

150. löggjafarþing 2019–2020.

Þingskjal x — x. mál.

Stjórnarfrumvarp.

Frumvarp til laga

um breytingar á lögum um loftferðir o. fl.
(samræmdar reglur á sviði almenningssflugs og stofnun Flugöryggisstofnunar
Evrópusambandsins, EES-reglur)

Frá samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra.

I. kafli Gildissvið og orðskýringar

I. KAFLI.

Breytingar á lögum um loftferðir nr. 60/1998, með síðari breytingum.

1. gr.

Breytingar á I. kafla. Almenn ákvæði.

I. kafli laganna, ásamt nýrri fyrirsögn, **Gildissvið og orðskýringar.**, orðast svo:

a. (1. gr.)

Gildissvið.

Lög þessi gilda á íslensku yfirráðasvæði og um:

- a. loftför skráð á Íslandi, 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, og önnur tæki og hluti sem ferðast um loftið en eru eigi loftför, í för til og frá og innan íslensks yfirráðasvæðis,
- c. loftför skráð í þriðja ríki, í för til og frá og innan íslensks yfirráðasvæðis,
- d. loftför skráð í þriðja ríki sem eru starfrækt:
 - i. í ábataskyni af aðila, sem er með höfuðstöðvar eða aðalaðsetur á Íslandi, eða
 - ii. flugrekanda/umráðanda, sem hefur aðalaðsetur sitt hér á landi, sem lýtur eftirliti Samgöngustofu að hluta eða öllu leyti á grundvelli samnings við skráningarríki,
- e. þá einstaklinga og lögaðila, með aðalaðsetur eða höfuðstöðvar utan íslensks yfirráðasvæðis, sem teljast eftirlitsskyldir aðilar samkvæmt lögum þessum,
- f. þá aðila sem falla undir samning um tilfærslu eftirlits að hluta eða öllu leyti frá lögbæru landsyfirvaldi erlends ríkis eða Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins til Samgöngustofu,
- g. verkefni, eftirlit, réttindi og skyldur Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins og Eftirlitsstofnunar EFTA á sviði flugmála.

Ráðherra ákveður að hve miklu leyti reglugerðir settar samkvæmt heimild í lögum þessum gilda utan íslensks yfirráðasvæðis og um loftför skráðum í þriðja ríki sem fljúga til og frá og innan íslensks yfirráðasvæðis.

b. (2. gr.)

Orðskýringar.

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

Aðrar aðferðir til að uppfylla kröfur (e. alternative means of compliance, AltMoC): 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.

Almannaflug (e. general aviation operation): Flug loftfars, annað en flutningaflug eða sérstök starfræksla í ábataskyni.

Almenningsflug (e. civil aviation): Allt flug annað en ríkisflug, þ.m.t. almannaflyg og starfræksla í ábataskyni.

Alþjóðlegar kröfur og ráðlagðar starfsvenjur (e. standards and recommended practices): Alþjóðlegar kröfur (staðlar) og ráðlagðar starfsvenjur sem Alþjóðaflugmálastofnunin hefur samþykkt í samræmi við 37. gr. Chicago-samningsins.

Aframhaldandi lofthæfi (e. continuing airworthiness): Allt ferlið sem tryggir að loftfar uppfylli ávallt, á þeim tíma sem það er starfrækt, gildandi kröfur um lofthæfi og sé öruggt í starfrækslu.

EASA-flugvöllur: Flugvöllur sem fellur undir gildissvið EASA-reglugerðarinnar.

EASA-loftfar (e. EASA aircraft): Loftfar sem fellur undir gildissvið EASA-reglugerðarinnar.

EASA-reglugerðin: Reglugerð (ESB) 2018/1139 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, (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 leiða af ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar og bókun 1 um altæka aðlögun.

EASA-ríki: Aðildarríki Evrópusambandsins og þau Evrópuríki sem taka þátt í starfsemi EASA á grundvelli EASA-reglugerðarinnar.

Eftirlit (e. oversight): Sannprófun, sem lögbært yfirvald eða einhver fyrir þess hönd, framkvæmir með samfelldum hætti, á því hvort kröfur laga þessara og reglugerða settra á grundvelli þeirra og sem liggja til grundvallar útgáfu vottorðs eða útgáfu yfirlýsingar, séu áfram uppfylltar.

Fjarflugmaður (e. remote pilot): Einstaklingur sem ber ábyrgð á öruggu flugi ómannaðs loftfars með því að stjórna stýrakerfi loftfarsins, annaðhvort handvirk eða, ef ómannaða loftfarið flýgur sjálfvirk, með því að fylgjast með stefnu þess og vera reiðubúinn að grípa inn í og breyta stefnunni hvenær sem er.

Flugafgreiðsla (e. groundhandling service): Öll þjónusta sem veitt er á flugvöllum sem samanstendur af öryggistengdum aðgerðum á sviði 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).

Flughermisþjálf (e. flight simulation training device): Allar gerðir tækja þar sem hermt er á jörðu niðri eftir flugskilyrðum, þ.m.t. flughermar, flugþjálfunartæki, flugleiðsöguþjálfar og grunnþjálfunartæki fyrir blindflug.

Flugleiðsöguþjónusta (e. air navigation services): Flugumferðarþjónusta, fjarskipta-, leiðsögu- og kögunarþjónusta, veðurþjónusta fyrir flugleiðsögu og upplýsingaþjónusta flugmála.

Fjarskiptaþjónusta (e. communication services): Faststöðva- og farstöðvaþjónusta fyrir flug til að gera möguleg fjarskipti milli landstöðva, milli loftfara og landstöðva og milli loftfara vegna flugstjórnarþjónustu.

Flugumferðarþjónusta (e. air traffic services): Hugtak sem nær til mismunandi þjónustu: flugupplýsingaþjónustu, viðbúnaðar- og ráðgjafaþjónusta og flugstjórnarþjónustu (aðflugsstjórnarþjónustu, flugstjórnarsvæðiþjónustu og flugturnsþjónustu).

Kögunarþjónusta (e. surveillance services): Búnaður og þjónusta sem eru notuð til að ákvarða staðsetningu sérhvers loftfars til að tryggja örugga fjarlægð milli loftfara.

Leiðsöguþjónusta (e. navigation services): Búnaður og þjónusta sem láta í té upplýsingar um stöðu og tíma loftfara.

Upplýsingaþjónusta flugmála (e. aeronautical information service): Þjónusta sem er stofnuð innan skilgreinds rýmis og sem er ábyrg fyrir að miðla flugmálaupplýsingum og gögnum sem nauðsynleg eru til að tryggja öryggi, reglufestu og skilvirkni í flugleiðsögu.

Veðurþjónusta (e. meteorological services): Búnaður og þjónusta sem láta loftfari í té veðurspár, yfirlit og athuganir sem og hvers konar aðrar veðurupplýsingar og gögn sem ríki veita til notkunar fyrir flug.

Flugliði (e. flight crew member): Flugverji sem er handhafi gilds skirteinis og falið er starf sem nauðsynlegt er við stjórn og starfrækslu loftfars meðan á fartíma stendur.

Flugrekandi/umráðandi (e. operator): Einstaklingur, fyrirtæki eða stofnun sem starfrækir eða býðst til að starfrækja loftfar.

Flugverji (e. aircrew): Einstaklingur sem flugrekandi tilnefnir til að gegna skyldustörfum um borð í loftfari.

Flugvöllur (e. aerodrome): 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 nokkru eða öllu leyti til afnota við komur og brottfarir loftfara og hreyfingar þeirra á jörðu niðri.

Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins (e. European Union Aviation Safety Agency, EASA): Stofnun Evrópusambandsins, stofnuð á grundvelli EASA-reglugerðarinnar, sem Ísland á aðild að í gegnum samninginn um Evrópska efnahagssvæðið.

Flutningaflug (e. commercial air transport operation): Starfræksla loftfars sem felur í sér flutninga á farþegum, vörum eða pósti gegn greiðslu eða annars konar gjaldi.

Framleiðsluvara (e. product): loftfar, hreyfill eða loftskrúfa.

Fyrirtæki (e. undertaking): Einstaklingur eða lögaðili, hvort sem hann stundar viðskipti í ábataskyni eða ekki, eða hverskonar opinber stofnun hvort hún hefur réttarstöðu lögaðila eða ekki.

Geðvirk efni (e. psychoactive substances): Alkóhól, ópíumefni, kannabisefni, róandi lyf og svefnlyf, kókaín, önnur geðörvandi lyf, ofskynjunarlyf og rokgjörn leysiefni en að undanskildu koffíni og tóbaki.

Hindrun (e. obstacle): 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 metin sem hætta fyrir flugumferð.

Hlað (e. apron): 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.

Hlaðstjórnunarþjónusta (e. apron management service): Þjónusta sem veitt er til að stjórna aðgerðum og hreyfingum loftfara og ökutækja á hlaði.

Hlutur (e. part): Hluti framleiðsluvöru eins og skilgreint er í tegundarhönnun framleiðsluvörunnar.

Hæfur aðili (e. qualified entity): 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 ábyrgð Flugöryggisstofnunarinnar eða lögbærs landsyfirvaldsins.

Hættulegur varningur (e. dangerous goods): Hlutir eða efni sem geta stofnað heilbrigði, öryggi, eignum eða umhverfinu í hættu og sem 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, þ.á.m. viðbótarefni og breytingar sem samþykktar hafa verið af stofnuninni.

Höfuðstöðvar (e. principal place of business): Aðalskrifstofa eða skráð skrifstofa fyrirtækis þar sem aðalfjármálastarfsemi og rekstrarstjórnun starfsemi fer fram.

Kerfi rekstrarstjórnunar flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu (e. ATM/ANS system): Safn af kerfishlutum í lofti og á jörðu niðri svo og búnaður í geimnum sem veitir stuðning fyrir flugleiðsöguþjónustu á öllum stigum flugs.

Kerfishlutar rekstrarstjórnunar flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu (e. ATM/ANS constituent): Áþreifanlegir hlutir eins og vélbúnaður og óáþreifanlegir hlutir eins og hugbúnaður sem rekstrarsamhæfi evrópska netsins fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar byggist á.

Leiðbeiningarefni (e. guidance material, GM): Efni, sem er ekki bindandi, sem þróað er af lögbærum yfirvöldum 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.

Loftfar (e. aircraft): Loftfar samkvæmt lögum þessum telst sérhvert tæki sem haldist getur á flugi vegna verkana loftsins, annarra en loftpúðaáhrifa við yfirborð jarðar.

Lögbær yfirvöld: Lögbært landsyfirvald í ríki og lögbært yfirvald, hvort um sig eða saman, eftir atvikum.

Lögbært landsyfirvald (e. national competent authority): 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.

Lögbært yfirvald (e. competent authority): Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins.

Ómannað loftfar (e. unmanned aircraft/unmanned aircraft systems): 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.

Óuppsettur búnaður (e. non-installed equipment): Hvers konar mælar, búnaður, kerfi, tækjabúnaður, fylgihlutir, hugbúnaður eða aukahlutir, sem flugrekandi tekur með um borð í loftfar, sem eru ekki hlutar, sem eru notaðir eða eru ætlaðir til notkunar við starfrækslu eða stjórn loftfars, sem auka líkurnar á því að farþegar komist lífs af, eða sem gætu haft áhrif á örugga starfrækslu loftfarsins.

Rekstraraðili flugvallar (e. aerodrome operator): Lögaðili eða einstaklingur sem starfrækir eða hefur í hyggju að starfrækja einn flugvöll eða fleiri.

Rekstrarstjórnun flugumferðar (e. air traffic management): Samstillt stjórnun í lofti og á jörðu niðri (flugumferðarþjónusta, loftrýmisstjórnun og flæðisstjórnun flugumferðar) sem krafist er til að tryggja örugga og skilvirka hreyfingu loftfars á öllum stigum starfrækslu.

Rekstrarstjórnun flugumferðar og flugleiðsöguþjónusta (e. air traffic management/air navigation services, ATM/ANS): Rekstrarstjórnun flugumferðar og flugleiðsöguþjónusta sem nær yfir allt eftirfarandi: aðgerðir og þjónusta á sviði rekstrarstjórnunar flugumferðar, eins og hún er skilgreind í lögum þessum, flugleiðsöguþjónustu, eins og hún er skilgreind í lögum þessum, þ.m.t. þau netstjórnunarverkefni og -þjónusta sem um getur í 6. gr. reglugerðar (EB) nr. 551/2004, sem og þjónusta sem styrkir merki frá gervihnöttum í grunnklösum GNSS-kerfisins í tengslum við flugleiðsögu, flugferlahönnun sem og þjónusta 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.

Ríkisloftfar (e. state aircraft): Loftfar sem er skráð sem ríkisloftfar og starfrækt af hernaðaryfirvöldum, lögreglu eða tollgæslu.

Sérstök starfræksla (e. special operation): Öll starfræksla önnur en flutningaflug þar sem loftfarið er notað fyrir sérstaka starfsemi eins og landbúnað, byggingastarfsemi, ljósmyndun, landmælingar, athuganir, eftirlit og eftirlit úr lofti, auglýsingaflug, viðhaldsflug.

Starfræksla í ábataskyni (e. commercial operation): Hverskonar starfræksla loftfars gegn greiðslu eða annars konar gjaldi, fyrir almenning, eða ef starfrækslan er ekki fyrir almenning, fer hún fram samkvæmt samningi milli flugrekanda/umráðanda loftfars og viðskiptavinar þar sem sá siðarnefndi stjórnar flugrekanda/umráðanda ekki með neinum hætti.

Starfsemi neta fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar (e. ATM network functions): verkefni sem netstjórnandi sinnir í samræmi við reglugerð (ESB)-2019/123.

Viðhald (e. maintenance): Hvert eftirfarandi atriði eitt sér eða sambland þeirra: grannskoðun, viðgerð, skoðun, endurnýjun, breyting eða lagfæring á galla í loftfari eða íhlut, að undanskilinni fyrirflugsskoðun.

Viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur (e. acceptable means of compliance, AMC): Viðmið sem eru ekki bindandi sem viðeigandi lögbært yfirvald samþykkir til að sýna fram á aðferðir til að staðfesta samræmi við gildandi reglugerðir.

Vottorð (e. certificate): Hverskonar vottorð, samþykki, skírteini, heimild, staðfestingarvottorð eða annað skjal sem gefið er út í framhaldi af vottun sem staðfestir samræmi við viðeigandi kröfur.

Vottun (e. certification): Hvers konar viðurkenning í samræmi við lög þessi sem byggist á viðeigandi mati á því hvort andlag vottunar uppfylli viðeigandi kröfur með útgáfu viðeigandi vottorðs til staðfestingar á slíkri reglufylgni.

Vottunarforskriftir (e. certification specifications (CS)): Tæknistaðlar sem Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins hefur samþykkt þar sem tilgreindar eru aðferðir til að staðfesta samræmi við kröfur í lögum og stjórnvaldsfyrirmælum og sem aðili má nota vegna vottunar.

Yfirlýsing (e. declaration): Hverskonar skrifleg yfirlýsing, sem er gerð í samræmi við lög þessi og alfarið á ábyrgð lögaðila eða einstaklings sem staðfestir að viðeigandi kröfur er varða andlag yfirlýsingar séu uppfylltar.

Öryggis- og þjónustuliði (e. cabin crew): Flugverji með tilskilin starfsréttindi, annar en flugliði eða sérhæfður flugverji, sem flugrekandi felur að gegna skyldustörfum er tengjast öryggi farþega og flugöryggi meðan á flugi stendur.

Öryggistengdur flugvallabúnaður (e. safety-related aerodrome equipment): 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.

II. kafli Aðgangur að íslensku yfirráðasvæði

2. gr.

Breytingar á II. kafla. Loftför í opinberum rekstri.

II. kafli laganna, auk nýrrar fyrirsagnar, **Aðgangur að íslensku yfirráðasvæði.**, orðast svo:

a. (3. gr.)

Ferð um íslenskt yfirráðasvæði.

Loftfari er aðeins heimil för um íslenskt yfirráðasvæði að uppfylltu einhverju af eftirfarandi skilyrðum:

- a. það hefur íslenskt þjóðerni og viðeigandi gilt lofthæfivottorð, þjóðarlofthæfivottorð, takmarkað lofthæfi- eða þjóðarlofthæfivottorð eða flugleyfi í samræmi við IV. kafla laga þessara,
- b. það hefur þjóðerni EASA-ríkis sem hefur með samningi verður veittur réttur til loftferða um íslenskt yfirráðasvæði og hefur gilt lofthæfivottorð, takmarkað lofthæfivottorð eða flugleyfi,
- c. það hefur þjóðerni ríkis, sem ekki er EASA-ríki, sem hefur með samningi verið veittur réttur til loftferða um íslenskt yfirráðasvæði og hefur gilt lofthæfivottorð,
- d. það er íslenskt ríkisloftfar og eða loftfar skráð á Íslandi sem er starfrækt af opinberum aðila til að sinna þjónustu í almannabágu eða skyldu á ábyrgð ríkisins af opinberum aðila, og hefur gilt lofthæfivottorð, þjóðarlofthæfivottorð, takmarkað lofthæfi- eða þjóðarlofthæfivottorð, flugleyfi eða heimild skv. IV. kafla laga þessara,
- e. það er ríkisloftfar erlends ríkis, loftfar skráð í erlendu ríki þar sem yfirlýstur tilgangur flugsins er í þágu erlends ríkis, það er ómannað ríkisloftfar, sem hafa til þess formlega heimild þess ráðherra sem fer með utanríkismál,
- f. það er óskráð loftfar í tilteknum flokki eða af tiltekinni tegund og eða undir tiltekinni hámarksflugtakspýngd sem ráðherra ákvarðar, sem ekki er starfrækt í ábataskyni og uppfyllir þær kröfur sem gerðar eru til starfrækslu þess, enda hefst flug og endar innan íslensks yfirráðasvæðis án þess að vera flogið yfir annað ríki,
- g. það hafi heimild ráðherra eða Samgöngustofu til ferðar um íslenskt yfirráðasvæði.

Heimild má binda þeim skilyrðum nauðsynleg teljast og er afturkallanleg án fyrirvara.

Ráðherra er heimilt að kveða nánar á um í reglugerð ferð loftfara og starfrækslu þeirra um og innan íslensks yfirráðasvæðis, sem og þeirra tækja eða hluta sem eru ætluð til að hreyfast um loftið en teljast ekki loftför, komu og brottför, framkvæmd heimildarveitinga og þeirra skilyrða sem slík tæki, hlutir og loftför kunna að þurfa uppfylla með tilliti til lofthæfi, búnaðar, umhverfissamræmis og mengunarvarna, flugöryggis, verndar, vátryggingar og ráðstafana til að tryggja öryggi á jörðu niðri.

b. (4. 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 hyggist fljúga til, frá og innan íslensks yfirráðasvæðis skal vottað af viðeigandi lögbæru yfirvaldi með tilliti til flugöryggis, flugverja og vegna flugverndar.

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

Flugrekanda/umráðanda loftfars skv. 2. mgr., sem hyggist 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. þessarar greinar og skal tilkynna viðeigandi lögbærum yfirvöldum yfirlýsingu sína.

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

Ráðherra er heimilt að kveða á um undanþágu frá vottun eða yfirlýsingu skv. 2. mgr. þessarar greinar í reglugerð, enda sé slíkt flug til að ráða bót á ófyrirsjáanlegri og brýnni þörf og flugrekandi/umráðandi tilkynnir fyrirfram lögbærum yfirvöldum fyrirhugað flug og sækir um vottun.

Grein þessi gildir ekki um loftför sem sæta banni eða eru skráð í ríkjum sem sæta banni til flugs, sbr. 170. gr.

Ráðherra skal heimilt í reglugerð að kveða nánar á um kröfur til umsóknar, innleiðingu alþjóðlegra krafna og ráðlagðra starfsvenja sem fylgja ber, mats, úttekta og eftirlits lögbærra yfirvalda, málsmeðferðar, heimildir til útgáfu, viðhalds heimilda, takmörkun, tímabundna niðurfellingu eða afturköllun heimilda og vöktunar á flugrekendum/umráðendum.

c. (5. gr.)

Erlend ríkisloftför.

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

Ráðherra ákveður hvernig ferðum erlendra ríkisloftfara skuli háttað innan íslensks yfirráðasvæðis og veitir heimild til yfirflugs, viðkomu, komu og brottfarar.

Ráðherra getur hvernær sem er ákveðið að afturkalla heimild skv. 2. mgr. sem og ákveðið að erlent ríkisloftfar skuli yfirgefa íslenskt yfirráðasvæði fyrirvaralaust.

Ráðherra er heimilt að setja nánari reglur um yfirflug, komur og ferðir erlendra ríkisloftfara, svo sem framkvæmd heimildaveitinga, leyfilegan búnað, hvaða starfsemi þau megi stunda og tilkynningaskyldu þeirra, svo og komur og dvöl flugverja ríkisloftfara.

d. (6. gr.)

Flugréttindi - heimild til flugs í ábataskyni.

Aðeins er heimilt að starfrækja flug í ábataskyni til, frá og innan íslensks yfirráðasvæðis að fyrir liggi heimild Samgöngustofu.

Undanþegnir slíkri skyldu eru:

- aðilar með útgefið flugrekstrarleyfi í EASA-ríki eða hafa gefið út yfirlýsingu um flugrekstur í ábataskyni, enda fellur fyrirhugað flug í ábataskyni undir þau réttindi sem viðkomandi EASA-ríki nýtur samkvæmt þeim samningi eða samningum Íslands sem viðkomandi ríki varðar, og
- aðilar með útgefið flugrekstrarleyfi í þriðja ríki sem Ísland hefur samið við um heimild til flugs í ábataskyni, enda fellur fyrirhugað flug undir þau réttindi sem viðkomandi ríki nýtur samkvæmt þeim samningi og að aðili sé tilnefndur samkvæmt samningnum

til þeirra réttinda sem um ræðir og uppfyllir önnur þau skilyrði sem samningur kann að tiltaka.

- c. þeir aðilar sem falla undir c-lið 2. mgr. 80. gr.

Ef aðili skv. 2. mgr. hyggist færa sér í nyt flugréttindi umfram þau réttindi sem samningar Íslands taka til, skal óskað eftir heimild Samgöngustofu 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 innan íslensks yfirráðasvæðis, hyggist 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 óska samþykkis Samgöngustofu áður en fyrirhugað flug hefst.

II. A Stjórnun, verkefni og eftirlit á sviði flugmála

3. gr.

Tveir nýir kaflar.

