn taki til útgáfu hvers konar vottorða fyrir loftfar, þ.m.t. lofthæfivottorðs, hávaða- og mengunarvottorðs o.fl., sbr. þá breytingu sem lögð er til í d-lið þessarar greinar. Í þriðja lagi er lagt til að þrír nýir liðir bætist við 1. mgr. 13. gr. laganna vegna fyrirhugaðrar innheimtu gjalda vegna skráningar flugrekenda/umráðenda ómannaðra loftfara, skráningar hluta og tækja sem ekki teljast loftför og vegna gjaldtöku fyrir úrskurði á sviði neytendamála. Kemur síðastnefndi liðurinn í stað samsvarandi heimildar í 6. mgr. 126. gr. c í gildandi lögum um loftferðir þar sem kveðið er á um heimild Samgöngustofu til að innheimta gjald vegna kostnaðar af kvörtunum sem berast frá neytendum. Er við það miðað að stofnuninni sé heimilt að innheimta gjald af viðkomandi þjónustuveitanda í samræmi við hlutfall af þeim fjölda ákvarðana sem af kvörtunum leiði.

Í f-lið greinarinnar er lagt til að við 1. mgr. 18. gr. laganna bætist árétting hvað varðar stjórnsýslukæru, þ.e. að í þeim tilvikum sem lög kveði á um að ákvörðun Samgöngustofu sé endanleg á stjórnsýslustigi sé hún ekki kæránleg til ráðherra.

Í g-lið greinarinnar er lagt til að nýjum málslíð verði bætt við 1. mgr. 19. gr. laganna sem fjallar um þagnarskyldu, þ.e. að sú þagnarskylda sem vísað er til í X. kafla stjórnsýslulaga nái einnig til þeirra sem vinna verkefni í þágu stofnunarinnar, svo sem verktaka eða annarra sem ekki teljast starfsmenn Samgöngustofu.

Um 259. gr.

Með reglugerð (ESB) 2018/1139 eru gerðar fáeinar breytingar á reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 996/2010 frá 20. október 2010 um rannsóknir og forvarnir gegn slysum og flugatvikum í almenningsflugi og um niðurfellingu á tilskipun 94/56/EB. Reglugerð (ESB) nr. 996/2010 var innleidd í landsrétt meðal annars með lögum um rannsókn samgönguslysa, nr. 18/2013, og með reglugerð nr. 1178/2015 um breytingu á reglugerð nr. 1248/2014 um rannsóknir og forvarnir gegn slysum og flugatvikum í almenningsflugi. Þær breytingar sem hér eru lagðar til byggjast aðallega á framangreindum breytingum auk þess sem lagðar eru til fáeinar aðrar breytingar til lagfæringar á lögnum til samræmis við önnur ákvæði reglugerðar (ESB) nr. 996/2010. Hér á eftir er hver stafliður greinarinnar skýrður sérstaklega.

- a. Þær orðskýringar sem hér er lagt til að bætist við 3. gr. laga um rannsókn samgönguslysa samsvara orðskýringum sem lagt er til að verði lögfestar í 3. gr. frumvarpsins og leiðir

beint af reglugerð (ESB) 2018/1139. Endanlegt gildissvið reglugerðar (ESB) 2018/1139 hvað Ísland varðar afmarkast af reglugerðinni, sbr. 2. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139, og af fyrirhugaðri innleiðingu hennar í landsrétt þar sem tekin er afstaða til þess hvort nýttir verði einn eða fleiri þeirra valkosta sem 2. gr. reglugerðarinnar býður upp á, þ.e. svonefnd „opt-in“- og „opt-out“-ákvæði.