Á eftir II. kafla laganna koma tveir nýir kaflar, ásamt fyrirsögnum, svohljóðandi:

II. KAFLI A.

Stjórnun, verkefni og eftirlit á sviði flugmála.

- a. (7. gr.)

Stjórnun, verkefni og eftirlit á sviði flugmála.

Ráðherra fer með yfirstjórn flugmála innan íslensks yfirráðasvæðis. Samgöngustofa, og eftir atvikum Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins, annast tiltekin verkefni og eftirlit í samræmi við lög þessi, lög um Samgöngustofu nr. 119/2012 og samninginn um Evrópska efnahagssvæðið, sbr. lög um Evrópska efnahagssvæðið, nr. 2/1993.

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.

Lögbær yfirvöld skulu vakta reglulega og meta öryggisframmistöðu þeirra aðila sem þeir hafa eftirlit með. Eftirlit skal vera samfellt og grundvallast á forgangsatríðum sem eru ákveðin í ljósi áhættu fyrir almenningsflug eftir því sem við á.

- b. (7. gr. a)

Lögbært landsyfirvald.

Samgöngustofa fer með eftirfarandi verkefni og eftirlit með:

- loftförum, sem skráð eru hér á landi, eða starfrækt innan íslensks yfirráðasvæðis,
- eigendum og flugrekendum/umráðendum loftfara skv. 1. gr., flugverjum og ef við á fjarflugmönnum,
- einstaklingum, sem eru handhafar vottorðs, skírteinis, annarra réttinda eða fullgildingar útgefnum af Samgöngustofu eða hafa gefið út yfirlýsingu til stofnunarinnar, auk vottorða sem útgefin eru af fluglæknasetrum eða læknum skv. IV. kafla B laga þessara,
- handhöfum staðfestingarvottorða sem gefin eru út af aðila sem fellur undir e-lið,
- aðilum, sem hafa höfuðstöðvar hér á landi eða aðalaðsetur, sem eru handhafar vottorðs eða annarra réttinda útgefinna af Samgöngustofu eða hafa gefið út yfirlýsingu til stofnunarinnar,

- f. flugvöllum á íslensku yfirráðasvæði, rekstraraðilum flugvalla, aðilum sem veita flugafgreiðslu og eða hlaðstjórnunarþjónustu á flugvöllum og aðilum sem veita rekstrarstjórnun flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu innan íslensks yfirráðasvæðis, sbr. þó d-lið 7. gr. e.
- g. aðilum, sem skylt er samkvæmt lögum þessum og reglugerðum settum samkvæmt þeim til að tilkynna sig fyrirfram, gefa út yfirlýsingu til Samgöngustofu, eða sækja um útgáfu vottorðs, skráningu eða viðurkenningu til stofnunarinnar til að starfrækja, veita þjónustu eða setja vöru á markað innan íslensks yfirráðasvæðis,
- h. aðilum sem sæta eftirliti stofnunarinnar á grundvelli tilfærslu eftirlits.

Jafnframt fer Samgöngustofa með þau verkefni og eftirlit sem tilgreind eru í lögum þessum og reglugerðum settum samkvæmt þeim, auk samninga á sviði flugmála sem Ísland er aðili að.

Tilvísun til aðila skv. ofangreindu felur einnig í sér tilnefnda stjórnendur, þar sem við á, og starfsfólk og verktaka, þ.m.t. starfsfólk og verktaka eftirlitsskyldra aðila, sem hafa á hendi starf sem mikilsvert er fyrir öryggi loftferða. Þriðja ríki samkvæmt þessu ákvæði merkir önnur ríki en EASA-ríki.

- c. (7. gr. b)

Eftirlitsskyldur aðili með aðsetur í fleiri en einu ríki.

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

- d. (7. gr. c)

Eftirlit með öryggi ómannaðra loftfara.

Samgöngustofa fer með eftirlit með öryggi ómannaðra loftfara sem ekki teljast leikföng og opinbera markaðsgæslu á því sviði.

Neytendastofa, lögregla og töllyfirvöld eru Samgöngustofu til aðstoðar á sviði eftirlits eftir því sem við á. Faggildingasvið Hugverkastofu sinnir mati og vaktar tilkynntar stofur, auk eftirlits í samræmi við ákvæði laga um faggildingu o. fl. nr. 24/2006.

- e. (7. gr. d)

Kröfur til lögbærs landsyfirvalds.

Samgöngustofa skal koma á og viðhalda virku stjórnunarkerfi og skjalfestum verklagsreglum sem taka til þeirra verkefna og eftirlits sem stofnuninni eru falin samkvæmt lögum þessum. Þá skal stofnunin koma á kerfisbundnu skráahaldi 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.

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 í umboði stofnunarinnar fer með beitingu valdheimilda á sviði eftirlits, skal hafa skilríki útgefið 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 stofnunarinnar. Eftirlitsfólk á vegum samlagsins, sem Samgöngustofa, kann að taka í þjónustu sína, skal vinna á ábyrgð og undir stjórn stofnunarinnar.

f. (7. gr. e)

Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins.

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

- a. aðilum, sem eru handhafar vottorða útgefnum af Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins eða hafa gefið út yfirlýsingar til stofnunarinnar, þ.m.t. hönnun framleiðsluvara, hluta og úppsetts búnaðar og búnaðar til að fjarstýra loftförum, öryggistengdum flugvallarbúnaði, og hæfum aðilum,
- b. yfirlýsingum aðila varðandi samræmi hönnunar framleiðsluvöru, hluta og úppsetts búnaðar og búnaðar til að fjarstýra loftförum,
- c. aðilum, sem hafa höfuðstöðvar eða aðalsstarfstöð í þriðja ríki, sem eru handhafar vottorðs sem Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins hefur gefið út, eða hafa gefið út yfirlýsingu til stofnunarinnar,
- d. aðilum sem veita samevrópska rekstrarstjórnun flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu og aðilum sem hanna, framleiða, og viðhalda kerfum og kerfishlutum fyrir samevrópska rekstrarstjórnun flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu,
- e. aðilum sem sæta eftirliti Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins á grundvelli tilfærslu eftirlits,
- f. þeirri starfsemi, loftförum og flugverjum, eins og kveðið er nánar á um í reglugerð sem ráðherra setur.

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 þau verkefni sem ráðherra tilgreinir í reglugerð.

Tilvísun til aðila skv. ofangreindu felur einnig í sér tilnefnda stjórnendur þar sem við á og starfsfólk og verktaka, þ.m.t. starfsfólks og verktaka eftirlitsskyldra aðila sem hafa á hendi starf sem mikilsvert er fyrir öryggi loftferða. Þriðja ríki samkvæmt þessu ákvæði merkir önnur ríki en EASA-ríki.

g. (7. gr. f)

Verkefni sem Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins annast fyrir Íslands hönd.

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

Ráðherra skal setja reglugerð þar sem nánar er kveðið á um þau verkefni sem Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins fer með fyrir Íslands hönd.

h. (7. gr. g)

Þóknanir og gjöld Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins.

Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins ákveður þóknunir og gjöld vegna þeirra verkefna og eftirlits sem hún annast og fyrir afgreiðslu kærumála.

i. (7. gr. h)

Tilfærsla eftirlits.

Samgöngustofu er heimilt að færa til verkefni og eftirlit sem heyrir undir stofnunina með samningi til:

- a. erlends ríkis,
- b. Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins,
- c. hæfs aðila, enda sé hann vottaður og metinn hæfur til þeirra verkefna og eftirlits sem um ræðir, skv. 141.-144. gr. laga þessara.

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

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

j. (7. gr. i)

Tilfærsla eftirlits að beiðni eftirlitsskylds fyrirtækis með starfsemi í fleiri en einu EES-riki.

Fyrirtæki, með höfuðstöðvar sínar sína 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 hyggist hafa umtalsverðan hluta starfsstöðva og starfsfólk, sem falla undir vottorðið, í einu eða fleiri EASA-riki. Tvö eða fleiri fyrirtæki, sem eru hluti af sama fyrirtækjahópi, sem hvert og eitt hafa höfuðstöðvar sínar í mismunandi EASA-rikjum, geta einnig lagt fram beiðni skv. 1. mgr., enda séu fyrirtækin handhafar vottorðs, eða hafa hæfi til að sækja um vottorð, fyrir samskonar flugstarfsemi.

Ef Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins eða þau lögbæru landsyfírvöld 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 skv. lögum þessum og reglugerðum settum samkvæmt þeim, eða myndi 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. 7. gr. h að breyttu breytanda.

k. (7. gr. j)

Söfnun, greining og skipti á upplýsingum og gögnum.

Lögbær yfírvöld skulu safna, skiptast á og greina upplýsingar og gögn er varða framkvæmd laga þessara og reglugerða settra á grundvelli þeirra í þágu aukins flugöryggis. Skal Rannsóknarnefnd samgönguslysa hafa aðgang að upplýsingunum til að sinna skyldum sínum.

Samgöngustofa tekur þátt í samstarfi um evrópsk gagnasöfn og skal flytja í það 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.

Samgöngustofa, Rannsóknarnefnd samgönguslysa og eftir atvikum aðrir aðilar sem skylt er að miðla upplýsingum í evrópsku 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 evrópsku

gagnasöfnin. Ávallt skal tryggja að persónulegar upplýsingar sem skráðar eru í evrópsk gagnasöfn, þ.m.t. heilbrigðisupplýsingar, séu ekki geymdar lengur en þörf krefur.

Lögbær yfirvöld 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.

1. (7. gr. k)

Reglugerðarheimild.

Ráðherra skal setja reglugerð, og eftir atvikum, reglugerðir, til innleiðingar EASA-reglugerðinni, breytingum á henni og afleiddum reglugerðum í landsrétt.

Enn fremur er ráðherra er heimilt að kveða nánar á um og setja reglugerð um:

- a. innleiðingu EES-gerða á sviði flugsamgangna, öryggis og verndar í flugi,
- b. kröfur til lögbærs landsyfirvalds, þ.m.t. stjórnkerfis, verklagsreglna, upplýsingaöryggis, tilfanga, aðstöðu og búnaðar, starfsfólks, þjálfunar, um skráahald, framkvæmd og tilhögun eftirlits, vöktunar og vottunar eftirlitsskyldra aðila, flokkun og meðhöndlun frávika og framfylgdarráðstafanir,
- a. verkefni, eftirlit og samstarf Samgöngustofu, Flugöryggisstofnunar Evrópu-sambandsins og Eftirlitsstofnunar EFTA, þ.m.t. um miðlun upplýsinga og gagna, tilkynningar, tilhögun og afmörkun eftirlits, upplýsingaöryggis og varnir gegn áhættum sem ógna kunni öryggi upplýsingakerfa,
- b. markaðseftirlit með ómönnum loftförum og búnaði til að fjarstýra þeim, samstarf yfirvalda,
- c. evrópsk gagnasöfn og gagnagrunna, þ.m.t. þær upplýsingar sem skylt er að skrá, afmörkun þeirra aðila sem skylt er að miðla upplýsingum til skráningar í gagnasöfn, upplýsingaöryggi og vernd persónuupplýsinga, geymslutíma, réttur til aðgangs, takmarkanir á rétti til að leiðrétta eða eyða upplýsingum úr gagnasafni eða gagnagrunni,
- d. þá aðstoð sem Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins veitir Eftirlitsstofnun EFTA, þar á meðal á sviði úttekta og vöktunar á lögbærum landsyfirvöldum, við meðhöndlun frávika og úrræði til framfylgdar,
- e. þá aðstoð sem Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins veitir lögbærum landsyfirvöldum, þ.m.t. á sviði framkvæmdar samninga við þriðju ríki,
- f. samlag evrópsks eftirlitsfólks, þ.m.t. kröfur er lúta að hæfni og reynslu eftirlitsfólks til þátttöku, verklag við að óska eftir eða veita aðstoð eftirlitsfólks, og ákvörðun endurgjalds eða þóknunar,
- g. þóknanir og gjöld Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins, kærunefndar stofnunarinnar og málsmeðferð,
- h. framkvæmd tilfærslu eftirlits, þ.m.t. skilyrði til tilfærslu verkefna og eftirlits og afmörkun og umfang þeirra verkefna og eftirlits sem heimilt er að færa til, málsmeðferð, samráð og upplýsingagjöf, hæfnimat, ráðstafanir, samkomulag eða samning um tilfærslu verkefna og eftirlits, og skráningu samnings um tilfærslu verkefna og eftirlits og önnur skilyrði sem uppfylla þarf og leiða af alþjóðlegum kröfum.

II. B Almenn ákvæði

II. KAFLI B.
Almenn ákvæði.

m. (8. gr.)

Gildi vottorða o. fl.

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

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

n. (8. gr. a)

Yfirlýsingar.

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

- a. útgefandi yfirlýsingar uppfyllir ávallt þær kröfur sem gerðar eru til starfseminnar og skilyrðum til starfrækslu, ef við á, þ.m.t. kröfur er varða meðhöndlun frávika, og viðeigandi lögbært yfirvald geti ákvarðað að svo sé,
- b. hún sé ekki útrunninn, hafi ekki verið afturkölluð eða afskráð,
- c. lögbær yfirvöld hafi ekki lagt bann við starfsemi útgefanda yfirlýsingar.

o. (8. gr. b)

Gagnkvæm viðurkenning.

Erlend vottorð, réttindi, leyfi, fullgilding og yfirlýsingar, sbr. 8. gr. og 8. gr. a, 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 yfirvöldum 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 eða reglugerðum settum 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 slíkt gilt, enda uppfylli viðkomandi vottorð og önnur gögn þær kröfur sem lög þessi og reglugerðir áskilja.

p. (8. gr. c)

Ábyrgðarskylda.

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

Eftirlitsskyldir aðilar skulu virða þau réttindi sem skilgreind eru í þeim vottorðum og öðrum réttindum sem útgefin eru af lögbærum yfirvöldum og fara að öllum skilyrðum og takmörkunum sem tengd eru handhöfn þeirra.

q. (8. gr. d)

Sönnun kunnáttu eða hæfni.

Lögbærum yfirvöldum er heimilt að krefjast þess að tilnefnt fyrirsvars- og ábyrgðarfólk eftirlitsskyldra aðila sanni kunnáttu sína og hæfni með próftöku eða annarri viðurkenndri aðferð skv. ákvörðun viðkomandi stofnunar.

Komi í ljós að kunnáttu eða hæfni fyrirsvars- og ábyrgðarfólks sé ábótavant er viðkomandi stofnun heimilt að synja um samþykki eða fella niður áður gefið samþykki sitt.

r. (8. gr. e)

Skylda til að fara að fyrirmælum.

Eftirlitsskyldum aðilum er skylt að fara eftir og framkvæma þau skyldubundnu fyrirmæli svo sem lofthæfifyrirmæli, rekstrarfyrirmæli, fyrirmæli um áframhaldandi lofthæfi loftfara og fyrirmæli um ráðstafanir til að bregðast tafarlaust við öryggisvanda sem lögbær yfirvöld gefa út.

s. (8. gr. f)

Samvinna.

Eftirlitsskyldur aðili skal greiða fyrir eftirliti, skoðunum og úttektum lögbæra yfirvaldsins eða hæfs aðila eftir atvikum og vinna með eftirlitinu eins og þörf krefur til að lögbæra yfirvaldið geti nýtt valdheimildir sínar með árangursríkum og skilvirkum hætti.

t. (8. gr. g)

Útvistuð starfsemi.

Eftirlitsskyldur aðili skal ávallt tryggja að sú þjónusta eða vara sem er útvistað eða aðkeypt uppfylli viðeigandi kröfur um vottun. Ef aðili útvistar hluta af starfsemi sinni til annars fyrirtækis, sem ekki er vottað til þeirrar starfsemi sem það veitir, skal fyrirtækið sem samið er við starfa innan ramma vottunar vottaðs aðila. Eftirlitsskyldur aðili skal tryggja lögbæru yfirvaldi aðgengi til eftirlits að því fyrirtæki sem samið er við.

III. kafli Skráning loftfara

4. gr.

Breytingar á III. kafla. Skrá um íslensk loftför.

Eftirfarandi breytingar eru gerðar á III. kafla laganna:

- a. 1. mgr. 9. gr. laganna skal vera svohljóðandi: Samgöngustofa skal halda skrá um íslensk loftför, loftfaraskrá, og starfrækja skráningarkerfi flugrekenda/umráðenda ómannaðra loftfara.
- b. Fyrirsögn 9. gr. laganna verður: *Loftfaraskrá og skráningarkerfi flugrekenda/umráðenda ómannaðra loftfara.*
- c. Á eftir 9. gr. b laganna, kemur ný grein, 9. gr. c, ásamt fyrirsögn, svohljóðandi:

Skráningarskyld ómönnuð loftför.

Ef hönnun borgaralegs ómannaðs loftfars er háð vottun skv. 21. gr. c og fyrirhuguð er starfræksla þess innan íslensks yfirráðsvæðis, skal eiganda þess skylt að skrá loftfarið í loftfaraskrá, enda uppfylli eigandi og ómannaða loftfarið að öðru leyti þær kröfur sem gerðar eru til þess skv. lögum þessum og reglugerðum settum samkvæmt þeim.

Við skráningu skulu skráningarskyld ómönnuð loftför fá úthlutað einkvæmu stafrænu skráningarnúmeri.

- d. 1. og 2. mgr. 10. gr. laganna, ásamt fyrirsögn, skal orðast svo:

Eignarhald og umráð.

Heimilt er að skrásetja hér á landi loftfar sem að hluta eða öllu leyti 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 með samningi samið við vegna þessa,
- c. lögaðila sem hafa höfuðstöðvar sínar eða aðalaðsetur hér á landi eða í ríki sem Ísland hefur samið við vegna þessa,

enda eiga ríki og eða ríkisborgarar þeirra ríkja sem Ísland hefur samið við vegna þessa 51% eða meira í þeim aðila sem stundar flugrekstur í ábataskyni og stjórn honum í raun, beint eða óbeint, fyrir tilstilli eins eða fleiri aðila.

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

- e. 12. gr. laganna, ásamt fyrirsögn, skal orðast svo:

Skrásetning loftfara.

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

Þrátt fyrir 1. mgr. skal heimilt að skrá loftför sem ekki teljast EASA-loftför, heimasmiðuð loftför og létt loftför sem talin eru áhættulítill, enda uppfylli slík loftför þær kröfur til lofthæfi sem lög þessi og reglugerðir settar samkvæmt þeim áskilja og að öðru leyti sé hægt að tryggja örugga starfrækslu þeirra.

- f. Í 3. mgr. 16. gr. fellur brott orðið „lofthæfiskirteini“ og í stað þess koma orðin: vottorð um lofthæfi, flugleyfi eða heimild. Í sömu málsgrein fellur brott orðið „skirteini“ og í stað þess koma orðin: vottorðs, flugleyfis eða heimildar.
- g. Við 1. mgr. 18. gr. laganna bætist eftirfarandi málslíður: Með umsókn um afskráningu loftfars skal fylgja þjóðernis- og skrásetningarskirteini loftfarsins sem beiðni lýtur að.

- h. 19. gr. laganna, auk fyrirsagnar, verður svohljóðandi:

Loftfarsskjöl.

Í loftfari, öðru en ómönnuðu loftfari, skal vera:

- a. þjóðernis- og skrásetningaskirteini loftfars,
- b. gilt vottorð um lofthæfi, flugleyfi eða heimild, eftir því sem við á, og hávaðavottorð, ef við á,
- c. vottorð flugliða og öryggis- og þjónustuliða,
- d. loftferðadagbók,
- e. talstöðvarskirteini,
- f. vátryggingaskirteini eða staðfesting á gildri vátryggingu,
- g. farþegalisti og farmskrá, eftir því sem við á, með þeim upplýsingum sem ráðherra kveður á um í reglugerð,

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

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

Ráðherra er heimilt að kveða nánar á um í reglugerð þau gögn og skjöl sem hafa skal um borð í loftfari.

- i. Á eftir 19. gr. laganna koma þrjár nýjar greinar, 19. gr. a, 19. gr. b og 19. gr. c, ásamt fyrir sögnum, svohljóðandi:

Skráningarskylda flugrekanda/umráðanda ómannaðs loftfars.

Flugrekandi/umráðandi ómannaðs loftfars, sem hefur höfuðstöðvar sínar eða aðalaðsetur sitt hér á landi, skal skylt að skrá upplýsingar um sig og loftfarið í skráningarkerfi ómannaðra loftfara ef einn eða fleiri eftirtaldir liðir eiga við:

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

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

Óheimilt er að fljúga eða starfrækja ómannað loftfar sem uppfyllir eitt af skilyrðum 1. mgr. ef flugrekandi/umráðandi þess er óskráður, og ef ómannaða loftfarið hefur ekki verið merkt í samræmi við reglugerð sem ráðherra setur.

Fjarflugmaður ómannaðs loftfars, sem uppfyllir eitt af skilyrðum 1. mgr., skal ekki fljúga ómönnuðu loftfari, nema hann hafi fullvissað sig um að loftfarið uppfylli þær kröfur sem gerðar eru til flugsins.

Auðkenning flugrekanda/umráðanda og loftfars.

Við skráningu skulu skráningarskyldir flugrekendur/umráðendur ómannaðra loftfara fá úthlutað einkvæmu stafrænu skráningarnúmeri. Skulu þeir skrá skrásetningarnúmer sitt á öll þau ómönnuðu loftför sem falla undir 1. mgr. 19. gr. a.

Reglugerðarheimild.

Ráðherra er heimilt að setja í reglugerð nánari ákvæði um:

- a. flokkun ómannaðra loftfara, þ.m.t. undirflokkun með tilliti til hámarksflugtaksmassa, starfrækslu og skráningarskyldu,
- b. skráningarkerfi flugrekenda/umráðenda ómannaðra loftfara, þ.m.t. þær upplýsingar sem skylt er að skrá, fjarauðkenning flugrekenda/umráðenda, varðveislu upplýsinga, aðgengi og upplýsingaskipti,
- c. skrásetningarnúmer, merkingu og auðkenningu ómannaðra loftfara.

IV. kafli Lofthæfi

5. gr.

Breytingar á IV. kafla. Lofthæfi.

IV. kafli laganna, **Lofthæfi.**, orðast svo:

- a. (20. gr.)

Vottun hönnunar.

Hönnun framleiðsluvöru, að undanskildum ómönnuðum loftförum, hluta og úppsetts búnaðar, breyting á hönnun framleiðsluvöru, hönnun viðgerðar og gögn er varða örugga starfrækslu í tengslum við tegundarhönnun er háð vottun lögbærs yfirvalds.