- b. Hér er lagt til að málsgreininni, sem er einn málslíður í gildandi lögum, sé skipt upp í tvo málslíði. Fyrri málslíður er óbreyttur frá gildandi lögum. Bent er á að orðið „dómsmálum“ í liðnum tekur bæði til mála sem höfðuð eru samkvæmt lögum um meðferð einkamála og lögum um meðferð sakamála. Þá er lagt út frá orðum málslíðarins að skýrslurnar séu hvorki „matsgerð“ né „opinbert skjal“ í skilningi 2. mgr. 66. gr. og 71. gr. laga um meðferð einkamála, nr. 91/1991, eða „mats- og skoðunargerðir“ skv. 1. mgr. 109. gr. laga um meðferð sakamála, nr. 88/2008. Enn fremur ber að hafa í huga að notkun rannsóknarskýrslu í dómsmálum sem sönnunargagns gengur gegn þeim tilgangi sem rannsókn máls grundvallast á. Því er í 6. gr. 2. viðbætið við 13. viðauka (rannsókn flugslys) við Chicago-samninginn þeim ráðlögðu starfsvenjum beint til aðildarríkja samningsins að grípa til ráðstafana til þess að takmarka notkun rannsóknarskýrslna í því skyni og þá einkum þeim hlutum rannsóknarskýrslunnar þar sem greining rannsóknargagna, lokaniðurstöður og tilmæli í öryggisátt er að finna. Jafnframt er tiltekið að sporna skuli við því að rannsakerndur séu kallaðir fyrir dóm til að bera vitni um þá rannsókn sem þeir hafa tekið þátt í. Hafa ber í huga að rannsókn samgönguslys er óháð rannsókn annarra rannsóknaraðila, svo sem annarra opinberra aðila (lögreglu og opinberra eftirlitsaðila), vátryggingafélaga og annarra aðila. Slíkar aðrar rannsóknir kunna að fara fram samhliða rannsókn rannsóknarnefndarinnar og er meðal annars gengið út frá því í gildandi lögum að lögregla og rannsóknarnefnd deili tilteknum rannsóknargögnum en úrvinnsla rannsóknargagna sé aðskilin.

Orðalagsbreytingar í síðari málslíð má rekja til 6. mgr. 5. gr. reglugerðar (ESB) nr. 996/2010, sbr. 135. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139. Kveður málsgreinin á um að öryggisrannsóknir skuli ekki skipta *sök* (e. blame) eða *ábyrgð* (e. liability). Þær skuli vera óháðar, aðskildar frá dóms- eða stjórnarsýslumáli til að skipta sök eða ábyrgð, þ.e. tilgangur rannsóknar sé ekki sá að benda á ólögsmætar athafnir eða athafnaleysi, skipta sök eða ábyrgð með tilliti til mögulegrar skaðabótaábyrgðar eða refsíábyrgðar heldur að leiða í ljós orsakir slyss eða atviks í því augnamiði að koma í veg fyrir sams konar slys eða atvik og stuðla að öryggi í samgöngum. Er þetta markmið endurspeglad í 1. mgr. 1. gr. reglugerðar (ESB) nr. 996/2010 og í 2. mgr. 1. gr. laga um rannsókn samgönguslys. Í ljósi framangreinds er lagt til að orðin „skal ekki leitast við“ falli brott úr niðurlagi málslíðarins og í staðinn komi „skal ekki miða að því“.

- c. Hér er lagt til að breyting verði gerð á 2. mgr. 9. gr. laga um rannsókn samgönguslys í því skyni að tryggja að við meðferð mála er tengjast atviki gildi sama þagnarskylda nefndarinnar gagnvart nafni þeirra sem tengjast slysi sem nefndin tekur til rannsóknar. Byggist breytingin á sambærilegum sjónarmiðum og liggja til grundvallar þeim breytingum sem tíundaðar eru í XI. kafla frumvarpsins um tilkynningar atvika í flugi.
- d. Lagt er til að breytingar verði gerðar á orðalagi 11. gr. laga um rannsókn samgönguslys með vísan til 135. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 þar sem kveðið er á um nýja 5. gr. reglugerðar (ESB) nr. 996/2010. Er orðalagi greinarinnar breytt til samræmis. Hefur þessi breyting þau áhrif að þrátt fyrir orðalag 1. mgr. 4. gr. laganna verði nefndinni skylt að rannsaka flugslys og alvarleg flugatvik sem tengjast EASA-loftförum og verða á íslensku

yfirráðasvæði og flugslys og alvarleg flugatvik sem ekki er hægt að staðsetja á yfirráðasvæði tiltekins ríkis ef EASA-loftfar sem skráð er hér á landi tengist slíku slysi eða atviki. Á hinn bóginn er nefndinni ekki skylt að rannsaka flugslys og flugatvik þeirra loftfara sem ekki teljast EASA-loftför, sbr. þá flokka loftfara sem tilteknir eru í viðauka I við reglugerð (ESB) 2018/1139 auk annarra loftfara sem hugsanlega verða undanskilin gildissviði reglugerðar (ESB) 2018/1139 við innleiðingu hennar í landsrétt. Hafa ber í huga að skylda til rannsóknar kann einnig að velta á því hvort lögbært landsyfirvald hér á landi, Samgöngustofa, fer með eftirlit með því loftfari sem skráð er hér á landi og tengist flugslysi eða flugatviki, þ.e. ef eftirlit með loftfarinu sem skráð er hér á landi hefur að hluta eða öllu leyti verið með samningi fært til annars ríkis kunna skyldur skráningarríkis loftfars sem er til rannsóknar einnig að hafa verið færðar til. Þá er í 3. mgr. tiltekið að nefndinni sé heimilt að taka til rannsóknar flugslys og önnur flugatvik sem tengjast loftförum sem ekki teljast EASA-loftför ef talið er að draga megi af slíkum rannsóknum lærdóm í þágu aukins öryggis. Byggist málsgreinin á samsvarandi ákvæði í nýrri 4. mgr. 5. gr. reglugerðar (ESB) nr. 996/2010.

Í 4. mgr. greinarinnar er byggt á orðalagi gildandi d-liðar 2. mgr. 11. gr. laga um rannsókn samgönguslysa.

5. mgr. greinarinnar byggist á samsvarandi ákvæði í 5. mgr. nýrrar 5. gr. reglugerðar (ESB) nr. 996/2010. Vísað er meðal annars til þess að nefndinni sé heimilt að ákveða að hefja ekki rannsókn ef um er að ræða ómannað loftfar sem ekki er háð útgáfu vottorðs eða útgáfu yfirlýsingar í samræmi við lög um loftferðir. Rétt er að taka fram að í slíku tilviki eru framangreind vottorð og yfirlýsingar meðal annars þau er staðfesta að hönnun ómannaðra loftfara samrýmist gildandi kröfum og sem Flugöryggisstofnunin hefur eftirlit með, með öðrum orðum að um sé að ræða ómannað loftfar sem háð er vottun, sbr. 56. gr. frumvarpsins. Þá vísar 5. mgr. 5. gr. reglugerðar (ESB) nr. 996/2010 til 1. og 5. mgr. 56. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 í þessu samhengi. En 1. og 5. mgr. 56. gr. þeirrar reglugerðar tiltaka að slík vottorð eða yfirlýsingar geti lotið að hönnun, framleiðslu, viðhaldi og starfrækslu ómannaðra loftfara og hreyfla þeirra, loftskrúfna, hluta og úppsetts búnaðar og búnaðar til að fjarstýra þeim sem og vottun starfsfólks þess, þ.m.t. fjarflugmanna, auk þeirra fyrirtækja sem taka þátt í þessari starfsemi.

- e. Það leiðir af þeim breytingum sem gerðar eru á 11. gr. laga um rannsókn samgönguslysa að 11. gr. a er felld niður.
- f. EASA annast fyrir hönd EASA-ríkjanna starfsemi og verkefni hönnunarríkis, framleiðsluríkis og skráningarríkis samkvæmt Chicago-samningnum þegar um er að ræða vottun hönnunar framleiðsluvara, hluta, úppsetts búnaðar og búnaðar til að fjarstýra ómönnum loftförum sem falla undir gildissvið reglugerðar (ESB) 2018/1139. Því skal bjóða EASA, í samræmi við 13. viðauka (rannsókn flugslysa og flugatvika) við Chicago-samninginn, að taka þátt í öryggisrannsókn til að stuðla að, innan síns valdsviðs, skilvirkni hennar og tryggja örugga hönnun loftfara án þess að það hafi áhrif á óhæði rannsóknarinnar. Á sama hátt skal bjóða lögbærum landsyfirvöldum EASA-ríkjanna að taka þátt í öryggisrannsóknum. 1. og 2. mgr. 14. gr. byggist á 1. mgr. 8. gr. reglugerðar (ESB) nr. 996/2010. Þær breytingar sem lagðar eru til á 3.–7. mgr. 14. gr. laganna leiðir af 8. og 10. gr. reglugerðar (ESB) nr. 996/2010 og með vísan til 13. viðauka (rannsókn flugslysa og flugatvika) við Chicago-samninginn. Vegna annarra breytinga sem lagðar eru til, þ.m.t. nýrrar 1. mgr. 14. gr. laga um rannsókn samgönguslysa, eru einnig lagðar til breytingar á nú 8. og 9. mgr. greinarinnar til samræmis. Byggist greinin meðal annars á