Falli vottun skv. 1. mgr. undir gildissvið EASA-reglugerðarinnar er Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins lögbært yfirvald til útgáfu vottorðs. Falli vottun skv. 1. mgr. utan gildissviðs sömu reglugerðar er Samgöngustofa lögbært landsyfirvald til útgáfu vottorðs eða til að meta gilt erlent vottorð.

b. (20. gr. a)

Tegundarvottorð o. fl.

Vottorð skv. 20. gr. skal gefa út að framkominni beiðni þegar umsækjandi sýnir fram á að hönnun framleiðsluvörunnar, hluta, úppsetts búnaðar, breyting á hönnun, hönnun viðgerðar eða gögn um örugga starfrækslu sem tengjast tegundarhönnun eru í samræmi við viðeigandi vottunargrunn að mati lögbærs yfirvalds, og að hönnun vörunnar búi ekki yfir sérkennum eða eiginleikum sem samrýmast ekki umhverfissjónarmiðum eða geri notkun hennar ótrygga.

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

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

Aðila sem hlotið hefur vottun a- og b-lið 1. mgr. 21. gr. laganna, og sem hlotið hefur samþykki lögbærs yfirvalds til vottunar skv. 1.-3. mgr., er heimilt að gefa út vottorð skv. 3. mgr. ef aðilinn hefur ákvarðað að hönnun eða gögn uppfylla nefnd skilyrði.

c. (20. gr. b)

Heimild ráðherra.

Þrátt fyrir ákvæði 20. gr. og 20. gr. a er ráðherra heimilt að ákvarða í reglugerð að:

- leyfilegt 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 er heimilt að lýsa því yfir að hönnun þess uppfyllir þær kröfur sem ráðherra setur í reglugerð,
- tiltekna framleiðsluvörur, hlutir og úppsettur búnaður séu undanþegin kröfum um vottun.

d. (21. 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,

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

Vottorð skal gefa út þegar umsækjandi sýnir fram á að uppfylla þær kröfur sem gerðar eru til starfseminnar skv. reglugerð sem ráðherra setur. Í vottun skal tilgreina þau réttindi sem veitt eru umsækjanda, skilyrði vottunar, ef við á, og gildissvið. Heimilt er lögbæru yfirvaldi að breyta vottorði til að bæta við eða fjarlægja réttindi.

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

Lögbært yfirvald til veitingar vottunar eða viðtöku yfirlýsingar samkvæmt a-lið 1. mgr. er Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins. Sama á við um starfsemi skv. b- og c liði 1. mgr., enda séu höfuðstöðvar fyrirtækis utan EASA-ríkja.

- e. (21. gr. a)

Heimild ráðherra.

Þrátt fyrir 1. mgr. 21. gr. laganna, sbr. 3. mgr. 21. gr., 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.

- f. (21. gr. b)

Viðurkenning á vottun erlendra fyrirtækja.

Hafi fyrirtæki, með höfuðstöðvar sínar í ríki utan EASA-ríkja, sem hefur með höndum starfsemi skv. a- og eða b-lið 1. mgr. 21. gr., hlotið vottun af þar til bærum landsyfirvöldum, er heimilt að viðurkenna slíka vottun, enda er slík vottun metin jafngild og öðrum skilyrðum er fullnægt til viðurkenningar sem ráðherra kveður á um í reglugerð.

- g. (21. gr. c)

Vottun ómannaðra borgaralegra loftfara.

Hönnun, framleiðsla og viðhald ómannaðra borgaralegra loftfara og hreyfla þeirra, loftskrúfa, hluta, úppsetts búnaðar, viðbótarbúnaðar til fjarauðkenningar og búnaðar til að fjarstýra þeim, skal vottuð í samræmi við 20. gr. og 21. gr., ef ómannaða loftfarið uppfyllir eitt af eftirfarandi skilyrðum:

- a. stærðarmál þess eru 3 m 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 starfrækt í sérstökum flokki og heimild Samgöngustofu til starfrækslu þess í kjölfar niðurstöðu áhættumats er á þá leið að áhættu af starfrækslu er ekki með fullnægjandi hætti hægt að lágmarka án vottunar ómannaðra loftfarsins.

h. (22. gr.)

Vottun lofthæfis EASA-loftfara.

Sérhvert EASA-loftfar, að undanskildum ómönnuðum loftförum, skal vottað með tilliti til lofthæfis. 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 umhverfissjónarmið, enda geti Samgöngustofa staðfest 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 20. gr. b eða þar sem hönnun loftfarsins hefur fengið útgefið takmarkað tegundavottorð. 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 að setja takmarkanir við starfrækslu loftfars sem hefur takmarkað lofthæfivottorð eins og nauðsynlegt er.

Þrátt fyrir 1. og 2. mgr., er heimilt að gefa út flugleyfi til að 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.

i. (22. gr. a)

Þjóðarvottorð um lofthæfi.

Borgaralegt loftfar, sem ekki er 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 sé sýnt fram á að loftfarið uppfylli þær kröfur til lofthæfis, umhverfissamræmis, mengunar og starfrækslu sem kveðið er á um í reglugerð sem ráðherra setur.

Þrátt fyrir 1. mgr. er heimilt að gefa út heimild til flugs loftfara sem ekki fullnægja skilyrðum til útgáfu þjóðarlofthæfivottorðs, enda uppfylli loftfar þær kröfur sem skilgreindar eru í reglugerð sem ráðherra setur. Slík heimild skal háð viðeigandi takmörkunum.

Ráðherra er heimilt að setja reglugerð þar sem nánar er kveðið á um útgáfu þjóðarvottorða um lofthæfi og hljóðstig, heimilda og kröfur til lofthæfi einstakra flokka loftfara.

j. (22. gr. b)

Lofthæfi ómannaðra borgaralegra loftfara sem háð eru vottun.

Ómannað borgaralegt loftfar og búnaður til að fjarstýra því, sem háð er vottun, skal uppfylla þær kröfur til hollustuhátta, öryggis, lofthæfis, umhverfissamræmis, mengunar 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 ef búnaðurinn og aðrir íhlutir og þjónustan, sem eru nauðsynleg fyrir fyrirhugaða starfrækslu, eru tiltæk og starfhæf.

k. (22. gr. c)

Vottun ríkisloftfara.

Ríkisloftfar, sem er skráð sem slíkt í loftfaraskrá, hreyflar þeirra, loftskrúfur, hlutir, úppsettur búnaður og búnaður til að fjarstýra loftfari skal uppfylla þær kröfur til lofthæfis, umhverfissamræmis, mengunar og starfrækslu sem kveðið er á um í reglugerð sem ráðherra

setur. Heimilt skal að gefa út þjóðarlofthæfivottorð fyrir ríkisloftför, enda uppfylli loftfar þær kröfur sem kveðið er á um í reglugerð sem ráðherra setur.

Þrátt fyrir 1. mgr. er heimilt að gefa út heimild til flugs loftfara sem ekki fullnægja skilyrðum til útgáfu þjóðarlofthæfivottorðs, enda uppfylli loftfar þær kröfur sem skilgreindar eru í reglugerð sem ráðherra setur. Slík heimild skal háð viðeigandi takmörkunum.

Ráðherra er heimilt að setja reglugerð þar sem nánar er kveðið á um lofthæfi ríkisloftfara og útgáfu þjóðarvottorða um lofthæfi þeirra og hljóðstig.

l. (22. gr. d)

Vottun loftfara sem starfrækt eru af opinberum aðilum.

Loftfar, sem starfrækt er af opinberum aðila til að sinna þjónustu í almannabágu eða skyldu á ábyrgð ríkisins, hreyflar þess, loftskrúfur, hlutir, úppsettur búnaður og búnaður til að fjarstýra loftfari, skal uppfylla þær kröfur til lofthæfis, umhverfissamræmis, mengunar og starfrækslu sem kveðið er á um í reglugerð sem ráðherra setur. Heimilt skal að gefa út þjóðarlofthæfivottorð fyrir loftför sem starfrækt eru af opinberum aðilum, enda uppfylli loftfar þær kröfur sem kveðið er á um í reglugerð sem ráðherra setur.

Þrátt fyrir 1. mgr. er heimilt að gefa út heimild til flugs loftfara sem ekki fullnægja skilyrðum til útgáfu þjóðarlofthæfivottorðs, enda uppfylli loftfar þær kröfur sem skilgreindar eru í reglugerð sem ráðherra setur. Slík heimild skal háð viðeigandi takmörkunum.

Ráðherra er heimilt að setja reglugerð þar sem nánar er kveðið á um lofthæft loftfara sem starfrækt eru í almannabágu og útgáfu vottorða um lofthæfi þeirra og hljóðstig.

m. (22. gr. e)

Almennt um lofthæfi loftfars.

Eigandi loftfars ber ábyrgð á áframhaldandi lofthæfi loftfars og skal tryggja að ekkert flug fari fram nema:

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

Ábyrgð á lofthæfi flyst til flugrekanda/umráðanda eða leigutaka ef leigutaki er tilgreindur á skrásetningarskjali loftfars eða það er tekið fram í leigusamningnum.

n. (23. gr.)

Viðhald framleiðsluvara, hluta og úppsetts búnaðar.

Viðhald framleiðsluvara, hluta og úppsetts búnaðar skal framkvæmt af starfsfólki með viðeigandi réttindi 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 takmarkað viðhald loftfars og að því loknu gefa út viðhaldsvottorð fyrir loftfarið. Ráðherra er heimilt setja reglugerð þar sem nánar er kveðið á um skilyrði slíkrar heimildar, hæfni flugmanns og þau loftför sem fallið geta undir þessa heimild.

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 tilgreind eru. Prófa skal og kvarða verkfæri og búnað til samræmis við viðurkennda staðla.

o. (23. gr. a)

Viðhaldsvottar.

Handhöfum vottunar skv. c-lið 1. mgr. 21. gr. er heimilt að veita handhöfum skírteinis flugvéltækni 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.

Ráðherra er heimilt að kveða nánar á um skilyrði til útgáfu heimilda til vottunar viðhalds, takmarkana á heimild, viðhalds slíkrar heimildar, breytinga, tímabundinnar ógildingar eða afturköllunar, skrár sem halda skal um útgefnar heimildir, starfsréttindi, skírteini og áritanir, þjálfun, lágmarksaldur og reynslu viðhaldsvotta í reglugerð.

p. (23. gr. b)

Áframhaldandi lofthæfi.

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

Ráðherra er heimilt að kveða nánar á um viðhaldsáætlun loftfars í reglugerð, þ.m.t. efnisatriða, í hvaða tilvikum votta þarf viðhaldsáætlun loftfars og breytingar á viðhaldsáætlun, hverjir geta vottað og verklag við vottun.

q. (23. gr. c)

Gildi lofthæfivottorðs.

Lofthæfivottorð skal gefið út með ótakmarkaðan gildistíma hvað varðar EASA-loftför, en með takmarkaðan gildistíma fyrir aðrar tegundir vottorða um lofthæfi.

Lofthæfivottorð skulu halda gildi sínu svo framarlega sem loftfarið og tilheyrandi hreyflar, loftskráfur, hlutar, úppsettur búnaður fái viðhald í samræmi við lög þessi og reglugerðir settar samkvæmt þeim.

Lofthæfivottorð fellur úr gildi, ef:

- 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, loftfarið er ekki lengur í samræmi við vottaða tegundarhönnun,
- loftfarið hefur orðið fyrir spjöllum sem einsýnt er að skipti máli varðandi lofthæfi og fullnægjandi aðgerðir til að endurheimta lofthæfi hafa ekki verið viðhafðar,
- loftfar uppfyllir ekki kröfur til áframhaldandi lofthæfis, ekki er fylgt skyldubundinni viðhaldsstjórn eða þegar viðhald hefur ekki verið framkvæmt á loftfarinu,
- gerð hefur verið breyting eða viðgerð á loftfari, hlutum, íhlutum og búnaði þess án þess að viðhaldsvottorð hafi verið gefið út,
- 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 svo á að taka skuli upp í lofthæfivottorð eða sérstakt skjal sem fylgir vottorðinu, leiðbeiningar um notkun loftfarsins, enda teljist það þá lofthæft þegar leiðbeiningunum er fylgt.

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

r. (23. gr. d)

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 lofthæfistaðfestingarvottorða, 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, ógildi 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 sbr. 3. mgr. 23. gr. c.

s. (23. gr. e)

Almenn undanþáguheimild.

Samgöngustofu er heimilt að veita undanþágu frá ákvæðum þessa kafla og reglugerðum settum samkvæmt þeim, 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.

t. (24. gr.)

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

Ómönnuð borgaraleg loftför og búnaður til að fjarstýra þeim, sem fyrirhugað er að starfrækja í opnum eða sérstökum flokki, skulu vera þannig úr garði gerð, starfrækt, þeim haldið við og eftir þeim litið að ekki stafi hætta af þeim 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.

Aður 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 framkvæma samræmismat á því hvort loftfarið uppfylli 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 og búnað til að fjarstýra því, sem fyrirhugað er að starfrækja í opnum flokki, sem ekki hefur CE-merkingu, á grundvelli samræmismats, því til staðfestingar.

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

u. (24. gr. a)

Fyrirfram ætlað samræmi.

Ómönnuð borgaralegt loftför og búnaður til að fjarstýra þeim, sem fyrirhugað er að starfrækja í opnum flokki, eru álitin uppfylla þær kröfur um öryggi ef þau uppfylla ákvæði samhæfðra 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 er varða ómönnuð loftför.

v. (24. gr. b)

Tilkynntir aðilar.

Ráðherra tilkynnir viðeigandi stjórnvöldum á Evrópska efnahagssvæðinu um þá aðila hér á landi sem hafa heimild til að annast samræmismat samkvæmt 24. gr. laga þessara. 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 framkvæma samræmismat. Um faggildinguna fer samkvæmt lögum um faggildingu o.fl. og ákvæðum laga þessara og reglugerða settra 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.

w. (25. gr.)

Reglugerðarheimild.

Ráðherra er heimilt að kveða nánar á um í reglugerð um:

- a. vottun hönnunar og framleiðslu framleiðsluvara, hluta, óuppsetts búnaðar, ómannaðra loftfara og búnaðar til að fjarstýra þeim, breyting á hönnun framleiðsluvöru, hönnun viðgerðar og gögn er varða örugga starfrækslu í tengslum við tegundarhönnun, þ.m.t. skilyrði vottunar, vottunargrunna, vottunarforskriftir, sérstök skilyrði (tækniforskriftir), staðla og kröfur er varða umhverfisvernd og umhverfissamræmi, verklagsreglur vottunar er varða framangreint,
- b. skilyrði til útgáfu, breytinga og takmörkunar á tegundarvottorði, takmörkuðu tegundarvottorði, viðbórtategundarvottorði, ETSO-heimild, breytingar og samþykking fyrir hönnun viðgerðar, samræmingu hönnunar og framleiðslu,
- c. þær kröfur sem starfsemi skv. 21. gr. skal uppfylla, þ.m.t. aðstöðu, starfsemislýsingar, skipulags, kunnáttu, reynslu og hæfni fyrirsvars- og ábyrgðarfólks og starfsfólks, fjárhags, verklags, tilkynningakerfis og gæðastjórnunar, upplýsingaöryggis og varnir gegn áhættum sem ógna kunni öryggi net- og upplýsingakerfa,
- d. þær kröfur sem gerðar eru til fyrirtækja skv. a- og b-lið 1. mgr. 21. gr. sem sækjast eftir vottun til þess að gefa út vottorð skv. 1.-3. mgr. 20. gr.,

- e. kröfur til lofthæfi, umhverfisverndar og umhverfissamræmis loftfara, þ.m.t. ómannaðra loftfara og búnaðar til að fjarstýra þeim, útgáfu vottorða vegna lofthæfis og hljóðstigsvottorð,
- f. framkvæmd flugprófana, flokka reynsluflugs og réttindi flugliða í flugprófunum,
- g. viðhald loftfara, þ.m.t. ómannaðra loftfara, stjórnun á áframhaldandi lofthæfi, vottunar vegna viðhalds, viðhaldsvottorð, staðfestingu á lofthæfi loftfara, viðbótarlofthæfiskröfur og úrræði sem ætlað er að styðja við áframhaldandi lofthæfi- og öryggisumbætur, réttindi og skyldur viðhaldsvotta og annars starfsfólks eða verktaka sem sinnir verkefnum tengdu viðhaldi eða áframhaldandi lofthæfi loftfara,
- h. heimildir flugmanns til viðhalds,
- i. réttindi og skyldur handahafa vottorða og þeirra sem gefa út yfirlýsingar skv. þessum kafla, þ.m.t. skilyrði áframhaldandi gildi vottunar, flokka og réttindi varðandi verksvið, útgáfu vottorða, viðhalds, breytinga, takmörkunar, tímabundna niðurfellingu eða afturköllun skv. þessum kafla,
- j. skilgreiningu ómannaðra loftfara, flokka þeirra og heimildir til að bjóða ómönnuð loftför og búnað til að fjarstýra þeim fram á markaði, kröfur sem gerðar eru til ómannaðra loftfara, þ.m.t. merkingar ómannaðra loftfara af hendi framleiðenda, skyldur framleiðenda, innflutningsaðila og dreifingaraðila, markaðseftirlit, samræmismat og framkvæmd þess, samræmismatsstofur, CE-merkið, samræmisyfirlýsing og -merking, upplýsingaskylda, kröfur sem gerðar eru til ómannaðra loftfara, s.s. varðandi virkni kerfa og stjórnunar, umhverfiskrafna, krafna til viðbótarbúnaðar fyrir beina fjarauðkenningu, þau gögn og upplýsingar sem skulu fylgja ómönnuðu loftfari, þ.m.t. tungumálakröfur, aðgengi og framsetning upplýsinga.

IV. kafli A. Starfræksla loftfara

6. gr.

Nýr IV. kafli A. Starfræksla loftfara.

Á eftir IV. kafla laganna kemur nýr kafli, IV. kafli A., **Starfræksla loftfara.**, með tuttugu og einni grein, ásamt fyrirsögnum, svohljóðandi:

a. (26. gr.)

Gildissvið kafla.

Þessi kafli tekur til starfrækslu loftfara hvort sem um er að ræða almannaflyg, starfrækslu loftfars í ábataskyni, sérstakri starfrækslu og flugrekstur opinberra aðila sem sinna þjónustu í almannapágu eða skyldu á ábyrgð ríkisins.

Orðið flugrekandi/umráðandi í þessum kafla tekur til starfrækslu loftfara hvort sem hún er í ábataskyni eða ekki, nema annað sé tekið fram.

b. (26. gr. a)

Fyrirflugsskoðun og undirbúningur flugs.

Flugstjóri skal tryggja að áður en hvert flug hefst eða röð samfelldra fluga sé framkvæmd fyrirflugsskoðun á loftfarinu til að ákvarða hvort það sé nothæft (e. fit) fyrir fyrirhugað flug.

Flugstjóri skal fullvissa sig um að loftfarið sé lofthæft, skráð með viðeigandi hætti, og að vottorð og skírteini þess efnis séu um borð, að massi loftfarsins og staðsetning þungamiðju séu þannig að flugið geti farið fram innan þeirra takmarkana sem mælt er fyrir um í lofthæfiskjölum, að öllum handfarangri, lestarfarangri og farmi sé rétt hlaðið og festur, loftfarið sé tilhlýðilega búið og mannað og að ekki verði farið út fyrir starfrækslutakmarkanir,

sbr. 26. gr. b loftfarsins í flugi og að flug sé að öðru leyti undirbúið og framkvæmt í samræmi við reglugerð sem ráðherra setur.

c. (26. gr. b)

Starfrækslumörk loftfars.

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

Þrátt fyrir 1. mgr. geta lögbær landsyfirvöld í því ríki þar sem flugvöllur sem fyrirhuguð er landing loftfars heimilað undanþágu frá massamörkum hljóðstigsvottorðs.

d. (26. gr. c)

Takmarkanir afkastagetu 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 framkvæmd innan gildandi vegalengda/svæða og hindranabila með fyrirhuguðum starfrækslumassa.

e. (26. gr. d)

Lágmarksbúnaður.

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

f. (26. gr. e)

Mönnun.

Flugrekandi/umráðandi loftfars er ábyrgur fyrir því að ákvæði um flugverja séu haldin. Ákvarða skal fjölda og samsetningu flugverja loftfars að teknu tillit til:

- a. vottunartakmarkana loftfarsins,
- b. útfærslu loftfarsins, og
- c. tegund og lengd starfrækslu.

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

Þrátt fyrir 2. mgr. er Samgöngustofu heimilt að loftfar sé notað til loftferða í æfingaskyni eða annars, enda séu til þess sérstakar ástæður.

g. (26. gr. f)

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 eftir því sem við á, varaflugvöll eða varaflugvelli, þar sem loftfarið getur lent, að teknu tilliti til þeirra veðurskilyrða sem spáð er, hvort sem flugleiðsöguþjónusta sé tiltæk, hvort aðstaða sé á jörðu niðri og hvort ríkið sem í hlut á samþykki blindflugsferli þar sem ákvörðunar- og/eða varaflugvöllurinn er staðsettur.

h. (26. gr. g)

Skjöl, handbækur og upplýsingar sem skulu vera um borð.

Öll gögn, sem eru nauðsynleg til að flugverjar geti framkvæmt flugið, verða að vera uppfærð og tiltæk um borð í loftfarinu, að teknu tilliti til gildandi reglna um flugumferð, flugreglna, flughæðar og starfrækslusviða.

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

Ráðherra skal í reglugerð kveða á um þau skjöl, handbækur og upplýsingar sem skulu vera um borð í loftfari í hverri flugferð eða geymd á jörðu niðri, þegar flug hefst og lýkur/tekur á loft og lendir á sama flugvelli eða innan staðbundins svæðis.

i. (26. gr. h)

Aðgæsluskylða, geðvirk efni og rafeindatæki.

Flugrekandi/umráðandi skal gera allar réttmætar ráðstafanir til að tryggja að enginn aðhafist eða láti vera að aðhafast af gáleysi eða kæruleysi neitt það sem:

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

Flugrekandi/umráðandi skal gera allar réttmætar ráðstafanir til þess að tryggja að enginn fari inn í eða sé í loftfari undir áhrifum geðvirkra efna, að því marki að það stofni öryggi loftfarsins eða þeirra sem í því eru í hættu.

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

j. (26. gr. i)

Starfræksla ómannaðs loftfars.

Flugrekandi/umráðandi ómannaðs loftfars ber ábyrgð á starfrækslu þess og skal gera allar viðeigandi ráðstafanir til að tryggja öryggi þess, 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, flugreglna og reglna um það loftrými sem flogið er um.

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

k. (27. gr.)

Fyrirmæli um örugga starfrækslu.

Flugrekandi/umráðandi skal setja verklagsreglur og gefa út fyrirmæli um örugga starfrækslu fyrir hverja tegund loftfars fyrir sig þar sem kemur fram hver eru skyldu- og ábyrgðarstörf starfsfólks á jörðu niðri og flugverja við hverskonar starfrækslu á jörðu niðri og á flugi.

Flugrekandi/umráðandi skal tryggja að öllu starfsfólki sé ljóst að þeim beri að fara að lögum, reglugerðum og verklagsreglum þeirra ríkja þar sem starfsemin fer fram og lúta að framkvæmd skyldustarfa þeirra.

l. (27. gr. a)

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, reynslu og þekkingu.

Flugstjóri fer með æðsta vald í loftfari.

m. (27. gr. b)

Starfræksla loftfars við sérstök skilyrði.

Starfræksla loftfars við tiltekin skilyrði, sem ráðherra tiltekur í reglugerð, er háð fyrirfram heimild Samgöngustofu. Er Samgöngustofu jafnframt heimilt að setja slíkum heimildum skilyrði ef þörf krefur í þágu flugöryggis. Ráðherra skal heimilt að kveða á um slíka starfrækslu í reglugerð.

n. (27. gr. c)

Upplýsingar og leiðbeiningar til farþega.

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

o. (27. gr. d)

Sérstakir flokkar farþega.

Einstaklingar, sem þarfnast sérstakra aðstæðna, aðstoðar og/eða búnaðar þegar þeir ferðast með flugi, skulu teljast til sérstakra flokka farþega. Skulu einstaklingar í þeim flokkum ferðast við aðstæður sem tryggja öryggi loftfarsins og farþega þess, samkvæmt verklagsreglum sem flugrekandi/umráðandi setur.

p. (27. gr. e)

Verndun viðkvæmra upplýsinga er varða öryggi

Flugrekandi/umráðandi skal gera viðeigandi ráðstafanir til að tryggja starfhæfi flugrita (ferð- og hljóðrita) og gagnatengla. 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 notkun upptaka og gagna og aðgengi að slíkum gögnum í þágu aukins flugöryggis.

q. (27. gr. f)

Flugvernd.

Ráðherra skal heimilt að setja reglugerð um flugverndarkröfur til loftfara sem starfrækt eru í ábataskyni. Slíkar kröfur geta m.a. tekið til loftfars, þjálfunar, verklags um borð, vöktunar og aðgengi.

r. (27. gr. g)

Flutningur hættulegs varnings.

Hlutir eða efni sem stofnað geta heilbrigði, öryggi, eignum eða umhverfinu í verulega hættu svo sem hættulegan varning má ekki flytja með loftfari nema þegar framfylgt er 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, þ.á.m. hvenær þörf er á sérstakri heimild, vottun eða yfirlýsingu lögbærra yfirvalda fyrir flutning 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, fyrirmæli til flugverja og þjálfun starfsfólks, frágangur, þökkun og merking varnings, flutningsskjöl og hleðsla og tilkynningar til yfirvalda vegna flutnings hættulegs varnings.

s. (27. gr. h)

Hergögn og hervopn.

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

Óheimil er för loftfara með hergögn og hervopn um íslenskt yfirráðasvæði, nema með heimild ráðherra eða þess sem hann felur leyfisveitinguna.

Loftförum skráðum hér á landi og ómönnuðum loftförum sem starfrækt eru innan íslensks yfirráðasvæðis er óheimilt að flytja hergögn og hervopn, nema með heimild ráðherra eða þess sem hann felur leyfisveitinguna.

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 skyldu á ábyrgð íslenska ríkisins í ríkisflugi heimil för og flutningur hergagna og hervopna um íslenskt yfirráðasvæði, sbr. 27. gr. g.

Ráðherra er heimilt að veita undanþágu frá 1. og 2. mgr. þessarar greinar, enda sé þeim skilyrðum fullnægt sem ráðherra kveður á um í reglugerð, sbr. 27. gr. g.

Ráðherra er með reglugerð heimilt að kveða nánar á um skilgreiningu hergagna og hervopna, skilyrði til veitingar undanþágu, framkvæmd og eftirlit.

t. (27. gr. i)

Vopnaðir verðir.

Óheimil er för loftfara með vopnaða verði í almenningssflugi um íslenskt yfirráðasvæði, nema með heimild ráðherra eða þess sem hann felur leyfisveitinguna, enda séu til þess brýnar ástæður og fyrir liggi jákvæð umsögn ráðherra varnarmála, sbr. 1. mgr. 27. gr. h og Ríkislögreglustjóra.

Ráðherra er með reglugerð heimilt að kveða nánar á um kröfur, skilyrði og framkvæmd leyfisveitingar, hæfni og þjálfun vopnaðra varða, fyrirkomulag við vopnaburð og eftirlit í reglugerð sem ráðherra setur.

u. (28. gr.)

Reglugerðarheimild.

Ráðherra er með reglugerð heimilt að kveða nánar á um:

- örugga starfrækslu, undirbúning flugs og verklag í flugi, afkastagetu og starfrækslu-lágmörk, þ.m.t. stjórnunarkerfi flugrekanda/umráðanda, verklag og handbækur, tækja, gagna og skjala sem skulu vera um borð í loftfari,
- kröfur til lista eða skjals yfir lágmarksbúnað, þar sem kveðið er á um starfrækslu loftfars við tilgreind skilyrði, nauðsynlegan öryggistengdan búnað loftfars og annað sem lýtur að öryggi loftfars,
- almennar kröfur og sértækar kröfur til lágmarksbúnaðar með tilliti til gerðar loftfars og fyrirhugaðs flugs, þ.m.t. mælitæki og búnað, fjarskipta- og leiðsögutæki, öryggis-, neyðar-, viðbúnaðar-, og björgunarbúnað,

- d. fyrirflugsskoðun, starfrækslu og verklag í flugi,
- e. mönnun og samsetning flugverja, fartíma- og vinnutímamörk og hvíldartíma flugverja,
- f. þjálfun flugliða og öryggis- og þjónustuliða og sérhæfðra flugverja, og veiting þjálfunar,
- g. starfsskyldur flugverja, verklag, leiðbeiningar,
- h. varðveislu skráa, skjala og gagna er varða loftfarið,
- i. upplýsingaöryggi og varnir gegn áhættum sem ógna kunna öryggi upplýsingakerfa,
- j. meðhöndlun gagna og upptaka úr búnaði, kerfum og gagnatengingum loftfars þ.m.t. kröfur til búnaðar, kerfa og gagnatenginga, meðhöndlun gagna, notkun, geymslutíma og varðveislu,
- k. kröfur til súrefnisbirgða og um notkun súrefnis,
- l. gæðakröfur til eldsneytis, meðferð, geymslu og afhendingu eldsneytis og verklag við eldsneytisáfyllingu,
- m. veitingu áfengis um borð og meðferð rafeindatækja um borð,
- n. kröfur til flutnings farþega, t.a.m. öryggisbúnað farþega um borð, flutning á sérstökum flokkum farþega og verklag tengt flutningi þeirra,
- o. sértækar kröfur vegna flutnings farms og pósts, þ.m.t. flutnings hættulegs varnings, hergagna, hervopna, meðferð vopna um borð í loftförum, hverjir mega bera þau og í hvaða tilvikum og hvernig skuli að því staðið,
- p. sérstakar heimildir til starfrækslu loftfars við tiltekin skilyrði,
- q. sérstök skilyrði/kröfur er varða starfrækslu ómannaðra loftfara, s.s. vegna sjónarmiða um almannaöryggi og verndun einkalífs og persónuupplýsinga.

IV. kafli B. Vottun einstaklinga og þjálfunarfyrirtækja o. fl.

7. gr.

Nýr IV. kafli B. Vottun einstaklinga og aðila er annast þjálfun.

Á eftir IV. kafla A. laganna kemur nýr kafli, IV. kafli B, **Vottun einstaklinga og aðila er annast þjálfun o. fl.**, með ellefu greinum, ásamt fyrirsögnum, svohljóðandi:

a. (29. gr.)

Vottorð einstaklinga.

Einstaklingar sem sækja um:

- 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:
 - i. veita þjálfun eða annast mat eða prófun á hæfni/færni umsækjanda skv. a- og b-lið, þ.m.t. þjálfun sem veitt er í flughermisþjálfu,
 - ii. taka þátt í heilbrigðismati á umsækjendum skv. a- og b-lið,
 - iii. starfa á sviði rekstrarstjórnunar flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu, þ.m.t. tæknifólk sem sinnir öryggistengdum verkefnum,
 - iv. starfa við flugvernd,
 - v. hafa á hendi störf er tengjast öryggi flugsamgangna,

skulu uppfylla þær kröfur um menntun og þjálfun, hæfni og færni, aldur, líkamlegt og andlegt hæfi, reglusemi og reynslu sem ráðherra kveður á um í reglugerð.

Vottorð, þ.m.t. skírteini einstaklings tekur til þeirra réttinda, áritana og takmarkana sem í því felast, þ.m.t. útgáfu viðeigandi heilbrigðisvottorðs. Vottorð, þ.m.t. skírteini og öll réttindi sem veitt eru, skulu gefin út þegar umsækjandi hefur sýnt fram á að uppfylla kröfur sem gerðar eru í reglugerð sem ráðherra setur. Heimilt er að takmarka vottorð og réttindi eins og nauðsynlegt er og skal hverskonar takmarkana eða viðbóta við þau réttindi sem veitt eru getið með skýrum hætti í skjalinu sjálfu eða viðbótarskjali.

Þrátt fyrir 1. mgr. skal 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.

b. (29. gr. a)

Kröfur til aldurs.

Ráðherra er heimilt að kveða á um aldurslágmörk til 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 sviffuga til allt að 70 ára aldurs, að fullnægðum skilyrðum sem hann setur.

c. (29. gr. b)

Vottorð um heilbrigði.

Flugliðar, öryggis- og þjónustuliðar og flugumferðarstjórar skulu reglulega undirgangast mat á því hvort heilbrigði þeirra gerir þeim kleift að gegna störfum sínum með öruggum hætti. Aðeins skal gefa út, framlengja eða endurnýja vottorð um heilbrigði ef umsækjandi uppfyllir kröfur sem gerðar eru til þess vottorðs sem sótt er um. Umsækjanda um heilbrigðisvottorð skal skylt að undirgangast skoðanir og rannsóknir sem þörf er á í því skyni að hægt sé að leggja mat á heilbrigði.

Heimilt er að takmarka vottorð um heilbrigði. Skrá skal takmarkanir á vottorðið sem fara skal eftir þegar réttindum skírteinis eða staðfestingarvottorðs er neytt.

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 stefnt er að. Nemar í flugumferðarstjórn skulu vera handhafar heilbrigðisvottorðs fyrir útgáfu skírteinis flugumferðarstjóranema.

d. (29. gr. c)

Synjun útgáfu.

Heimilt er Samgöngustofu að synja einstaklingi útgáfu vottorðs eða annarra réttinda skv. 29. gr. sem dæmdur hefur verið fyrir refsivert brot sem ástæða er til að ætla að hann misfari með skírteinið, vottorðið eða réttindin, enda hafi brot varðað fangelsi.

e. (30. 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 neyta réttinda sinna sé honum kunnugt um skerðingu heilbrigðis síns sem gæti gert hann óhæfan til að neyta réttindanna af öryggi,
- b. óheimilt að neyta réttinda sinna undir áhrifum geðvirkra efna, og
- c. svo fljótt sem verða má tilkynna stofnuninni atriði sem máli skipta er meta skal hvort hann fullnægir áfram skilyrðum til starfans.

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

f. (31. gr.)

Erlend vottorð.

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

g. (32. gr.)

Starfsemi háð vottun.

Eftirtalin starfsemi er háð vottun samkvæmt lögum þessum:

- a. veiting bóklegrar kennslu og verklegrar þjálfunar til:
 - i. útgáfu skírteinis flugmanns, fjarflugmanns, flugvélstjóra, flugumferðarstjóra, flugvéltæknis og annarra sem votta viðhald eða áframhaldandi lofthæfi framleiðsluvara, hluta, úppsetts búnaðar og búnaðar til að fjarstýra loftförum,
 - ii. útgáfu staðfestingarvottorðs öryggis- og þjónustuliða,
 - iii. annarra réttinda á sviði rekstrarstjórnunar flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu, rekstri flugvalla, flugverndar og á öðrum sviðum er lúta að flugöryggi,
- b. starfræksla og notkun flughermisþjálfara,
- c. starfræksla fluglæknaseturs.

Starfsemi háð vottun skv. 1. mgr. tekur einnig til endurmenntunar og síþjálfunar, hverskonar áritana og réttinda tengda 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 uppfylla þær kröfur sem gerðar eru til starfseminnar. Heimilt er lögbæru yfirvaldi að breyta þessum vottorðum til að bæta við eða fjarlægja réttindi.

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

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

Lögbært yfirvald til veitingar vottunar eða viðtöku yfirlýsingar frá fyrirtækjum skv. 1. mgr. er Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins, 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 29. gr. að taka til starfa og neyta þeirra réttinda sem vottun eða útgáfu yfirlýsingar áskilur, nema þeir hafi hlotið vottun lögbærra yfirvalda eða yfirlýsingu hafi verið veitt viðtaka án athugasemda.

h. (32. gr. a)

Vottun flughermisþjálfra.

Votta skal flughermisþjálfra sem notaðir eru til þjálfunar, prófunar og mats á hæfni/færni.

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

Ráðherra er heimilt að ákvarða í reglugerð að:

- a. í stað vottunar skv. 1. mgr. sé aðila sem starfræki og noti flughermisþjálfra skv. b-lið 1. mgr. 32. gr., skylt að gefa út yfirlýsingu þess efnis að flughermisþjálfinn uppfylli viðeigandi kröfur skv. lögum þessum og reglugerðum settum á grundvelli þeirra,
- b. vottun flughermisþjálfra teljist hluti vottunar fyrirtækis sem starfrækir flughermisþjálfra,
- c. við tiltekna aðstæður séu flughermisþjálfar undanþegnir kröfu um vottun vegna eðlis viðkomandi starfsemi og áhættu sem í henni felst.

Lögbæru yfirvaldi skal heimilt að takmarka, ógilda tímabundið eða afturkalla vottorð ef ekki er sýnt fram á að flughermisþjálfinn samræmist grundvelli vottunar, eða ef fyrirtækið sem starfrækir flughermisþjálfra fer ekki að þeim kröfum sem ráðherra setur í reglugerð. Að öðru leyti fer með takmörkun, tímabundna ógildingu eða afturköllun vottorðs og afturköllun eða afskráningu yfirlýsingar skv. 176. gr.

Lögbært yfirvald skv. þessari grein er Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins, enda séu höfuðstöðvar fyrirtækis eða aðalstarfsstöð fyrirtækis sem starfrækir flughermisþjálfra í þriðja ríki utan EASA-ríkjanna, eða flughermisþjálfri er staðsettur utan EASA-ríkja.

i. (33. gr.)

Tilkynningarskylda lækna.

Læknum sem eru vottaðir til mats á heilbrigði skv. 29. gr. og 32. gr. er skylt að tilkynna Samgöngustofu eftirfarandi breytingar sem geta haft áhrif á gildi heilbrigðisvottorðs:

- a. ef breytingar hafa orðið á þeim forsendum sem útgáfa heilbrigðisvottorðs byggði á, þ.m.t. innihaldi þeirra yfirlýsinga sem lagðar eru fram í umsókn,
- b. ef kröfur og skilyrði fyrir útgáfu heilbrigðisvottorðs er ekki lengur uppfylltar,
- c. ef læknir uppfyllir ekki lengur kröfur til vottunar eða útgáfu yfirlýsingar,
- d. ef 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 læknum að vara hann við og tilkynna Samgöngustofu tafarlaust vitneskju sína.

j. (34. 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.

k. (35. gr.)

Reglugerðarheimild.

Ráðherra er heimilt að kveða nánar á um útgáfu vottorða, áritana og annarra réttinda skv. 29. gr., þar á meðal kröfur um:

- a. bóklega þekkingu og verklega færni, þ.m.t. tungumálakunnáttu, og reynslu, þjálfun, prófanir og reglubundið mat á hæfni/færni, svo og skilyrði til veitingar réttinda þeirra sem veita þjálfun eða annast mat eða prófun á hæfni/færni,
- b. lágmarksaldur til útgáfu, endurnýjunar eða framlengingar skirteinis, vottorðs eða annarra réttinda,
- c. líkamlegt og andlegt heilbrigði fyrir hverja tegund heilbrigðisvottorðs og yfirlýsingar um heilbrigði, þau atriði sem skert geta heilbrigði með vísan til tegundar heilbrigðisvottorðs og yfirlýsingar um heilbrigði,
- d. skilyrði til útgáfu og gildistíma, takmarkana, tímabundna ógildingu og afturköllun vottorðs, áritunar og annarra réttinda, auk vottorðs um heilbrigði eða yfirlýsingar um heilbrigði,
- e. fullgildingu, umbreytingu eða viðurkenningu erlendra skirteina,
- f. skipulag, ábyrgðarskiptingu og verklag við útgáfu vottorða.

Ráðherra er heimilt að kveða nánar á um skilyrði til vottunar, útgáfu yfirlýsingar og starfrækslu:

- a. flughermisþjálfu, veitingu þjálfunar í flughermisþjálfu,
- b. fyrirtækja sem sjá um þjálfun, þ.m.t. búnaðar sem nýttur er til þjálfunar og prófunar og vottun hans, þ.m.t. þeirra sem gefa út yfirlýsingu um starfsemi sína,
- c. fluglæknasetra, þ.m.t. vottunar fluglækna og annarra lækna sem meta heilbrigði, þ.m.t. heimildir til útgáfu vottorða og skilyrði þar að lútandi, og
- r. upplýsinga- og skýrslugjafar eftirlitsskyldra aðila, upplýsingaöryggis og varnir gegn áhættum sem ógna kunni öryggi upplýsingakerfa.

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

V. kafli. Flugverjar

8. gr.

Breytingar á V. kafla. Flugverjar.

Eftirfarandi breytingar eru gerðar á V. kafla laganna:

- a. Kaflaskipti breytast vegna IV. B kafla, V. kafli laganna, byrjar frá og með 36. gr. laganna.
- b. 37. gr. laganna verður svohljóðandi, auk fyrirsagnar:

Fartíma- og vinnutímamörk og reglur um hvíldartíma.

Ráðherra er heimilt að setja reglugerð um réttindi og skyldur flugverja og flugrekenda/umráðenda loftfara, þ.m.t. flugrekenda í ábataskyni, opinberra aðila sem sinna opinberri þjónustu í almannapágu eða skyldu á ábyrgð ríkisins sem tekur til flugreksturs sem ekki er rekinn í þeim tilgangi að afla ábata og aðila sem sinna þjálfun skv. 32. og 32. gr. a, varðandi:

- a. fartíma- og vinnutímamörk og reglur um hvíldartíma, þ.m.t. hámarksflugvakt og lágmarkshvíldartíma,
- b. skilgreiningu heimahafnar,
- c. utanumhald, varðveislu og skráningu far-, vinnu- og hvíldartíma, skráningu heimahafnar,
- d. áætlanir um flugtímaforskriftir og þreytuáhættustjórnun, þ.m.t. málsmeðferð, og
- e. aðbúnað flugverja.

- c. 40. gr. laganna verður svohljóðandi, auk fyrirsagnar:

Sérhæfðir flugverjar.

Ráðherra skal heimilt að kveða á um í reglugerð kröfur til sérhæfðra flugverja sem starfa við flug sem rekið er í ábataskyni eða af opinberum aðilum sem sinna þjónustu í almannabágu eða skyldu á ábyrgð ríkisins sem tekur til flugreksturs sem ekki er rekinn í þeim tilgangi að afla ábata, þ.m.t. kröfur til lágmarksaldurs, líkamlegs og andlegs heilbrigðis, þjálfunar og mats á því hvort þeir séu færir um að framkvæma þau skyldustörf sem þeim eru falin í samræmi við verklagsreglur flugrekandans/umráðandans.

- d. 41. gr. og 42. gr. a laganna falla niður.

V. kafli A. Tilkynning atvika í almenningsslugi.

9. gr.

Breytingar á V. kafla A. Tilkynning atvika í almenningsslugi.

Eftirfarandi breytingar eru gerðar á V. kafla A laganna:

- a. Fyrirsögn V. kafla A. verður: **Tilkynning atvika í flugi.**

- b. 1. málsl. 1. mgr. 47. gr. laganna verður svohljóðandi:

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

- a. í gegnum tilkynningakerfi þess fyrirtækis, skv. 3. mgr., sem tilkynnandi vinnur hjá, semur við, eða nýtir sér þjónustu hans, eða
 - b. til Samgöngustofu, enda er Samgöngustofa lögbært landsyfirvald viðkomandi fyrirtækis, sbr. 3. mgr., eða útgefandi skirteinis hlutaðeigandi flugmanns, eða
 - c. til Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins.
- c. 2. mgr. 47. gr. verður svohljóðandi: 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,
 - 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 búnaðar,
 - e. flugumferðarstjóra, einstaklingi sem sinnir 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 yfirvaldi upplýsingar um atvikið eins fljótt og verða má en ekki seinna en innan 72 klst. frá því að það var þess vart.

- d. Við 3. mgr. 47. gr. laganna bætist eftirfarandi málslíður:

Fyrirtæki, skv. þessum kafla, merkir hvert það fyrirtæki sem afhendir flugtengdar framleiðsluvörur og/eða sem ræður til sín, semur við eða notar þjónustu einstaklinga, sem ber skylda til að tilkynna atvik í samræmi við 2. mgr.

e. 4. mgr. 47. gr. fellur brott.

f. 47. gr. a laganna, verður svohljóðandi:

Til að auðvelda söfnun upplýsinga um atvik sem ekki er skylt að tilkynna, annarra öryggistengdra upplýsinga sem tilkynnandi álitur að stofni flugöryggis raunverulega eða hugsanlega í hættu og um atvik sem tilkynnt eru af einstaklingum sem ekki eru tilkynningaskyldir skv. 47. gr. skulu fyrirtæki, skv. 3. mgr. 47. gr., og lögbær yfirvöld setja á stofn og viðhalda kerfi fyrir valfrjálsar tilkynningar.