1. mgr. 15. gr. reglugerðar (ESB) nr. 996/2010. Hugtökin *stjórnandi rannsóknar* (e. investigator in charge) og *trúnaðarfulltrúi* (e. accredited representative) eru skýrð nánar í 3. gr. laganna. *Ráðgjafi* (e. adviser) er einstaklingur sem ríki tilnefnir á grundvelli menntunar hans og hæfis í þeim tilgangi að aðstoða trúnaðarfulltrúa við öryggisrannsókn.
- g. Hér eru lagðar til fáeinar breytingar á 27. gr. laga um rannsókn samgönguslysa. Miða breytingarnar að því að aðlaga lög um rannsókn samgönguslysa frekar að 14. gr. reglugerðar (ESB) nr. 996/2010.
- h. Um er að ræða tillögu til breytinga er leiðir af breytingum á 27. gr. laga um rannsókn samgönguslysa.
- i. Breytingin er lögð til til að gæta samræmis við önnur ákvæði laganna og frumvarpsins.

Um 260. gr.

Til nánari skýringa vísast til umfjöllunar um 85. og 86. gr. í VIII. kafla um flugrekstur.

Um 261. og 262. gr.

Með upptöku reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008 frá 20. febrúar 2008 um sameiginlegar reglur um almenningflug og um stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópu og niðurfellingu tilskipunar ráðsins 91/670/EEB, reglugerðar (EB) nr. 1592/2002 og tilskipunar 2004/36/EB, sbr. ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 19/2011 frá 19. desember 2011, var samþykktur sérstakur aðlögunartexti við gerðina sem tiltekur að EFTA-ríkin eru skuldbundin til að beita bókun 7 um friðhelgi og forrættindi Evrópusambandsins. Í þessu samhengi er rétt að benda á að aðlögunartexti er bindandi gagnvart aðildarríkjum EES-samningsins að þjóðarétti. Sambærilegan aðlögunartexta hvað varðar gildi bókunar 7 er að finna í flestöllum gerðum sem innleiddar hafa verið í EES-samninginn og varða aðild EFTA-ríkjanna að stofnunum Evrópusambandsins. Bókun 7 um friðhelgi og forrættindi Evrópusambandsins hefur að geyma sérstakt ákvæði í 12. gr. um undanþágu embættis- og starfsmanna Evrópusambandsins frá skattlagningu af hendi aðildarríkjanna og þess í stað tekið fram að embættis- og starfsmenn Evrópusambandsins skuli greiða skatt í þágu sambandsins til þess. Í lauslegri þýðingu hljóðar 12. gr. bókunarinnar svo: „Embættismenn og aðrir starfsmenn Sambandsins skulu vera skattskyldir til hagsbóta fyrir Sambandið af *föstum launum* (e. salaries), *öðrum launum* (e. wages) og *þóknunum* (e. emoluments) í samræmi við þau skilyrði og málsmeðferð sem Evrópuþingið og ráðið setja samkvæmt venjulegri löggjafarmedferð og að höfðu samráði við hlutaðeigandi stofnanir. Þeir skulu vera undanþegnir sköttum á föst laun, önnur laun og þóknanir greiddar af Sambandinu.“

Í þeim drögum sem nú liggja fyrir að ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar um innleiðingu nýju EASA-reglugerðarinnar, reglugerðar (ESB) 2018/1139, er að finna samsvarandi ákvæði um gildi bókunar 7 um friðhelgi og forrættindi Evrópusambandsins. Í ljósi ábendinga Eftirlitsstofnunar EFTA til íslenskra stjórnvalda vegna innleiðingar framangreinds aðlögunartexta og efnisákvæða bókunar 7 þykir rétt að leggja til breytingar á bæði tekjuskattslögum og lögum um friðhelgi og forrættindi alþjóðastofnana til að tryggja þennan rétt eins og hann hefur verið túlkaður í fjölmörgum úrlausnum dómstóls Evrópusambandsins þar sem reynt hefur á túlkun 12. gr. bókunarinnar og forvera hennar.