Fyrirtæki skulu greina Samgöngustofu, eða ef við á, Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins, tímanlega frá öllum upplýsingum um atvik og frá öðrum öryggistengdum upplýsingum, sem safnað hefur verið skv. 1. mgr., og sem geta falið í sér raunverulega eða hugsanlega áhættu fyrir flugöryggi.

g. Nýr stafliður bætist við 1. mgr. 47. gr. b laganna, og breytist röð annarra liða til samræmis, svohljóðandi:

a. Rannsóknarnefnd samgönguslysa.

h. 2. mgr. 47. gr. b laganna, verður svohljóðandi:

Lögbær yfirvöld skulu annast söfnun, mat, úrvinnslu og greiningu og varðveislu upplýsinga um atvika sem tilkynnt eru skv. 47. gr. og 47. gr. a hvað varðar þá einstaklinga og fyrirtæki sem falla undir eftirlit þeirra. Samgöngustofa tekur þátt í samstarfi um miðlægt evrópskt gagnasafn á sviði flugöryggis og skal stofnunin flytja í gagnasafnið upplýsingar og gögn er varða tilkynningu atvika, greiningu slíkra upplýsinga, auk upplýsinga um flugslys og alvarleg flugatvik.

i. 3. mgr. 47. gr. b laganna, verður svohljóðandi:

Við meðhöndlun og skráningu tilkynninga í gagnagrunn Samgöngustofu og hið evrópska 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 alvarlegt flugatvik. Í þann hluta gagnagrunns Samgöngustofu og miðlæga evrópska gagnasafnsins, sem þessi kafla laganna tekur til, skal ekki skrá persónuupplýsingar.

j. 5. mgr. 47. gr. b laganna fellur brott.

k. Á eftir orðinu fyrirtæki í 1. málsl. 1. mgr. 47. gr. c laganna, bætist við: skv. 3. mgr. 47. gr.,.

l. Í stað orðsins „Samgöngustofu“, í 2. mgr. 47. gr. c laganna, kemur á tveimur stöðum: lögbæru yfirvaldi.

m. 3. mgr. 47. gr. c laganna, verður svohljóðandi: Fyrirtæki skulu meðhöndla tilkynningar með sama hætti og greint er í 2. málsl. 3. mgr. 47. gr. b, að breyttu breytanda.

n. Í stað orðanna „Samgöngustofa getur“, í 4. mgr. 47. gr. c laganna, kemur: lögbær yfirvöld geta.

o. Nýr málslíður bætist aftan við 1. mgr. 47. gr. d laganna, svohljóðandi:

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 að viðeigandi ráðstafanir gerðar til að tryggja nafnleynd og trúnað um nafn þess sem tilkynnir og þeirra einstaklinga sem tilgreindir eru í tilkynningu um atvik.

p. 2. mgr. 47. gr. d laganna, verður svohljóðandi:

Fyrirtækjum, skv. 3. mgr. 47. gr., er óheimilt að láta starfsfólk sitt eða einstaklinga í þjónustu sinni samkvæmt samningi sem tilkynnir um atvik eða er tilgreint í tilkynningu, sæta óréttmætri meðferð eða viðurlögum á grundvelli tilkynningar og eða upplýsinganna, nema ef 3. mgr. 47. gr. e. á við. Sama á við ef starfsfólk eða einstaklingar í þjónustu fyrirtækis samkvæmt samningi beinir kvörtun til lögbærra yfirvalda vegna meintra brota fyrirtækis. Til óréttmætrar meðferðar eða viðurlaga telst t.d. að rýra réttindi, segja upp samningi, slíta honum eða láta hvern þann sem látið hefur lögbærum yfirvöldum 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 yfirvöldum hafi verið tilkynnt atvik.

q. Við 3. mgr. 47. gr. d laganna, bætist eftirfarandi málslíður, svohljóðandi: Samgöngustofu er heimilt að óska þess að yfirfara slíkar reglur áður en þær eru endanlega samþykktar.

r. 4. mgr. 47. gr. d laganna, verður svohljóðandi:

Telji starfsmaður eða einstaklingur í þjónustu fyrirtækis samkvæmt samningi að brotið hafi verið gegn 1.-3. mgr. þessarar greinar og 47. gr. e. getur hlutaðeigandi tilkynnt lögbærum yfirvöldum um meint brot og upplýst Eftirlitsstofnun EFTA.

s. 2. málsl. 4. mgr. og 5. mgr. 47. gr. d laganna, falla niður.

t. Á eftir 47. gr. d laganna, koma tvær nýjar greinar, auk fyrirsagna, svohljóðandi:
47. gr. e

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 settum á grundvelli þeirra.

Tilkynningu um atvik og upplýsingar úr slíkum tilkynningum, þ.m.t. nöfn tilkynnanda eða einstaklinga sem tilgreindir eru í tilkynningum um atvik, skal ekki beitt sem sönnunargagni í sakamáli, í einkamáli þar sem gerð er krafa um refsingu eða notuð í máli sem kann að varða stjórnsýsluviðurlögum.

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.

47. gr. f

Reglugerðarheimild.

Ráðherra er heimilt í reglugerð að kveða nánar á um:

- a. atvik sem skylt er að tilkynna, til hvaða aðila tilkynningaskyldan nær, að skyldan nái til fleiri aðila en taldir eru upp í 47. gr.,
- b. valfrjálssar tilkynningar og útfærslu slíks tilkynningakerfis,
- c. um eyðublöð, rafrænt form tilkynninga, tilkynningagátt,
- 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 yfirvalda,
- 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 evrópska gagnasafnið, flutning upplýsinga milli gagnagrunna fyrirtækja til Samgöngustofu, eða ef við á, í miðlæga evrópska gagnasafnið, flutning upplýsinga milli gagnagrunns Samgöngustofu og miðlæga evrópska gagnasafnsins,
- a. aðgengi að upplýsingum úr gagnagrunnum fyrirtækja, Samgöngustofu og miðlæga evrópska gagnasafninu og takmarkanir á miðlun upplýsinga.

VI. kafli. Vinnuumhverfi áhafna loftfara

10. gr.

Breytingar á VI. kafla. Vinnuumhverfi áhafna loftfara.

- a. Fyrirsögn VI. kafla laganna verður: **Vinnuumhverfi flugverja.**
- b. 1. og 2. mgr. 48. gr. laganna, auk fyrirsagnar, verður svohljóðandi:

Gildissvið.

Ákvæði þessa kafla gilda um alla flugverja sem vinna fyrir þá aðila sem eru handhafar vottorðs, leyfis eða hafa gefið út yfirlýsingu til starfrækslu loftfars í ábataskyni og opinberra aðila sem sinna þjónustu í almannabágu eða skyldu á ábyrgð ríkisins sem tekur til flugreksturs sem ekki er rekinn í þeim tilgangi að afla ábata.

Með flugrekanda í ákvæðum kaflans er átt við þá aðila sem vísað er til í 1. mgr.

VII. kafli Flugvellir

11. gr.

Breytingar á VII. kafla. Flugvellir og flugleiðsaga.

Eftirfarandi breytingar eru gerðar á VII. kafla laganna:

- a. Fyrirsögn VII. kafla laganna verður: **Flugvellir.**
- b. 56. gr. laganna, auk fyrirsagnar, skal vera svohljóðandi:
Vottun flugvalla.

Flugvöllur sem opinn er til afnota fyrir almenning 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 flugvöllum.

Aðili sem starfrækir eða hyggist starfrækja flugvöll skv. 1. mgr. skal sækja um vottun hans. Heimilt er að sækja um vottun flugvallar sem ekki er opinn til afnota fyrir almenning.

Flugvöllur skv. 1. mgr. sem 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, skal einnig vottaður hvað varðar starfrækslu og veitingu flugafgreiðslu- og hlaðstjórnunarþjónustu.

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

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

Vottorðið skal taka til flugvallarins og öryggistengds flugvallarbúnaðar, sbr. þó 56. gr. b. Vottorð flugvallar telst innihalda vottunargrunn flugvallar, handbók flugvallar og ef við á öll önnur starfræksluskipti eða takmarkanir. Samgöngustofu er heimilt að fara fram á hverskyns skoðun, prófun, öryggismat eða æfingu í vottunarferli.

Óheimilt er að starfrækja flugvöll til afnota fyrir almenning sem ekki er vottaður.

- c. Á eftir 56. gr. koma tíu nýjar greinar, 56. gr. a-j, ásamt fyrirsögnum, svohljóðandi:
 - i. (56. gr. a)

Vottun rekstraraðila flugvallar.

Rekstraraðili flugvallar ber ábyrgð á starfrækslu flugvallar. Rekstraraðili flugvallar sem fellur undir 56. gr. laga þessara skal háður vottun. Vottorð rekstraraðila flugvallar skal gefið út að fenginni beiðni þar að lútandi þegar umsækjandi hefur sýnt fram á að hann uppfylli þær kröfur sem gerðar eru til rekstraraðila flugvallar skv. lögum þessum og reglugerð sem ráðherra setur.

Vottorð rekstraraðila flugvallar skal tilgreina réttindi og umfang heimilaðs reksturs.

Heimilt skal að gefa út eitt vottorð fyrir vottun flugvallar skv. 56. gr. og rekstraraðila flugvallar skv. 1. og 2. mgr. þessarar greinar, ellegar tvö aðskilin vottorð eitt fyrir flugvöll og annað fyrir rekstraraðila flugvallar.

- ii. (56. gr. b)

Vottun öryggistengds flugvallarbúnaðar.

Öryggistengdur flugvallarbúnaður sem notaður er eða ætlaður er til notkunar á flugvöllum skv. 3. mgr. 56. 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. 56. 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 vottun eða yfirlýsingar er ekki þörf.

Lögbært yfirvald skv. þessari grein er Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins.

iii. (56. gr. c)

Flugafgreiðsla og hlaðstjórnunarþjónusta.

Fyrirtæki sem bera ábyrgð á að veita flugafgreiðslu og hlaðstjórnunarþjónustu á flugvöllum skv. 3. mgr. 56. gr. laga þessara 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 veita flugafgreiðslu á öðrum flugvöllum en þeim sem falla undir 3. mgr. 56. 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 yfirlýsing innihaldi þær upplýsingar sem krafist er.

iv. (56. gr. d)

Breytingar.

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

Ef rekstraraðili flugvallar hyggist gera breytingar á rekstri flugvallar, aðrar en þær sem krefjast fyrirfram samþykkis 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.

v. (56. gr. e)

Stöðvun starfrækslu og lokun flugvallar.

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

Sinni eigandi eða umráðandi lands, vatns, föstu eða fljótandi mannvirki á landi eða úti fyrir stönd ekki þeirri kröfu að stöðva starfrækslu flugvallarins er Samgöngustofu heimilt gera viðeigandi ráðstafanir til þess á hans kostnað. Ef þörf krefur er lögreglu skylt að aðstoða Samgöngustofu við þær aðgerðir er greinir í 1. mgr. Samgöngustofa á endurkröfu á eiganda/umráðanda vegna þess kostnaðar sem hún hefur haft af framangreindum aðgerðum skv. 1. mgr. Kostnaður Samgöngustofu skv. 2. mgr. er aðfararhæfur án undangengins dóms eða sáttar.

vi. (56. gr. f)

Flugvallargögn.

Rekstraraðili flugvallar skal útbúa gögn er varða flugvöllinn og þá þjónustu sem boðið er uppá 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 heilleikastig gagnanna. Gögnin skulu tímanlega vera aðgengileg notendum og veitanda flugleiðsöguþjónustu.

vii. (56. gr. g)

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 þá sem tengjast öryggismálum flugvallar.

viii. (56. gr. h)

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, eins og við á, neyðaráætlun viðkomandi sveitarfélags og viðbragðsáætlun almannavarna. Æfa skal neyðaráætlun reglulega til prófunar og betrubóta.

ix. (56. gr. i)

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 þriðju aðila, að veitt sé viðunandi þjónusta í tengslum við björgunar- og slökkvistarf á flugvelli.

x. (56. gr. j)

Reglugerðarheimild.

Ráðherra er heimilt að setja í reglugerð nánari ákvæði um:

- a. flokkun flugvalla með vísan til grunnvirkja, búnaðar og þjónustu,
- b. eðliseiginleika, hönnun, grunnvirki og búnað flugvalla, hindranabil, aðflugs- og brottflugsleiðir flugvalla, stjórnun og starfrækslu flugvalla, þjónustu, afköst, rekstur og viðhald,
- c. eiginleika öryggistengds flugvallarbúnaðar, upplýsingar um starfrækslu og notkun,
- d. vottun flugvalla og öryggistengds flugvallarbúnaðar, þ.m.t. ákvörðun vottunargrunns, tilvísun og birting vottunarforskrifta og ítarlegra tækniforskrifta, þ.m.t. hönnun, viðhald og starfrækslu, meðhöndlun frávíka og breytinga,
- e. kröfur til flugvalla s.s. hvað varðar öryggi, umhverfisvernd, flugvernd, villtra lífvera, fólks og ökutækja, samhæfingu og samþættingu við aðra aðila,
- f. vottun rekstraraðila flugvalla, þ.m.t. skilyrði til vottunar, kröfur um skipulag, stjórnun, fjármögnun, bókhald og reikningsskil, ábyrgðarsvið, framkvæmd og starfrækslu, verklag, handbækur, áætlanir, þ.m.t. vegna þjálfunar, flugöryggis, viðhalds, viðbúnaðarástands og neyðar, flugverndar, meðhöndlun hættulegs varnings og upplýsingaöryggis, um kerfi rekstraraðila flugvallar, þ.m.t. stjórnunar-, tilkynningar- og öryggisstjórnunar- og gæðakerfi, tilfanga, aðstöðu, búnaðs, skráa halds og aðgengi að gögnum,
- g. veiting þjónustu, þ.m.t. björgunar- og slökkviþjónustu, flugumferðarþjónustu,
- h. kröfur til starfsfólks og annarra sem veita flugvellinum þjónustu, s.s. hvað varðar réttindi og þjálfun, hæfni og mat á hæfni, mönnunar og ef við á heilbrigðis,
- i. flugvallargögn, þ.m.t. uppdætti og upplýsingar, gæði þeirra og samhæfingu við upplýsingaþjónustu flugmála,

- j. rétt farþega og vernd neytenda,
- k. flugafgreiðslu og hlaðstjórnunarþjónustu, þ.m.t. kröfur til hæfni og getu til að veita þjónustu, gerð yfirlýsinga, tilföng þjónustuaðila, þjálfun og hæfni starfsmanna, stjórnunar-, öryggisstjórnunar- og tilkynningarkerfi, verklags og handbækur til starfrækslu og viðhalds búnaðar sem notaður er til flugafgreiðslu.
- d. Í 3. mgr. 57. gr. laganna fellur niður síðasti málslíðurinn. Fyrirsögn 57. gr. laganna verður: *Flugstöðvar*.
- e. 57. gr. a laganna fellur niður.
- f. Í 1. málsl. og 3. málsl. 1 mgr. 57. gr. b falla brott orðin „fyrir flugumferð í atvinnuskyni“ og í stað þess kemur: til afnota fyrir almenning.
- g. Á eftir 58. gr. laganna kemur ný grein, 58. gr. a, ásamt fyrirsögn, svohljóðandi:

Verndun flugvallarumhverfis.

Rekstraraðili flugvallar skal vakta starfsemi og þróun sem gætu haft í för með sér óviðunandi öryggisáhættu fyrir flug við flugvöllinn. Vakta skal hættur, sem skapast vegna starfsemi manna og skipulagningar landsvæðis svo sem hverskonar byggingarstarfsemi eða breytingar á skipulagi landsvæðis á svæðinu, möguleika á því að hindranir valdi ókyrrð í lofti, notkun hættulegra, truflandi og villandi ljósa, 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 gripa til nauðsynlegra ráðstafana til að draga úr hættu að því marki sem slíkt er á valdi hans og vekja athygli Samgöngustofu, skipulags- og byggingaryfirvalda og hlutaðeigandi sveitarfélags eða sveitarfélaga þar sem flugvöllurinn er staðsettur og í nágrenni flugvallar, á slíkum hættum.

- h. Ný grein, 58. gr. b, auk fyrirsagnar, er svohljóðandi:

Samráð.

Rekstraraðili flugvallar skal hafa samráð við sveitarfélag eða þau sveitarfélög þar sem flugvöllur er staðsettur um málefni er varða skipulag flugvallar og vöktun flugvallar skv. 58. gr. a.

Sveitarfélag eða sveitarfélög innan áhrifasvæðis flugvallar og skipulags- og byggingaryfirvöld skulu hafa samráð við rekstraraðila flugvallar að því er varðar mannvirki og hluti, sem fyrirhugað er að reisa innan marka hindranaflatarins og hindranavarnarflatarins, sem og annarra flata sem tengjast flugvellinum, sem kunna að hafa áhrif á öryggi.

Samráð skv. 2. mgr. skal einnig taka til þeirra áhrifa sem kunna að hafa áhrif á öryggi er varða mannvirki sem fyrirhugað er að reisa út fyrir mörk hindranaflatarins og hindranavarnarflatarins sem og annarra flata nærri flugvellinum.

- i. 59. gr. laganna, ásamt fyrirsögn, skal orðast svo:

Skipulagsreglur flugvallar.

Ráðherra er heimilt að setja skipulagsreglur fyrir flugvelli sem ætlaðir eru til afnota fyrir almenning.

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 s.s. trjáa, 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 í aðflugs- og flugtakssvæðum, hringflugssvæði og annarsstaðar sem við á í nágrenni flugvallar.

c. Skipulag, starfsemi og umferð innan flugvallarsvæðis.

Skipulagsreglur skulu gilda ótímabundið, nema annað sé tekið fram í reglunum sjálfum.

j. 60. gr. laganna, ásamt fyrirsögn, skal orðast svo:

Setning skipulagsreglna.

Ráðherra skal auglýsa tillögu að skipulagsreglum með áberandi hætti og skora á eigendur mannvirkja og aðra sem hlut að máli eiga að gera athugasemdir. Auglýsing að tillögu skal kynnt í samráðsgátt stjórnvalda eða með öðrum sambærilegum hætti í a.m.k. sex vikur frá birtingu auglýsingar. Sérstaklega skal leita eftir umsögn þeirra sveitarfélaga sem í hlut eiga, skipulags- og byggingaryfirvalda og Samgöngustofu.

Taka skal til ítarlegrar athugunar þær athugasemdir sem fram kunna að koma og gefa þeim sem í hlut eiga færi á því að kynna sér breytingar áður gengið er frá skipulagsreglum.

Samþykktar skipulagsreglur skal birta í B-deild Stjórnartíðinda og á vefsíðu rekstraraðila flugvallar.

Sérstökum kvöðum sem lagðar eru á mannvirki vegna flugvalla skal þinglýst enda skiptir kvöð máli.

k. Eftirfarandi breytingar skulu gerðar á 61. gr. laganna:

Á eftir 1. málsl. 1. mgr. greinarinnar kemur eftirfarandi: Rekstraraðili flugvallar getur óskað eftir sérstöku áhættumati vegna slíkra undanþágubeiðna á kostnað umsækjanda.

Fyrirsögn greinarinnar verður: *Frávik frá hæðartakmörkunum o. fl.*

l. Eftirfarandi breytingar eru gerðar á 62. gr. laganna:

Brott falla orðin „loftferðatálmí“ og „hann“ í stað þess koma orðin: „hindrun“ og „hana“.

Ný málsgrein bætist við greinina svohljóðandi: Hindrun sem eftir stendur skal merkt og gerð sýnileg með ljósum, eftir þörfum.

Fyrirsögn greinarinnar verður: *Hindrun sem er fyrir við setningu skipulagsreglna.*

m. 66. gr. laganna, auk fyrirsagnar, verður svohljóðandi:

Gildi skipulagsreglna.

Skipulagsreglur skulu halda gildi sínu uns ráðherra fellir þær úr gildi eða gildistími þeirra er útrunninn. Ef skipulagsreglur eru felldar úr gildi tekur 60. gr. til þess með tilsvarende hætti.

Við breytingu á skipulagsreglum skal beita sömu aðferð og við setningu nýrra.

Samgöngustofu er heimilt að veita tilslökun á forræðisskerðingu án þess að auglýsing að tillögu til breytinga á skipulagsreglum liggi fyrir.

n. 67. gr. laganna, auk fyrirsagnar, verður svohljóðandi:

Tilkynningaskylda.

Sveitarfélög og skipulags- og byggingaryfirvöld skulu tilkynna Samgöngustofu um mannvirki, hluti eða annað sem jafna má til hindrunar sem er 50 m. há eða hærri og ætlað er að standa varanlega.

Sveitarfélög og skipulags- og byggingaryfirvöld skulu tilkynna rekstraraðila flugvallar um mannvirki, hluti eða annað sem jafna má til hindrunar sem eru 30 m. eða hærri og ætlað er að reisa tímabundið innan áhrifasvæðis flugvallar.

Rekstraraðili flugvallar skal tilkynna Samgöngustofu um allar hindranir sem hættulegar teljast flugumferð í námunda við flugvöll eða innan áhrifasvæðis hans.

Veitandi rekstrarstjórnunar flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu skal tilkynna Samgöngustofu hverskonar truflanir, merki, ljós eða annað sem telja má að flugumferð stafi hættu af.

o. Eftirfarandi breytingar verða á 69. gr. laganna:

Tvær nýjar málsgreinar bætist við greinina:

Vanræki eigandi að framkvæma fyrirmæli um úrbætur skv. 1. mgr. getur Samgöngustofa látið vinna verkið á kostnað eiganda. Kostnaður Samgöngustofu er aðfararhæfur án undangengins dóms eða sáttar.

Ef þörf krefur er lögreglu skylt að aðstoða Samgöngustofu við þær aðgerðir sem greinir í 1. og 2. mgr.

Fyrirsögn greinarinnar verður: *Nauðsynlegar úrbætur í þágu flugöryggis.*

p. Ný grein, 69. gr. a, auk fyrirsagnar skal vera svohljóðandi:

Merkingar hindrana. ~~utan skipulagssvæða.~~

Hindranir skulu merktar í samræmi við reglugerð sem ráðherra setur. Skal slík reglugerð m.a. taka til krafna um sýnileika, lýsingu, gerðar, viðhalds og eftirlits með merkingum.

q. Eftirfarandi breytingar skulu gerðar á 72. gr. laganna:

Í stað orðanna „almennra nota“ koma orðin: afnota fyrir almenning.

Fyrirsögn 72. gr. verður: *Landamærastöð.*

r. Ný grein, 72. gr. a, bætist við lögin, auk fyrirsagnar, svohljóðandi:

Eldsneyti og knúningsorka.