Því er lagt til í 261. gr. að nýrri grein verði bætt við lög um friðhelgi og forrættindi alþjóðastofnana sem tryggja skattfrelsi launa og launatengdra greiðslna embættismanna og starfsmanna stofnana Evrópusambandsins og endurspegli þannig 2. mgr. 12. gr. bókunar 7 um friðhelgi og forrættindi Evrópusambandsins sem vísað var til hér á undan.

Í 262. gr. er lagt til að gerðar verði breytingar á lögum um tekjuskatt og nýjum málslíð verði bætt við 2. tölul. A-liðar 1. mgr. 30. gr. tekjuskattslaganna. Þar sé tilgreint að frá tekjum manna skv. II. kafla laganna megi draga, auk launatekna sem greiddar eru embættismönnum, starfsmönnum, fulltrúum og öðrum starfsmönnum sem starfa hjá alþjóðastofnunum eða ríkja-samtökum, eftirlaun og örorkulífeyri, auk dánarbóta sem greiddar eru til eftirlifandi maka og barna.

Um 263.–270. gr.

Þær breytingar sem lagðar eru til á tollalögum, nr. 88/2005, lögum um vörugjald af öku-tækjum, eldsneyti o.fl., nr. 29/1993, lögum um tóbaksvarnir, nr. 6/2002, lögum um verslun með áfengi og tóbak, nr. 86/2011, lögum um opinber fjármál, nr. 123/2015, lögum um fjár-málafyrirtæki, nr. 161/2002, lögum um váttryggingastarfsemi, nr. 100/2016, og lögum um öryggi raforkuvirkja, neysluveitna og raffanga, nr. 146/1996, eiga það sammerkt að um er að ræða leiðréttingu á orðalagi einstakra ákvæða er varðar orðið „flugvél“ eða „flugfar“ og þess í stað lagt til að orðið „loftfar“ sé notað. Í þessu samhengi er vísað til skýringa á hugtakinu „loftfar“ sem um er fjallað í 3. gr. frumvarpsins.

Um 271. gr.

Sú breyting sem lögð er til varðar tilvísun til númers þess kafla sem fjallar um vinnu-umhverfi flugverja. Verði frumvarp þetta að lögum breytist númer kaflans sem fjallar um vinnuumhverfi flugverja úr VI. í X. og númer laganna einnig.

Um 272. gr.

Þær breytingar sem lagðar eru til á lögum um Landhelgisgæslu Íslands tengjast með beinum hætti þeim breytingum sem gerðar eru á XIX. kafla frumvarpsins um leit, aðstoð og björgun og vísast nánar til umfjöllunar í 222. gr. um hlutverk Landhelgisgæslunnar.

Um 273. og 274. gr.

Vegna fullgildingar og lögfestingar Íslands á Höfðaborgarsamningnum svonefnda, sjá lög um Höfðaborgarsamninginn um alþjóðleg tryggingarréttindi í hreyfanlegum búnaði og bókun um búnað loftfara, nr. 74/2019, sem tóku gildi 1. október 2020 (hér eftir HSL), eru lagðar til fáeinar breytingar á lögum um aðför og lögum um nauðungarsölu. Helgast þessar breytingar einkum af ólíkri nálgun og skilgreiningum annars vegar í HSL og hins vegar lögum um skráningu réttinda í loftförum, nr. 21/1966.

Í stuttu máli þá skilgreinir bókunin um búnað loftfara (við Höfðaborgarsamninginn, sjá HSL) hugtakið *loftfar* eins og það orð er skilgreint að því er tekur til Chicago-samþykktarinnar (í þessu frumvarpi er vísað til þessarar samþykktar sem Chicago-samningsins frá 1944) sem er annaðhvort flugskrokkur með áfestum hreyflum loftfara eða þyrta. *Loftfarshlutir* (e. aircraft objects) eru skilgreindir sem *flugskrokkar* (e. airframes), *hreyflar loftfars* (e. aircraft engines) og þyrta. Þá eru jafnframt bæði hugtökin „hreyflar loftfara“ og „þyrta“ nánar skilgreind í bókuninni. Í þessu samhengi er mikilvægt að hafa í huga að ekki er greint milli þyrta (búks) og *þyrils* (e. rotor) hjá þeim þýrlum sem falla undir gildissvið HSL, eins og flugskrokks og hreyfla loftfars hjá öðrum loftförum en þýrlum sem falla undir gildissvið HSL.

Samkvæmt 1. mgr. 22. gr. laga um skrásetningu réttinda í loftförum, nr. 21/1966, tekur skráning réttinda einnig til búnaðar sem komið er fyrir í loftfari, þar á meðal hreyfla, *skrúfu* (e. propeller) og fleira sem einungis um stundarsakir er skilið frá loftfarinu. Þá er tiltekið í

2. mgr. 22. gr. sömu laga að ekki verði sérstök réttindi stofnuð eða áskilin að því er varðar slíkan búnað eða slíka hluta loftfars er um getur í 1. mgr. sömu greinar.

Rétt er í þessu samhengi að benda á 1. gr. a í lögum um skrásetningu réttinda í loftförum, nr. 21/1966, sem tiltekur að ákvæði laga um Höfðaborgarsamninginn um alþjóðleg tryggingarréttindi í hreyfanlegum búnaði og bókun um búnað loftfara hafa forgang fram yfir ákvæði laganna vegna skráðra tryggingarréttinda sem falla undir Höfðaborgarsamninginn og bókun um búnað loftfara og innbyrðis þýðingu skráðra tryggingarréttinda og þeirra úrræða sem kröfuhafi hefur til að ná fullnustu kröfu sinnar frá því tímamarki.

Þeim breytingum sem lagðar eru til í a- og c-lið 273. gr. og c-lið 274. gr. er einkum ætlað að afmarka rétt til fjárnáms og nauðungarsölu í fylgifé loftfara eða loftfarshlut með vísan til framangreindra tveggja laga.

Í b-lið 273. gr. er lagt til að lögfest verði sú regla eða árétting sem felst í dd-lið 1. gr. Höfðaborgarsamningsins um skráningu aðfarargerða í alþjóðlegu skrána til að þau geti öðlast réttarvernd gagnvart síðar skráðum réttindum.

Í a-lið 274. gr. er lögð til breyting á 4. mgr. 11. gr. laga um nauðungarsölu varðandi loftfar sem skráð er erlendis (í erlendri loftfaraskrá) eða loftfarshlut sem fellur undir HSL, þ.e. að við beiðni um nauðungarsölu skuli leggja fram staðfest gögn frá erlendri réttindaskrá eða, ef við á, upplýsingar úr alþjóðlegu skránni um skráð réttindi.

Í b-lið 274. gr. er lagt til að sú afmörkun sem 17. gr. laganna tiltekur verði útvíkkuð og taki einnig til loftfarshluta (flugskrokka, hreyfla loftfara og þyrlna). Hugtakið *loftfarshlutur* er samhljóða sömu skilgreiningu og tiltekin er í bókun um búnað loftfara við Höfðaborgarsamninginn.

Í c-lið 274. gr. er lögð til breyting á 1. mgr. 30. gr. laganna er varðar nauðungarsölu loftfars og ef við á fylgifé þess. Þessi breyting á rætur að rekja til 22. gr. laga um skrásetningu réttinda í loftförum þar sem tiltekið er að séu réttindi skráð í loftfari taki þau einnig yfir búnað, svo sem hreyfla, skrúfur, tæki og loftfarsbúnað sem einungis um stundarsakir verður skilinn frá loftfari. Er því lagt til að ef loftfar/loftfarshlutur fellur utan gildissviðs laga um gildistöku Höfðaborgarsamningsins og bókunar um búnað loftfara eigi þessi sérheimild við, þ.e. að sýslumaður eigi val um hvort loftfar og fylgifé sé boðið upp í einu lagi eða með aðskildum hætti. Sé um að ræða loftfarshlut sem fellur undir gildissvið Höfðaborgarsamningsins og bókunar um búnað loftfara liggur í hlutarins eðli að slíkur hlutur verður boðinn upp einn og sér, þ.e. hreyfill telst ekki fylgifé flugskrokks.

Fylgiskjal.

Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air [Montreal-samningurinn frá 28. maí 1999 á ensku].

www.althingi.is/altext/pdf/152/fylgiskjol/s0188-f_I.pdf