Rekstraraðili flugvallar skal sannreyna að aðilar, sem sjá um að geyma og sjá loftförum fyrir eldsneyti/orku, hafi til staðar verklagsreglur til að tryggja að loftförum sé útvegað ómengið eldsneyti eða ómengið orka og af réttri tegund.

s. 73. gr. laganna, ásamt fyrirsögn, orðast svo:

Rekstrartakmarkanir vegna hávaða.

Í því skyni að bæta hljóðvist í nágrenni flugvalla er heimilt er að kveða á um sérstakar ráðstafanir til hávaðamildunar á flugvöllum. Ráðherra er heimilt að kveða nánar á um aðferðarfræði, ráðstafanir og takmarkanir í reglugerð.

t. 74. gr. laganna fellur niður.

VIII. kafli Umferð í lofti og flugleiðsaga

12. gr.

Breytingar á VIII. kafla. Umferð í lofti og stjórn hennar.

VIII. kafli laganna, ásamt nýrri fyrirsögn, **Umferð í lofti og flugleiðsaga.**, orðast svo:

a. (75. gr.)

Rekstrarstjórnun flugumferðar og flugleiðsöguþjónusta.

Veita skal loftförum rekstrarstjórnun flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu til að tryggja flugöryggi og greiða fyrir almennt flugumferð, að teknu tilliti til öryggissjónarmiða og flutningsþarfar.

b. (75. gr. a)

Umferð í lofti.

Loftför sem starfrækt eru innan íslensks yfirráðasvæðis skulu á öllum stigum flugs eða á athafnasvæðis flugvallar og loftför sem skráð eru í loftfaraskrá, hvar sem þau eru stödd, nema samningar við erlend ríki eða lög þess ríkis sem loftfarið fer um leiði til annars, skulu fara að flugreglum sem ráðherra setur í reglugerð sem og þeim reglum og starfsaðferðum sem gilda um notkun loftrýmisins. Í því felst að m.a. að loftför skulu búin tilskyldum tækjabúnaði og skal sá búnaður starfræktur á tilskyldan máta.

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

Um tilkynningaskyldu vegna veitingar undanþágu fer með skv. 146. gr.

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

c. (75. gr. b)

Tilnefning þjónustuveitanda.

Ráðherra skal tilnefna veitanda flugumferðarþjónustu sem veittur er einkaréttur til flugumferðarþjónustu innan tiltekins loftrýmisumdæmis innan íslensks yfirráðasvæðis og innan þess loftrýmis yfir úthafinu, þar sem íslenska ríkið hefur tekist á hendur skuldbindingu til að veita flugumferðarþjónustu.

Sé Ísland hluti af starfrænu loftrýmisumdæmi sem tekur til loftrýmis undir stjórn fleiri en eins ríkis, skulu þau ríki sameiginlega tilnefna veitanda flugumferðarþjónustu, einn eða fleiri, a.m.k. mánuði áður en starfrænu loftrýmisumdæmi er komið á fót.

Ráðherra er heimilt að tilnefna veitanda veðurþjónustu sem veittur er einkaréttur á afhendingu, að hluta til eða öllum, veðurfræðilegum gögnum, innan alls eða hluta af loftrými innan íslensks yfirráðasvæðis, að teknu til öryggissjónarmiða.

Ráðherra skal heimilt að fela Samgöngustofu að tilnefna veitenda skv. þessari grein.

Tilnefndir aðilar skulu vera handhafar vottunar til að veita þá þjónustu sem þeir eru tilnefndir til að veita og uppfylla þær kröfur sem lög þessi og reglugerðir settar á grundvelli þeirra tilgreina.

d. (76. gr.)

Vottun rekstrarstjórnunar flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu.

Eftirtalin starfsemi, annað hvort ein og sér eða samsett, sem veitt er innan íslensks yfirráðasvæðis er háð vottun samkvæmt lögum þessum:

- a. veiting þjónustu á sviði rekstrarstjórnunar flugumferðar og flugleiðsögu (ATM/ANS):
 - i. fjarskiptaþjónusta (COM),
 - ii. flugumferðarþjónusta (ATS),
 - iii. flæðistýring flugumferðar (ATFM) (staðbundin/miðlæg),

- iv. flugferlahönnun (FPD)
- v. kögunarþjónusta (SUR),
- vi. leiðsöguþjónusta (NAV),
- vii. loftrýmisstjórnun (ASM) (á úrlausnarstigi),
- viii. netstjórnandinn (NM),
- ix. upplýsingaþjónusta flugmála (AIS),
- x. veðurþjónusta (MET),
- xi. gagnaþjónusta (DAT),

b. veiting samevrópskrar rekstrarstjórnunar flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu.

Vottorð geta verið gefin út fyrir hverja einstaka tegund þjónustu skv. a- og b-lið, eða fyrir þjónustupakka. Vottorðið skal tilgreina réttindi og skyldur þjónustuveitanda sem og hver þau skilyrði og eða takmarkanir sem gilda um þjónustuna.

Umsækjandi með höfuðstöðvar sínar eða aðalaðsetur hér á landi skal sækja um vottun skv. a-lið 1. mgr. til Samgöngustofu, nema hvað varðar miðlæga flæðistýringu flugumferðar og gagnaþjónustu skv. iii-lið og xi-lið í a-lið 1. mgr. og veitingu samevrópskrar rekstrarstjórnunar flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu skv. b-lið 1. mgr. sem er Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins. Stofnunin er einnig lögbært yfirvald hvað varðar hönnun, framleiðslu, viðhald og rekstur kerfa og kerfishluta fyrir veitingu samevrópskrar rekstrarstjórnunar flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu skv. 76. gr. a og 76. gr. b.

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 rekstraraðila flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu frá vottun skv. 1. mgr. þessarar greinar í reglugerð, enda séu höfuðstöðvar eða aðalaðsetur veitanda þjónustunnar utan yfirráðasvæða EASA-ríkjanna og þjónustan tekur aðeins til lítils hluta flugumferðar í takmörkuðum hluta þess loftrýmis sem íslenska ríkið ber ábyrgð á að veita þjónustu í og öðrum skilyrðum sem ráðherra setur sé fullnægt.

e. (76. gr. a)

Kerfi og kerfishlutar rekstrarstjórnunar flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu.

Kerfi og kerfishlutar rekstrarstjórnunar flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu, sem miðla upplýsingum til loftfara og frá þeim og á jörðu niðri, skulu hönnuð, framleidd, sett upp, þeim viðhaldið, þau varin gegn óheimilum aðgangi og starfrækt með tilhlýðilegum hætti til að tryggja að þau henti til fyrirhugaðra nota.

Ráðherra er heimilt að ákvarða í reglugerð að:

a. veitendum rekstrarstjórnunar flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu sé skylt að lýsa því yfir að kerfin og kerfishlutarnir sem þeir taka í notkun, uppfylli viðeigandi forskriftir 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 fyrir veitingu rekstrarstjórnunar flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu heimilt að gefa út yfirlýsingu þess efnis að þessi kerfi og kerfishlutar samrýmist viðeigandi forskriftum og að þau henti til notkunar.

Sé kerfi- eða kerfishlutar háðir vottun samkvæmt þessari grein, fer með slíka vottun skv. 2. mgr. 76. gr. b að breyttu breytanda.

f. (76. gr. b)

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 rekstrarstjórnunar flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu:

- 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 þegar umsækjandi hefur sýnt fram á að hann uppfylli þær kröfur sem ráðherra ákvarðar í reglugerð. Vottorðið skal tilgreina þau réttindi sem veitt eru. Lögbæru yfirvaldi skal heimilt að breyta þessu vottorði til að bæta við réttindum eða fjarlægja réttindi.

g. (76. gr. c)

Almennar kröfur til veitanda rekstrarstjórnunar flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu.

Veitandi rekstrarstjórnunar flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu 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 m.a. 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 til starfseminnar og að hann hafi yfir að ráða hæfu starfsfólki, þ.m.t. tæknifólki sem sinnir öryggistengdum verkefnum, sem hlotið hefur viðeigandi þjálfun til að sinna störfum sínum.

Veitandi rekstrarstjórnunar flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu 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.

Veiting þjónustu rekstrarstjórnunar flugumferðar og flugleiðsögu og hönnun, framleiðsla, viðhald og rekstur kerfa og kerfishluta sem notuð eru við þjónustuna skal vera í samræmi við reglugerð sem ráðherra setur.

h. (76. gr. d)

Opin og gagnsæ veiting þjónustu.

Veitandi rekstrarstjórnunar flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu skal veita þjónustu sína á opinn og gagnsæjan hátt. Hann skal birta skilyrði fyrir aðgangi að þjónustu sinni, og breytingar þar á, sem og koma á reglulegu samráðsferli með notendum þjónustu sinnar eða, eftir þörfum, fyrir sértækar breytingar á þjónustu, annaðhvort á einstaklings- eða sameiginlegum grundvelli.

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

i. (76. gr. e)

Upptökur og varðveisla gagna.

Veitandi rekstrarstjórnunar flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu skal taka upp hvers konar fjarskipti vegna þjónustu sinnar og skrá gögn sem berast vegna hennar. Ráðherra er heimilt að ákvarða með reglugerð hvaða fjarskipti og gögn rekstraraðilar flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu skulu taka upp, skrá og varðveita.

Um upptöku, varðveislu, afspilun og skráningu á notkun skal nánar kveðið á um í reglugerð sem ráðherra setur. Rannsóknarnefnd samgönguslysa og Samgöngustofu skal heimill aðgangur að gögnum þessum við rannsóknir og eftirlit, eftir atvikum. Óviðkomandi aðilum skal ekki veittur aðgangur að gögnum þessum nema samkvæmt sérstakri lagaheimild eða dómsúrskurði.

j. (77. gr.)

Skipulag og hönnun loftrýmis.

Samgöngustofa fer með ákvörðunarvald um skipulag loftrýmis á íslensku yfirráðasvæði og í því loftrými þar sem Ísland er skuldbundið af því að veita þjónustu á grundvelli þjóðréttarsamninga í samræmi við stefnu stjórnvalda. Í því skyni getur stofnunin m.a. ákvarðað flokkun loftrýmis, bann-, hafta- og hættusvæði auk svæðishindrana, tekið frá loftrými til sérstakra nota og sett lágmarks- og hámarksflughæðir í loftrýminu.

Loftrýmisnotendum, stjórnvöldum og öðrum hagaðilum skal heimilt að koma á framfæri tillögum til Samgöngustofu um breytingar á skipulagi loftrýmis.

Við ákvörðun á skipulagi loftrýmis skal tillit tekið til þarfa notenda, aðgengis, flugöryggis, nýtingar loftrýmisins, umhverfissjónarmiða í samræmi við stefnu stjórnvalda, staðbundnar aðstæður á jörðu niðri og almannaoðryggis. Hönnun loftrýmis skal yfirfarin og staðfest af Samgöngustofu.

Samgöngustofa skal setja reglur um breytingar á skipulagi og hönnun loftrýmis, meðhöndlun tillagna til breytinga, samráð við hagaðila og birta á vefsíðu sinni.

Ráðherra skal heimilt að yfirtaka ákvörðunarvald Samgöngustofu ef brýnir hagsmunir ríkisins krefjast þess, eða ef breyting hefði í för með sér verulegar breytingar á hávaðastigi þar sem hávaði utandyra færi a.m.k. yfir 54 dB LAeq 16 klst. og myndi hafa neikvæðar afleiðingar fyrir heilsu og lífsgæði hlutfallslega stórs hluta íbúa.

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

Ráðherra er heimilt að fela Samgöngustofu að birta almennar og sértækar upplýsingar er varða umferð loftfara, skipulag og hönnun loftrýmis og varða almenning með almennum hætti.

k. (77. gr. a)

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.

Fjarskiptaþjónusta skal skila og viðhalda fullnægjandi afköstum með tilliti til aðgengis, heilleika, samfellu og tímanleika hennar. Hún skal vera skilvirk og varin gegn gagnabrenslun og truflun.

Leiðsöguþjónusta skal ná og viðhalda fullnægjandi afkastastigi, með tilliti til leiðsögu, upplýsinga og staðsetningar, og þegar það er látið í té, tímasetningar. 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.

l. (77. gr. b)

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.

m. (77. gr. c)

Upplýsingaþjónusta flugmála.

Veitandi upplýsingaþjónustu flugmála skal tryggja gæði þjónustunnar, þar með áreiðanleika, reglufestu og heilleika upplýsinga til notenda loftrýmis og veitenda flugstjórnarþjónustu.

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

n. (77. gr. d)

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 skal vera í samræmi við alþjóðlegar 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.

Ráðherra skal heimilt í reglugerð að kveða nánar á um varðveislu, gagnaskipti, gagnagæði, kröfur til gæða-, öryggis- og verndarstjórnunar, tækja og hugbúnaðar og gagnaverndar.

o. (77. gr. e)

Hönnun flugferla.

Flugferlar skulu tilhlýðilega hannaðir með því að nota hönnunarviðmið í því skyni að tryggja örugga starfrækslu loftfara. Hönnun flugferla skal yfirfarin og staðfest áður en ferlarnir eru birtir og notaðir af loftförum.

Ráðherra er heimilt að kveða nánar á um kröfur til hönnunarviðmiða, nákvæmni, tæknilega og rekstrarlega getu og hæfni veitanda þjónustunnar og flugprófanir í reglugerð.

p. (78. gr.)

Frammistöðuáætlun á sviði flugleiðsögu.

Samgöngustofa skal koma á og viðhalda frammistöðuáætlun á sviði flugleiðsögu í samráði við veitendur flugleiðsöguþjónustu, loftrýmisnotendur, rekstraraðila flugvalla og samræmingaraðila flugvalla.

Frammistöðuáætlunin skal tilgreina skilgreind landsbundin markmið á afmörkuðu viðmiðunartímabili á sviði öryggis- og umhverfismála, afkastagetu og kostnaðarhagkvæmni og skal tryggja samræmi við svæðisbundin frammistöðumarkmið á Norður-Atlantshafssvæði Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO-NAT). Viðmiðunartímabil fyrir frammistöðuáætlun skal vera a.m.k. þrjú ár, en að hámarki fimm ár. Áætlunin skal einnig fela í sér sett viðmið við mælingu á frammistöðu veitenda flugleiðsöguþjónustu og viðeigandi hvatakerfi. Áætlun skal staðfest af ráðherra. Staðfest áætlun skal liggja fyrir a.m.k. sex mánuðum áður en viðmiðunartímabilið hefst.

Frammistaða veitenda flugleiðsöguþjónustu skal háð vöktun af hálfu Samgöngustofu.

Ef reglubundin vöktun og eftirlit leiðir í ljós að landsbundnum markmiðum er ekki náð á viðmiðunartímabili skal gripið til viðeiganda ráðstafana. Sé þörf á að breyta markmiðum eða áætlun um frammistöðu, skal það gert í fullu samráði við hagsmunaaðila.

Frammistöðuáætlun skal endurskoðuð fyrir lok viðmiðunartímabils og árangur frammistöðumarkmiðanna metinn og ný markmið sett a.m.k. tíu mánuðum fyrir byrjun næsta viðmiðunartímabils.

q. (78. gr. a)

Sérstök leyfi vegna viðburða.

Sérstaks fyrirfram leyfis Samgöngustofu er þörf þegar:

- a. halda á flugsýningu eða flugkeppni, sem auglýst er og opin er almenningi,
- b. halda á flugeldasýningu, og eða sýningu/samkomu þar sem leysigeisla eða ljósgeisla er beint út í loftið,
- c. fyrirhugað er fallhlífastökk, eitt stökk eða fleiri eða sem hluti sýningar/samkomu,
- d. fyrirhugað er að fljúga flugdreka í 60 m. hæð eða hærra,
- e. fyrirhugað er að sleppa ómönnuðum gasfylltum loftbelgjum,
- f. fyrirhugað er að fljúga gasfylltum tjóðruðum loftbelg í 60 m. hæð eða hærra, innan stjórnaðs loftrýmis,
- g. fyrirhugað er að skjóta upp geimhlutum innan íslensks yfirráðasvæðis.

Við meðhöndlun umsóknar skal Samgöngustofu heimilt að krefjast viðeigandi gagna og upplýsinga vegna umsóknar um leyfi hverju sinni, þ.m.t. áhættumat.

Ráðherra er heimilt með reglugerð að kveða á um frekari leyfisskyldu í því skyni að vernda menn og eignir, auk þess að kveða nánar á um framangreindar heimildir, umsókn, skilyrði, þ.m.t kröfur til ábyrgðartryggingar og eða áhættumats ef við á, öryggiskröfur og eftirlit.

r. (78. gr. b)

Allsherjarregla og öryggi.

Lögbærum yfirvöldum, veitanda flugumferðarþjónustu, rekstraraðila flugvallar og lögreglu er heimilt að:

- a. skipa loftfari að lenda,
- b. viðhafa nauðsynlegar ráðstafanir til að takmarka eða hindra flug loftfara um tiltekið loftrými,

enda miði slík aðgerð að því að halda uppi allsherjarreglu, öryggi eða verndun umhverfis, friðhelgi einkalífs og persónuupplýsinga.

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 opinn er til afnota fyrir almenning og lenda má á. Ómönnuðu loftfari skal lent þar sem ekki skapast hættu af landingu þess.

Ef loftfar flýgur inn á svæði þar sem loftferðir eru bannaðar skal loftfarið tafarlaust fljúga út fyrir svæðið og tilkynna lögbæru yfirvaldi.

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

s. (79. gr.)

Reglugerðarheimild.

Ráðherra er heimilt með reglugerð að kveða nánar á um:

- a. flugreglur og búnað loftfara m.t.t. kerfishluta sem notaðir eru í kerfi fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu, auðkenningu loftfara m.t.t. kögunar,
- b. 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,
- c. veitingu þjónustu á sviði rekstrarstjórnunar flugumferðar og flugleiðsögu, þ.m.t. skilyrði til vottunar, skipulag, stjórnun, fjármögnun, bókhald og reikningsskil, framkvæmd og starfrækslu, skráa hald, aðgengi að gögnum,
- d. handbækur, verklag við veitingu þjónustu og áætlanir, þ.m.t. vegna þjálfunar, frammistöðu, flugverndar, viðbragðs og upplýsingaöryggis, kerfi þjónustuveitanda, þ.m.t. stjórnunar-, tilkynninga- og öryggisstjórnunar- og gæðakerfi,
- e. tilföng þjónustuveitanda, þ.m.t. aðstöðu og búnað,
- f. afkasta og áreiðanleika þjónustu og þjónustustig,
- g. hæfni og þjálfun starfsmanna og eða verktaka, vinnutímamörk og lágmarkshvildartíma flugumferðarstjóra,
- h. hönnun, framleiðslu, starfrækslu og viðhald kerfa og kerfishluta rekstrarstjórnunar flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu, þ.m.t. skilyrði vottunar, markaðseftirlit, verklag, heilleika, afkasta og áreiðanleika kerfa og kerfishluta,
- i. tíðni notkun, truflanir og notkun hverskonar fjarskiptaþjónustu, samskiptakerfa og samskiptaaðferða vegna veitingar fjarskiptaþjónustu fyrir flug,
- j. tilnefningu veitanda rekstrarstjórnunar flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu, tilkynningar þar að lútandi, gildistíma tilnefningar, breytingar á tilnefningu og afturköllun,
- k. starfræn loftrýmisumdæmi,
- l. samvinnu á sviði rekstrarstjórnunar flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu þ.m.t. samstarf við erlend ríki og alþjóðlegar og svæðisbundnar stofnanir,
- m. upptökur, vistun og geymslu fjarskipta vegna rekstrarstjórnunar flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu,
- n. frammistöðuáætlun flugleiðsöguþjónustu, þ.m.t. verklag, upplýsingar sem rekstraraðilum flugleiðsöguþjónustu skal skylt að leggja fyrir Samgöngustofu,

flugvelli sem mögulegt er að undanskilja frá frammistöðuáætlun, innihald og framsetningu áætlunar, markmiða og frammistöðuviðmiðana.

IX. kafli Flugrekstur

13. gr.

Breytingar á IX. kafla. Flugrekstrarleyfi.

Eftirfarandi breytingar eru gerðar á IX. kafla laganna:

a. Fyrirsögn kaflans verður: IX. kafli. **Flugrekstur.**

b. 80. gr. laganna, ásamt fyrirsögn, orðast svo:

Flugrekstrarleyfi.

Leyfi Samgöngustofu þarf til starfrækslu loftfars í ábataskyni innan íslensks yfirráðasvæðis. Aðeins handhöfum flugrekstrarleyfis skal heimilt að flytja farþega, farm og eða póst í ábataskyni til og frá og innan íslensks yfirráðasvæðis.

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

- nánar tiltekin flugstarfsemi skuli háð vottun lögbærs yfirvalds eða útgáfu yfirlýsingar af hálfu eiganda eða flugrekanda/umráðanda loftfars um hæfni sína og getu til að rækja skyldur sem tengjast starfrækslu loftfars þótt starfræksla 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 vélknúð og eða vélknúnu loftfari sem er mjög létt og loftfara sem eingöngu stunda staðbundið flug.

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

c. Tvær nýjar greinar koma á eftir 80. gr. laganna, 80. gr. a og 80. gr. b, ásamt fyrirsögnunum, svohljóðandi:

Skilyrði flugrekstrarleyfis.

Skilyrði til útgáfu flugrekstrarleyfis eru eftirfarandi:

- höfuðstöðvar fyrirtækis séu hér á landi,
- umsækjandi sé handhafi gilds flugrekandaskírteinis útgefna af Samgöngustofu eða lögbæru landsyfirvaldi í ríki sem Ísland hefur samið við vegna þessa eða af Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins,
- umsækjandi hafi yfir einu eða fleiri loftförum að ráða í gegnum eignarhald eða tómaleigu,
- aðalsstarfsemi umsækjanda sé eingöngu bundin við rekstur flugþjónustu eða í tengslum við hvers konar aðra atvinnustarfsemi með loftförum eða viðgerðir eða viðhald á þeim,
- íslenska ríkið og eða íslenskir ríkisborgarar skulu eiga 51% eða meira af fyrirtækinu og fara með eiginlega stjórn þess, hvort sem er beint eða óbeint fyrir tilstilli eins eða fleiri aðila. Erlend ríki, sem með samningi við Ísland hafa vikið frá sambærilegu skilyrði, og ríkisborgarar þeirra, eru undanþegnir kröfu um íslenskt ríkisfang.
- umsækjandi uppfyllir önnur skilyrði sem ráðherra setur um fjármögnun rekstrar, stjórnun, skipulag, váttryggingar og góðan orðstýr í samræmi við lög þessi og reglugerð sem ráðherra setur.

Fyrirtæki skv. 1. mgr. merkir einstaklingur eða aðili, hvort sem hann stundar viðskipti í ábataskyni eða ekki, eða hverskonar opinber stofnun hvort sem hún hefur réttarstöðu lögaðila eða ekki.

Tilkynningar.

Handhafi flugrekstrarleyfis skal tilkynna viðeigandi lögbæru yfirvaldi fyrirfram hverskonar fyrirhugaða sameiningu eða yfirtöku og innan 14 daga um hverskonar breytingar á eignarhaldi sem nemur meira en 10% af heildarhlutafjáreign flugrekanda eða móðurfyrirtækis þess eða endanlegs eignarhaldsfélags.

- d. 81. gr. laganna, ásamt fyrirsögn, orðast svo:

Flugrekandaskírteini.

Gefa skal út flugrekandaskírteini þegar umsækjandi sýnir fram á að hann fari að þeim kröfum sem settar eru fram í lögum þessum og reglugerðum sem settar eru á grundvelli laga þessara.

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

- e. Á eftir 81. gr. laganna koma tvær nýjar greinar, 81. gr. a og 81. gr. b, ásamt fyrirsögnum, svohljóðandi:

Breytingar á flugrekandaskírteini.

Allar breytingar, sem hafa áhrif á gildissvið flugrekandaskírteinis, leyfða starfrækslu og eða rekstrarforskriftir, öryggisstefnu flugrekanda eða breytingar á tilnefndu fyrirsvars- og ábyrgðarfólki rekstrar skulu samþykktar fyrirfram af lögbæru landsyfirvaldi. Allar breytingar, sem falla ekki undir upphaflegt áhættumat, krefjast þess að lögð séu fram breytt áhættumat og breyttar staðlaðar verklagsreglur.

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

Sérstök starfræksla.

Starfræksla loftfars við tiltekin skilyrði eða aðstæður sem teljast áhættusamar s.s. flutningur hættulegs varnings, með notkun tiltekins tækjabúnaðar í flugi eða í sérstökum tilgangi, er háð fyrirfram samþykki lögbærs landsyfivalds.

Umfang starfsemi flugrekanda sem hefur samþykki til sérstakrar starfrækslu skal tilgreint í rekstrarforskriftum flugrekandaskírteinis.

- f. 82. gr. laganna, ásamt fyrirsögn, orðast svo:

Samstarf lögbærra yfirvalda.

Sé lögbært landsyfirvald flugrekandaskírteinis annað en það yfirvald sem gefur út flugrekstrarleyfi skal það fyrrnefnda upplýsa hið síðarnefnda um hverskonar breytingar sem til stendur að gera á flugrekandaskírteini.

Lögbærum landsyfirvöldum skal heimilt að skiptast á upplýsingum er varða mat og afturköllun flugrekandaskírteinis og flugrekstrarleyfis, þ.m.t. upplýsingar er lúta að fjárhag, váttryggingum, skipulagi sem kann að hafa áhrif á öryggi eða gjaldfærni aðila og upplýsinga sem geta aðstoðað lögbær landsyfirvöld í eftirliti sínu með flugöryggi. Sé um að ræða viðkvæmar upplýsingar skal viðkomandi lögbært landsyfirvald grípa til nauðsynlegra ráðstafana til að tryggja öryggi slíkra upplýsinga.

Ákvæðið tekur að breyttu breytanda einnig til þeirra aðstæðna þar sem verkefni og eftirlit lögbærs landsyfirvalds hafa verið færð til Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins.

g. 83. gr. laganna, ásamt fyrirsögn, orðast svo:

Starfræksla loftfara opinberra aðila.

Starfræksla loftfara opinberra aðila sem sinna þjónustu í almannapágu eða skyldu á ábyrgð ríkisins sem tekur til eftirfarandi þjónustuþátta, eins eða fleiri: lög- og tollgæslu, landamæraeftirlits, leitar- og björgunar, slökkvistarfa, landamæragæslu, strandgæslu eða svipaðrar starfsemi eða þjónustu undir stjórn, eftirliti og á ábyrgð ríkisins, skal vera í samræmi reglugerð sem ráðherra setur.

h. 84. gr. laganna, ásamt fyrirsögn, orðast svo:

Reglugerðarheimild.

Ráðherra er heimilt með reglugerð að kveða nánar á um:

- a. starfrækslu í ábataskyni, þ.m.t. skilyrði til vottunar, skipulags, stjórnunar, fjármögnunar, þjónustu, framkvæmdar og starfrækslu, kröfur til starfsfólks og verktaka og þjálfunar þeirra,
- b. réttindi og skyldur handhafa flugrekandaskírteinis og flugrekstrarleyfis, þ.m.t. skilyrði þess að flugrekstur sé bannaður, takmarkaður eða skilyrtur í págu flugöryggis eða vegna umhverfissjónarmiða,
- c. fjárhagskröfur til flugreksturs og upplýsingamiðlun til lögbærs eða lögbærra yfirvalda,
- d. handbækur, verklag, áætlanir, þ.m.t. vegna þjálfunar, flugöryggis, flugverndar og upplýsingaöryggis, kerfi flugrekanda, þ.m.t. stjórnunar-, tilkynninga- og öryggisstjórnunar- og gæðakerfi, tilföng flugrekanda, þ.m.t. loftför, aðstöðu, búnað, skráa hald, aðgengi að gögnum, verklag við starfrækslu loftfara,
- e. sértækar kröfur þegar flugrekandi gerir samninga um sameiginleg flugnúmer, leigu loftfars (þjónustu- og tómaleigu) og þegar starfrækt eru loftför sem skráð eru í þriðju ríkjum,
- f. rétt farþega og vernd neytenda,
- g. markaðsaðgang, frelsi til að ákvarða flutningsmagn, tíðni og verð þjónustu,
- h. sértækar kröfur til áhættumikillar starfrækslu,
- i. réttindi og skyldur opinberra aðila sem sinna opinberri þjónustu í almannapágu eða skyldu á ábyrgð ríkisins,
- j. starfrækslu ómannaðra loftfara hvort sem slík loftför eru starfrækt í ábataskyni eða ekki. Ráðherra er enn fremur heimilt að kveða á um sérstök skilyrði til starfrækslu ómannaðra loftfara, þ.m.t. vegna almannaöryggis, verndunar umhverfis-, friðhelgi einkalífs og persónuupplýsinga.

i. 1. mgr. 85. gr. laganna orðast svo:

Samgöngustofa getur ákveðið að erlend loftför, sem aðili með höfuðstöðvar eða aðalaðsetur hér á landi starfrækir skuli lúta lögum þessum og reglum settum samkvæmt þeim er varða loftför skráð hér á landi.

Fyrirsögn 85. gr. laganna verður: *Erlend skráð loftför.*

j. 85. gr. a laganna fellur niður.

XI. kafli Skaðabætur og váttryggingar

14. gr.

Breytingar á XI. kafla. Skaðabætur og váttryggingar.

- a. Í stað orðsins „flugrekendur“ í 3. mgr. 131. gr. kemur: Flugrekendur/umráðendur loftfara sem starfrækt eru í ábataskyni og opinberir aðilar sem sinna opinberri þjónustu í almannabágu eða skyldu á ábyrgð hins opinbera.
- b. Nýr málslíður bætist við 4. mgr. 131. gr. svohljóðandi: Ráðherra skal heimilt að ákvarða með reglugerð að ríkisloftför og tiltekin létt loftför sem ekki eru starfrækt í ábataskyni séu undanþegin váttryggingaskyldu skv. þessari grein.
- c. Ný málsgrein bætist við 131. gr. laganna, svohljóðandi: Veitendur flugleiðsöguþjónustu, veitendur þjónustu á sviði flæðistjórnunar flugumferðar og netstjórnandinn skulu kaupa váttryggingu í samræmi við hugsanlegt tjón og skaða sem kann að leiða af þjónustu sem þeir veita, að teknu tilliti til réttarstöðu hlutaðeigandi þjónustuveitanda og netstjórnandans og umfangs þeirrar váttryggingaverndar sem fæanleg er á markaði.
- d. Fyrirsögn 131. gr. laganna verður: *Váttryggingaskylda.*

XIII. kafli Ýmis ákvæði

15. gr.

Breytingar á XIII. kafla. Ýmis ákvæði.

Eftirfarandi breytingar eru gerðar á XIII. kafla laganna:

- a. 135. gr. laganna verður svohljóðandi:

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.

Landsáætlun um flugöryggi skal vera hluti af eða fylgja aðgerðaáætlun á sviði flugöryggis. Aðgerðaáætlun á sviði flugöryggis skal gerð í samráði við hagsmunaaðila og tilgreina, á grundvelli mats á viðeigandi öryggisupplýsingum, helstu öryggisáhættur sem áhrif hafa á öryggiskerfi á landsvísu og gera grein fyrir nauðsynlegum aðgerðum til að draga úr slíkri áhættu. Þá skal aðgerðaáætlun á sviði flugöryggis taka mið af svæðisbundnum áætlunum og skilgreina þær öryggisáhættur og aðgerðir sem tilgreindar eru í Flugöryggisáætlun Evrópu sem skipta máli fyrir Ísland.

Ráðherra er heimilt að kveða í reglugerð nánar á um efnisþætti landsáætlunar um flugöryggi og aðgerðaáætlunar á sviði flugöryggis, mat á öryggisáhættum, markmiðssetningu, samráð við hagsmunaaðila, birtingu og upplýsingamiðlun og samstarf við Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins, þ.m.t. tilkynningar til stofnunarinnar.

- b. 2.-6. mgr. 136. gr. laganna falla niður.

- c. 136. gr. a laganna fellur niður.

- d. 137. gr. laganna, ásamt fyrirsögn, verður svohljóðandi:

Aðferðir til að uppfylla skilyrði og kröfur.

Á afmörkuðum sviðum hafa lögbær yfirvöld gefið út viðurkenndar aðferðir til að uppfylla skilyrði og kröfur samkvæmt lögum þessum eða reglugerðum settum 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 til að uppfylla kröfur til að staðfesta samræmi við kröfur eða skilyrði samkvæmt lögum þessum eða reglugerðum settum samkvæmt þeim, skal óska eftir fyrirfram samþykki viðeigandi lögbærs yfirvalds 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 yfirvalda til að takmarka, afturkalla eða breyta viðurkenndum aðferðum og öðrum aðferðum til að uppfylla kröfur.

- e. 138. gr. laganna, ásamt fyrirsögn, verður svohljóðandi:

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 alþjóðlegar 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, breytur, samhfingu og notkun og framsetningu samræmds heimstíma.

- f. 141. gr. laganna, ásamt fyrirsögn, verður svohljóðandi:

Hæfur aðili.

Forsenda þess að einstaklingur eða lögaðili geti tekið að sér verkefni er tengjast vottun eða eftirliti samkvæmt lögum þessum er gilt vottorð sem hæfur aðili til þeirra verkefna og eftirlits sem um ræðir.

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

Vottorð hæfs aðila útgefið skv. 2. mgr. hefur fullt gildi hér á landi.

- g. 142. gr. laganna, ásamt fyrirsögn, verður svohljóðandi:

Kröfur til vottunar.

Forsenda gildrar vottunar er að aðili uppfylli ávallt þær hæfnikröfur sem gerðar eru skv. reglugerð sem ráðherra setur og meðan vottorð er í gildi.

Lögbærum yfirvöldum, skv. 2. mgr. 141. gr., eftir því sem við á, er heimilt að breyta, takmarka, fella tímabundið úr gildi eða afturkalla vottorð, ef aðili uppfyllir ekki lengur þær kröfur sem gerðar eru til vottunar.

Ráðherra er heimilt í reglugerð að kveða nánar á um vottun hæfra aðila, þar á meðal hæfnikröfur og mat á hæfni, faglega þekkingu og færni, kröfur til óhlutdrægni, um fjárhagslega hagsmuni, gildissvið vottunar og réttindi samfara, aðstöðu, búnað, starfsfólks og samstarf og upplýsingaskipti milli lögbærra landsyfirvalda og Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins vegna tilfærslu verkefna og eftirlits með hæfum aðilum.

- h. 143. gr. laganna, ásamt fyrirsögn, verður svohljóðandi:

Réttindi hæfra aðila.

Lögbærum yfirvöldum, samkvæmt 2. mgr. 141. gr., er heimilt að veita vottuðum hæfum aðila réttindi til að gefa út, endurnýja, breyta, takmarka, fella tímabundið úr gildi og afturkalla vottorð, eða til að veita yfirlýsingu móttöku fyrir sína hönd.

Lögbærum yfirvöldum 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.

- i. 144. gr. laganna, ásamt fyrirsögn, verður svohljóðandi:

Ábyrgðartrygging.

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.

- j. 146. gr. laganna, ásamt fyrirsögn, verður svohljóðandi:

Undanþágur.

Ráðherra er heimilt að veita undanþágu frá ákvæðum laga þessara og reglugerða settra á grundvelli þeirra, ef meginefni undanþágu varðar efnisatriði sem ekki fellur undir gildissvið EASA-reglugerðarinnar og afleiddra reglugerða sem innleiddar hafa verið í landsrétt, 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 settum á grundvelli þeirra, vegna ófyrirséðra, brýnna aðstæðna eða þarfa vegna starfrækslu sem hefur áhrif á aðila, að uppfylltum eftirfarandi skilyrðum:

- það er ekki 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 nauðsyn krefur með því að beita ráðstöfunum til að draga úr áhættu,
- Samgöngustofa hefur, eins og mögulegt er dregið úr mögulegri röskun á markaðsaðstæðum í kjölfar þess að undanþága er veitt og,
- umfang og tímalengd undanþágunnar takmarkast við það sem telst algerlega nauðsynlegt og henni er beitt á jafnréttisgrundvelli,

enda falli efnisatriði undanþágu undir EASA-reglugerðina eða afleiddar reglugerðir sem innleiddar hafa verið í landsrétt og undanþága uppfyllir aðrar þær kröfur sem ráðherra setur í reglugerð, m.a. með tilliti til tímalengdar og endurtekningar.

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.

Að öðru leyti fer með tilkynningar skv. 2. og 3. mgr. skv. 173. gr. laganna.

- k. 146. gr. d, 146. gr. e, 147. gr. laganna falla niður.

XVI. kafli Eftirlits- og valdheimildir. Sektor og viðurlög.

16. gr.

Nýr XVI. kafli. Eftirlits- og valdheimildir. Sektor og viðurlög.

Við lögin bætist nýr kafli, XVI. KAFLI, með fyrirsögninni: **Eftirlits- og valdheimildir. Sektir og viðurlög.**, með tuttugu og þremur greinum, ásamt fyrirsögnum, svohljóðandi:

a. (166. gr.)

Almennar eftirlitsheimildir.

Lögbærum yfirvöldum og starfsfólki þeirra, sem hefur heimild viðkomandi yfirvalds til að sinna vottun og eftirliti, skal heimilt að:

- a. óska eftir skýringum og krefja þá aðila sem stofnunin hefur gefið út vottorð til eða þá sem hafa gefið út yfirlýsingu til viðkomandi stofnunar, um að láta henni í té allar nauðsynlegar upplýsingar, hvort sem er munnlega eða skriflega, á öllum staðreyndum, skjölum, hlut, verklagi eða öðru viðfangsefni sem tengist ákvörðun á því hvort eftirlitsskyldur aðili fari að lögum þessum og reglugerðum settum á grundvelli þeirra,
- b. fara inn á land, athafnasvæði og mannvirki, þ.m.t. flugvelli, flugstöðvar og starfsstöðvar eftirlitsskyldra aðila og í farartæki eftirlitsskyldra aðila,
- c. gera úttekt á starfsstöðvum eftirlitsskyldra aðila og er fyrirsvarsfólki aðila skylt að veita í því skyni þann aðgang og atbeina sem lögbær yfirvöld krefjast,
- d. rannsaka, afrita eða gera útdrátt úr öllum viðeigandi skjölum, þ.m.t. vottorð, skrár, gögn, verklagsreglur og annað tengt efni, skýrslur og gögn sem eftirlitsskyldir aðilar ráða yfir eða hafa aðgang að, óháð því í hvaða miðli umræddar upplýsingar eru geymdar,
- e. framkvæma úttektir og skoðanir, þ.m.t. fyrirvaralausar skoðanir,
- f. grípa til eða gera framfylgdarráðstafanir, eins og við á.

Í þeim tilgangi að ákvarða hvort handhafi vottunar sem stofnunin hefur gefið út eða aðilar sem hafa lagt fyrir stofnunina yfirlýsingu, framfylgi lögum þessum eða reglugerðum settum á grundvelli þeirra, skal lögbærum yfirvöldum einnig vera heimilt að beita framangreindum heimildum gagnvart öðrum lögaðilum eða einstaklingum sem búast má við með sanngjörnum hætti að hafi aðgang að upplýsingum sem máli skipta vegna verkefna og eftirlits stofnunarinnar.

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

Samgöngustofu og öðrum stjórnvöldum hér á landi, eftir atvikum, skal að beiðni Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins skylt að aðstoða stofnunina við rannsóknir hennar.

b. (167. gr.)

Löfðingur.

Samgöngustofu og starfsfólki stofnunarinnar, sem hefur heimild þess til að sinna vottun og eftirliti, skal 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, það affermt og prófflug og önnur próf framkvæmd og kveða til þeirrar aðstoðar sem þörf er á, flugverja loftfars, fjarflugmann og aðra starfsmenn eftirlitsskylds aðila, þ.m.t. starfsmenn viðhaldsstöðva eða viðhaldsaðila.

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

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 loftfarsins hafi lokið viðeigandi aðgerðum til úrbóta, eða ástæða er til

að ætla að loftfari verði flogið andstætt ákvæðum laga þessara eða öðrum lögum, er Samgöngustofu heimilt að leggja bann við för loftfarsins. Rekstraraðila rekstrarstjórnunar flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu, rekstraraðila 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, afléttingu þess, verklag og upplýsingamiðlun í reglugerð.

c. (168. gr.)

Geðvirk efni.

Enginn flugverji, fjarflugmaður, flugumferðarstjóri, flugnemi, nemi í flugumferðarstjórn eða annar starfsmaður 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 á tryggilegan hátt.

Ef vínandamagn í blóði yfir 0,2‰ eða áfengi í líkama sem leitt getur til slíks vínandamagns í blóði og telst hlutaðeigandi þá undir áhrifum áfengis og ekki hæfur til þess starfa sem getur í 1. mgr. Það leysir ekki undan sök þótt maður haldi vínandamagn í blóði minna. Ef önnur geðvirk efni en alkóhól mælast í lífssýni aðila, m.a. efni sem falla undir lög um ávana- og fíkniefni, telst hann vera undir áhrifum geðvirkra efna og óhæfur til þeirra starfa sem um getur í 1. mgr.

Enginn þeirra sem hér um ræðir má neyta geðvirkra efna síðustu átta klukkustundirnar áður en störf eru hafin né heldur meðan verið er að starfi. Varðar það að jafnaði missi 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 næstu sex klukkustundir 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 á neyslu geðvirkra efna hjá þeim aðilum sem vísað er til í 1. mgr. Er aðilum skylt að láta í té nauðsynleg lífsýni og hlíta rannsókn þeirra. Skimun skal framkvæma af þeirri nærgætni sem kostur er.

Sem lið í venjubundnu eftirliti er Samgöngustofu hvernær sem er heimilt að framkvæma skimun skv. 5. mgr.

Hafni aðilar skv. 1. og 2. mgr. skimun eða reynast eftir rannsókn vera undir áhrifum geðvirkra efna, sbr. 2. og 3. mgr. 8. gr. g, skal þeim ekki heimilt að halda áfram vinnu sinni. Lögreglu er skylt að aðstoða Samgöngustofu við skimun, ef þörf krefur.

Ráðherra er heimilt að kveða nánar á um geðvirk efni og framkvæmd skimunar í reglugerð.

d. (169. gr.)

Eftirlit með öryggi ómannaðra loftfara.

Samgöngustofa skal að eigin frumkvæði eða eftir ábendingu taka til meðferðar mál er varða eftirlit með öryggi ómannaðra loftfara.

Ef ómönnuð loftför sem uppfylla ekki þær kröfur sem gerðar eru samkvæmt lögum þessum og reglugerðum sem ráðherra setur, eru boðin fram á markaði getur Samgöngustofa krafist þess markaðsaðili geri viðeigandi úrbætur. Ef ekki er orðið við slíkri 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 almannaoðryggi, 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 og framleiðendur, innflytjendur eða dreifingaraðilar afhendi stofnuninni allar upplýsingar er varða ómönnuð loftför sem sett hafa verið á markað eða ráðgert er að setja á markað. Með slíkar upplýsingar skal farið sem trúnaðarmál.

e. (170. gr.)

Flugbann og bann flugs yfir hljóðhraða.

Þegar brýna nauðsyn ber til, svo sem vegna almannaoðryggis eða allsherjarreglu, getur ráðherra takmarkað eða bannað loftferðir almennt eða um hluta af íslensku yfirráðasvæði.

Á grundvelli flugöryggis skal Samgöngustofu heimilt að banna og eða takmarka flug loftfara innan íslensks yfirráðasvæðis, þ.m.t. tiltekna tegundir eða flokka loftfara, hluta og búnað, loftför skráð eða starfrækt frá tilteknum ríkjum eða af tilteknum flugrekendum/umráðendum.

Ráðherra skal heimilt að setja reglugerð þar sem nánar er kveðið á um setningu banns skv. 1. og 2. mgr., skilyrði, framkvæmd, afléttingu þess og upplýsingamiðlun. Þá skal ráðherra einnig heimilt að setja reglugerð til innleiðingar EES-gerða um gerð og birtingu skrár yfir loftför, flugrekendur og ríki sem sæta banni til flugs innan Evrópska efnahagssvæðisins á grundvelli flugöryggis.

Samgöngustofu er heimilt að banna flug yfir hljóðhraða innan íslensks yfirráðasvæðis.

f. (171. gr.)

Verndarráðstafanir.

Samgöngustofu er heimilt að ákvarða hverskonar ráðstafanir 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 viðhafa önnur viðunandi viðbrögð á grundvelli laga þessara eða reglugerða settra samkvæmt þeim,
 - gætt er meðalhófs og ekki er gengið lengra en þörf krefur hverju sinni.
- Ráðstafanir skv. 1. mgr. skulu gefnar út sem öryggisfyrirmæli skv. 172. gr.

g. (172. gr.)

Rekstrar-, lofthæfi- og öryggisfyrirmæli.

Lögbærum yfirvöldum er heimilt að gefa út rekstrar-, lofthæfi- og öryggisfyrirmæli er varða framleiðsluvörur, hluti, úppsettan búnað og búnað til að fjarstýra loftförum, vottorð útgefin af stofnuninni eða varða þá aðila sem gefið hafa út yfirlýsingu til lögbærs yfirvalds og starfsemi og aðila sem lúta eftirliti skv. 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.

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 yfirvald setur séu uppfyllt í þágu aukins flugöryggis. Slík fyrirmæli skulu greina ástæðu fyrir

útgáfu þeirra, gildissvið og gildistíma og þær ráðstafanir sem hlutaðeigandi aðila ber að viðhafa eða láta af, auk annarra upplýsinga eftir atvikum.

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

h. (173. gr.)

Aðgerðir sem ber að tilkynna.

Samgöngustofa skal tilkynna aðgerðir skv. 2. mgr. 146. gr., 3. mgr. 169. gr., 170. - 172. gr. og er varða atriði er falla undir gildissvið EASA-reglugerðarinnar án tafar 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, skal Samgöngustofa afturkalla ráðstafanir sínar.

i. (174. gr.)

Upplýsingamiðlun til stofnana innan Evrópska efnahagssvæðisins.

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 settum samkvæmt þeim.

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

j. (175. gr.)

Krafa um úrbætur, heimild til rekstrarstöðvunar.

Komi í ljós að eftirlitsskyldur aðili fylgi ekki lögum þessum eða reglugerðum sem settar eru á grundvelli þeirra skulu lögbær yfirvöld krefjast þess að úr sé bætt innan hæfilegs frests, eða þegar í stað í samræmi við alvarleika frávíks.

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 tímabundin 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.

k. (176. gr.)

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

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

Lögbærum yfirvöldum er heimilt að ógilda eða afskrá yfirlýsingu, ef sá sem yfirlýsinguna gaf 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 settum 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 vottunar, réttinda eða yfirlýsingar er uppvís af 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 vottorðs, réttinda eða yfirlýsingar er neytt undir áhrifum geðvirkra efna.

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

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

l. (177. gr.)

Afturköllun vegna brots á lögum eða framferði.

Ef handhafi skirteinis, vottorðs eða leyfis hefur gerst sekur um vítavert brot gegn lögum þessum eða reglugerðum settum á grundvelli þeirra eða ef telja verður með hliðsjón af eðli brotsins eða annars framferðis varhugavert að handhafi neyti réttinda samkvæmt vottorði, öðrum réttindum eða leyfi skal Samgöngustofu heimilt að afturkalla umrædd réttindi.

Séu ríkar ástæður til afturköllunar skal Samgöngustofu heimilt að afturkalla vottorð og önnur réttindi eða leyfi fyrirvaralaust og án þess að handhafi þess fái notið lögbundins andmælaréttar.

m. (178. gr.)

Brot gegn skilyrðum.

Ef brotið er gegn hverskonar skilyrðum sem liggja til grundvallar útgáfu vottorðs eða annarra réttinda, undanþágu eða leyfis eða útgáfu yfirlýsingar, varðar það ógildingu skjalsins meðan á broti stendur, enda kveði vottorð eða réttindin ekki á um heimil frávík.

n. (179. gr.)

Valdheimildir Eftirlitsstofnunar EFTA

Eftirlitsstofnun EFTA er heimilt að taka ákvörðun um að:

- a. fella niður gagnkvæma viðurkenningu vottorða, annarra réttinda og yfirlýsinga, sbr. 8. gr. b, enda sé sannað að handhafi eða útgefandi uppfylli ekki þær kröfur sem gerðar eru samkvæmt lögum þessum eða reglugerðum settum samkvæmt þeim. Þegar Eftirlitsstofnun EFTA telur að gripið hafi verið til viðeigandi aðgerða til úrbóta og gerðar hafi verið viðeigandi verndarráðstafanir, skal hún ákveða að vottorð, réttindi eða yfirlýsing teljist aftur gild og viðurkennd.
- b. beina því til ráðherra að komið sé á eftirlitsstuðningskerfi í samvinnu við Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins hér á landi, enda liggi fyrir sönnun um alvarlega og viðvarandi vangetu lögbærs landsyfirvalds til þess að framkvæma með skilvirkum hætti tiltekin eða öll verkefni sem tengjast vottun, eftirliti og framfylgd í samræmi við lög þessi og reglugerðir settar samkvæmt þeim og ekki hefur verið orðið við óskum um umbætur með fullnægjandi hætti og ástand hefur skapast þar sem flugöryggi er talið stefnt í hættu.

o. (180. gr.)

Réttur til að kæra ákvarðanir Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins.

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

Kæra sem lögð er fram skv. 1. mgr., hefur ekki áhrif til frestunar. Forstjóra Flugöryggisstofnunarinnar er heimilt að fresta beitingu 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 skal setja reglugerð þar sem nánar er kveðið á um þær ákvarðanir sem heimilt er að kæra, endurskoðunarrétt Flugöryggisstofnunarinnar, kærunefnd, kærufresti, málsmeðferð, réttaráhrif kæru og niðurstöðu.

p. (181. gr.)

Málshöfðun fyrir innlendum dómstólum.

Ef aðili vill ekki una ákvörðun Samgöngustofu sem til hans er beint samkvæmt lögum þessum og getur hann þá höfðað mál til ógildingar henni fyrir dómstólum.

Málshöfðun frestar ekki réttaráhrifum ákvörðunar né heimild til aðfarar samkvæmt henni, ef við á. Í undantekningartilvikum getur dómari úrskurðað að málshöfðun fresti réttaráhrifum ákvörðunar er sérstaklega stendur á.

Dómstólar hafa vald til þess að endurskoða alla þætti stjórnvaldsákvörðunar um álagningu stjórnsýsluviðurlaga skv. 186. gr. og þar sem efni standa til geta þeir fellt þau niður, hækkað eða lækkað, allt eftir dómkröfum aðila.

q. (182. gr.)

Málshöfðun fyrir EFTA-dómstólum og aðfararhæfi.

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

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

r. (183. gr.)

Málshöfðun vegna ákvörðunar, athafnar eða athafnaleysis Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins.

Mál til ógildingar ákvörðun, athöfn eða athafnaleysi, vegna skaðabótaábyrgðar innan eða utan samninga eða á grundvelli gerðardómsákvæðis verða aðeins höfðuð gegn Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins fyrir dómstól Evrópusambandsins.

Ráðherra skal setja reglugerð þar sem nánar er kveðið á um rétt aðila til málshöfðunar, grundvöll málshöfðunar, rétt EASA-rikkanna, stofnana Evrópusambandsins og EFTA-rikkanna til málshöfðunar og málsmeðferð.

s. (184. gr.)

Dagsektir.

Samgöngustofa getur ákveðið að leggja dagsektir á eftirlitsskyldan aðila skv. 7. gr. a 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, sbr. 172. gr. og 175. gr.,

c. brýtur gegn ákvörðun stofnunarinnar sem teknar hafa verið samkvæmt lögum þessum.

Tilkynna skal aðila um ákvörðun stofnunarinnar ásamt rökstuðningi við hana á sannarlegan 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 að kröfu Samgöngustofu, nema stofnunin samþykki lækkan eða niðurfellingu þeirra.

Dagsektir geta numið frá 10.000 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 fimmtán dögum eftir dagsetningu ákvörðunar. Greiða skal dráttarvexti af fjárhæð sektarinnar sé hún ógreidd fimmtán dögum eftir gjalddaga.

Ákvörðun um dagsektir má skjóta til ráðherra innan þrjátíu 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 almennum 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 og annarra aðila sem veitt geta upplýsingar í þágu eftirlits sbr. 2. mgr. 166. gr.

t. (185. gr.)

Sektir og féviti sem Eftirlitsstofnun EFTA getur lagt á.

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

- fjársekt, ef brotið er af ásetningu eða af gáleysi, gegn ákvæðum laga þessara eða reglugerðum settum samkvæmt þeim,
- féviti, þegar einstaklingur eða lögaðili heldur áfram að brjóta í bága við ákvæði laga þessara eða reglugerða settum samkvæmt þeim í því skyni að knýja viðkomandi til þess að fara að þessum ákvæðum.

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 svo sem 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 þeirra.

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

u. (186. gr.)

Stjórnvaldssektir.

Samgöngustofu getur lagt stjórnvaldssekt á eftirlitsskylda aðila, einstaklinga og lögaðila, sem brjóta gegn eftirtöldum ákvæðum laga þessara og reglugerða settum á grundvelli þeirra:

- för um íslenskt yfirráðasvæði, sbr. 2. gr.
- heimild til komu-, brottfarar eða ferðar um íslenskt yfirráðasvæði, sbr. 3. gr.

- c. vottun eða yfirlýsingu vegna flugöryggis, enda sé ekki um að ræða EASA-loftfar, sbr. 4. gr.
- d. heimild til flugs í ábataskyni, sbr. 6. gr.
- e. skyldu til að fara að fyrirmælum, sbr. 8. gr. d, a-liður 1. mgr. 78. gr. b, 172. gr.
- f. bann við neyslu geðvirkra efna, sbr. 8. gr. g, b-liður 30. gr.,
- g. skyldu til skráningar ómannaðs loftfars, sbr. 9. gr. c,
- h. skyldu til skráningar flugrekanda/umráðanda ómannaðs loftfars, sbr. 19. gr. a,
- i. merkingu loftfars, sbr. 14. gr. og 19. gr. b,
- j. skyldum til að afla starfsemi/mannvirki/búnaði/loftfari vottunar eða gefa út yfirlýsingu, sbr. 21. gr., 21. gr. c, 22. gr., 22. gr. a, 22. gr. b, 22. gr. c, 22. gr. d, 5. mgr. 24. gr., 32. gr., 32. gr. a, 56. gr., 56. gr. a, 56. gr. b, 56. c, a-lið 76. gr., 76. gr. b, 76. gr. c, 80. gr., 83. gr., 141. gr.,
- k. ákvæðum er varða skyldu einstaklinga til vottunar sem sinna tilteknum störfum sbr. 23. gr., 5. mgr. 32. gr.,
- l. starfræksla loftfars án gilds lofthæfivottorðs eða vottorðs um áframhaldandi lofthæfi, sbr. 23. gr. c og 23. gr. d,
- m. markaðssetning ómannaðs loftfars í opnum flokki sem ekki hefur CE-merkingu, sbr. 4. mgr. 24. gr., markaðssetning ómannaðra loftfara í sérstökum flokki sem ekki uppfyllir kröfur, sbr. 24. gr. c,
- n. ákvæða um starfrækslu loftfars, sbr. 26. gr. b, 26. gr. c, 26. gr. d, 26. gr. e, 26. gr. f, 26. gr. g, 26. gr. i, 27. gr. i, 37. gr.,
- o. tilkynningaskyldu, sbr. c-lið 30. gr., 33. gr., 32. gr., 47. gr., 47. gr. a, 67. gr. a, 3. mgr. 78. gr. b,
- p. ákvæðum er varða samþykki til útgáfu vottunar, sbr. 4. mgr. 20. gr. a,
- q. trúnaðarskyldu, sbr. 47. gr. d, 76. gr. f,
- r. þagnarskyldu, sbr. 70. gr. e,
- s. sanngirnismenningu, sbr. 2. mgr. 47. gr. d,
- t. flugreglum, sbr. 75. gr. a,
- u. skyldu til að veita upplýsingar, sbr. 2. mgr. 77. gr. c, 71. gr. b,
- v. ákvæðum er varða fyrirfram samþykki eða leyfi, sbr. 27. gr. b, 78. gr. a, 80. gr. b, 81. gr. a,
- w. ákvæðum er varða skyldu til að ábyrgðartryggja/vátryggja, sbr. 3. mgr. 24. gr. b, 131. gr., 144. gr.,
- x. ákvæðum er varða rétt neytenda, sbr. 27. gr. e, 57. gr. d, 125. gr., 125. gr. a, 126. gr.,
- y. ákvæðum er varða flugvernd, sbr. 4. gr., 70. gr., 70. gr. a, 70. gr. c.

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

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

Stjórnvaldssektir geta numið frá 25.000 kr. til 20 millj. kr.

Ráðherra getur í reglugerð ákveðið fjárhæð stjórnvaldssekta fyrir brot á einstökum ákvæðum laga þessara innan þess ramma sem ákveðinn er í 3. mgr. Hafi fjárhæð stjórnvaldssektar ekki verið ákveðin í reglugerð skal við ákvörðun þeirra hafa hliðsjón af alvarleika brotsins, hvað það hafi staðið lengi, 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.

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

Ákvörðun um stjórnvaldssekt má skjóta til ráðherra samkvæmt stjórnsýslulögum. 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 niður þegar fimm ár eru liðin frá því að háttsemi lauk. Frestur rofnar þegar Samgöngustofa tilkynnir aðila um upphaf rannsóknar að meintu broti. Rof frests hefur réttaráhrif gagnvart öllum sem staðið hafa að broti.

v. (187. gr.)

Refsingar.

Brot gegn lögum þessum og reglugerðum settum samkvæmt þeim varða sektum eða fangelsi allt að fimm árum. Tilraun og hlutdeild í brotum er refsiverð skv. III. kafla almennra hegningarlaga.

Nú er brot skv. 1. mgr. framið í starfsemi lögaðila og má þá gera lögaðilanum fésekt skv. II. kafla A almennra hegningarlaga, nr. 19/1940.

Ömönnuð loftför sem falla undir skyldu til skráningar og eru starfrækt óskráð sbr. 9. gr. c, eða sem ekki eru merkt eða skráð á flugrekanda/umráðanda sbr. 19. gr. a, eða sem ítrekað gerast brotleg við flugreglur er heimilt að gera upptæk, sbr. 69. gr. almennra hegningarlaga, með síðari breytingum.

w. (188. gr.)

Kæra til lögreglu.

Samgöngustofu er heimilt að kæra brot á lögum þessum og reglugerðum settum 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 refsíabyrgð fyrir einstakling og lögaðila metur Samgöngustofa, með tilliti til grófleika brots og réttarvörslusljónarmiða 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 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 stjórnsýsluviðurlögum getur hann sent eða endursent málið til Samgöngustofu til meðferðar og ákvörðunar.

x. (189. 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.

Þau stjórnsýsluviðurlög sem 1. mgr. tekur til eru stjórnvaldssektir og afturköllun vottorðs og annarra réttinda sem viðurlög vegna lögbrots eða brots gegn reglugerðum settum á grundvelli laga þessara.

XVII. kafli Lokaákvæði

17. gr.

Nýr XVII. kafli. Lokaákvæði.

Á eftir XVI. kafla laganna, kemur nýr kafli, XVII. kafli, **Lokaákvæði**, með tveimur greinum, ásamt fyrirsögnum, svohljóðandi:

a. (190. gr.)

Innleiðing.

Lög þessi fela í sér innleiðingu ákvæða í reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/1139 frá 4. júlí 2018 um sameiginlegar reglur um almenningssflug og um stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins og um breytingu á reglugerðum (EB) nr. 2111/2005, (EB) nr. 1008/2008, (ESB) nr. 996/2010, (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 sem vísað er til í tölul. xx í XIII. viðauka við EES-samninginn, sbr. ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. x/2020, frá xx. xx 2020, með þeim breytingum og viðbótum sem leiðir af XIII. viðauka samningsins, bókun 1 um altæka aðlögun og öðrum ákvæðum samningsins.

b. (191. gr.)

Gildistaka.

Lög þessi taka þegar gildi.

18. gr.

Aðrar breytingar.

Í 3. mgr. og 4. mgr. 126. gr. c laganna kemur í stað „136. gr.“: 184. gr.

Breytingar á öðrum lögum

II. KAFLI.

Breytingar á öðrum lögum.

19. gr.

Breyting á lögum um Samgöngustofu, stjórnsýslustofnun samgöngumála.

Við gildistöku laga þessara verða eftirfarandi breytingar gerðar á lögum um Samgöngustofu, stjórnsýslustofnun samgöngumála, nr. 119/2012, með síðari breytingum:

- a. Í 5. mgr. 1. gr. laganna falla brott orðin „lyfja, áfengis og vímuefnanotkun“ og í stað þeirra koma orðin: notkun geðvirkra efna.
- b. 2. tölul. 8. gr. laganna verður svohljóðandi: annast þá vottun sem skilgreind er í lögum um loftferðir og reglugerðum settum á grundvelli þeirra svo sem á sviði flugreksturs, reksturs viðhaldsstöðva, til reksturs þjálfunarfyrirtækja, reksturs rekstrarstjórnunar flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu, reksturs flugvalla og flugstöðva, sem og að hafa samfellt eftirlit með þessari starfsemi,.
- c. Nýr tölulíður, 17. tölul., bætist við 1. mgr. 13. gr. laganna, svohljóðandi: „17. skráning flugrekenda/umráðenda ómannaðra loftfara,“.

20. gr.

Breyting á lögum um rannsókn samgönguslysa.

Við gildistöku laga þessara verða eftirfarandi breytingar á lögum um rannsókn samgönguslysa, nr. 18/2013, með síðari breytingum:

- a. Í 3. gr. laganna bætast við eftirfarandi orðskýringar:
EASA-loftfar: Loftfar sem fellur undir gildissvið EASA-reglugerðarinnar.
EASA-reglugerðin: Reglugerð (ESB) 2018/1139 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, (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 leiða af ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar og bókun 1 um altæka aðlögun, og með síðari breytingum.
- b. 5. mgr. 4. gr. laganna skal 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. Í 9. gr. laganna, bætist við eftir orðinu „slysi“: eða atviki,.
- d. 11. gr. laganna verður svo hljóðandi:
 Lögsaga rannsóknarnefndar samgönguslysa tekur til:
 - a. rannsóknar flugslysa og flugatvika á íslensku yfirráðasvæði, og
 - b. rannsóknar flugumferðaratvika í loftþrymi þar sem Íslandi hefur verið falið á grundvelli þjóðréttarlegra skuldbindinga að veita rekstrarstjórnun flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu.
 Þrátt fyrir 2. mgr. 4. gr. laganna, skal nefndin rannsaka:
 - a. öll flugslys og alvarleg flugatvik sem tengjast EASA-loftförum sem verða á íslensku yfirráðasvæði,
 - b. flugslys og alvarleg flugatvik, sem ekki er hægt að staðsetja nákvæmlega innan yfirráðasvæðis einhvers ríkis, sem EASA-loftfar skráð hér á landi tengist.
 Nefndinni skal heimilt að taka til rannsóknar flugslys og alvarleg flugatvik loftfara sem ekki teljast EASA-loftför og önnur flugatvik innan íslensks yfirráðasvæðis og

lögsögu nefndarinnar en um getur í 2. mgr. þessarar greinar ef talið er að draga megi af slíkum rannsóknum lærdóm í þágu aukins flugöryggis.

Nefndinni skal heimilt að rannsaka flugumferðaratvik sem verða á eða yfir því svæði sem Íslandi hefur verið falið að veita rekstrarstjórnun flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu í 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 má búast við að draga af því í þágu aukins flugöryggis, 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 2250 kg eða minni og ef enginn einstaklingur slasast alvarlega eða hefur látið lífið.

- e. 11. gr. a í lögnum fellur niður.
- f. Ný málsgrein bætist við 14. gr. laganna, sem verður fyrsta málsgrein greinarinnar og færast aðrar málsgreinar til sem því nemur, svohljóðandi:

Rannsóknarnefnd samgönguslysa skal bjóða Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins og yfirvöldum öryggisrannsókna í EASA-ríkjum, svo fremi sem fyrirséð er að engir hagsmunaaðrekstrar séu fyrir hendi, að tilnefna fulltrúa til þátttöku:

- a. sem ráðgjafa rannsóknarstjóra í rannsókn mála skv. 1. og 2. mgr. 11. gr. sem framkvæmdar eru innan íslensks yfirráðasvæðis eða á þeim stað sem um getur í 2. mgr. 11. gr. undir stjórn og ákvörðunarvaldi rannsóknarstjórans,
- b. sem ráðgjafa til að aðstoða trúnaðarfulltrúa EASA-ríkis við rannsókn sem fram fer í þriðja ríki.
- g. 2. málsl. 2. mgr. 14. gr. laganna verður svohljóðandi: Skal ráðgjöfum, sbr. 1. mgr., og trúnaðarfulltrúum heimill aðgangur að rannsókn, vettvangi, rannsóknargögnum, taka þátt í aflestri á uppteknu efni, að undanskildum hljóðritunum og myndupptökum í stjórnklefa, og taka þátt í rannsóknarstarfsemi sem ekki á sér stað á slysstað, s.s. athugunum, prófunum, hermun, tæknilegum kynningum, nema þegar verið er að ákvarða orsakir eða setja fram öryggistilmæli.
- h. 7. mgr. 14. gr. verður svohljóðandi:
Ráðgjafar, sbr. 1. mgr., trúnaðarfulltrúar, sbr. 2. mgr., og fulltrúar annarra ríkja og eða fyrirtækja, sbr. 3.-6. og 8. mgr., skulu bundnir þagnarskyldu um framgang og niðurstöður rannsókna, nema rannsóknarnefnd leysi þá undan slíkri þagnarskyldu sérstaklega.
 - i. Fyrirsögn 14. gr. laganna verður: Þátttaka Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins og erlendra ríkja í rannsókn máls.
 - j. e-liður 1. mgr. 27. gr. laganna, verður svohljóðandi: upptökum af samskiptum og fjarskiptum á vinnustað flugumferðarstjóra eða endurriti af slíkum samskiptum, þ.m.t. skýrslur og niðurstöður sem eru til innri nota;
 - k. j-liður 1. mgr. 27. gr. laganna, verður svohljóðandi: öðrum skýrslum, yfirlýsingum, frásögnum og athugasemdum sem rannsóknarnefnd skráir við rannsókn máls eða móttækur, þ.m.t. upplýsingar og sönnunargögn sem rannsakendur frá öðrum ríkjum eða Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins afla;
 - l. Í 1. málsl. 28. gr. falla brott orðin „b-i-lið“ og í stað þeirra kemur: b-m-lið.
 - m. Við 2. mgr. 41. gr. laganna, bætist við eftirfarandi málslíður: Brot gegn þagnar- eða trúnaðarskyldum skv. 7. mgr. 14. gr., 2. mgr. 18. gr., 3. mgr. 27. gr. og 2. mgr. 33. varðar sektum.

21. gr.

Breytingar á lögum um fjárfestingu erlendra aðila í atvinnurekstri.

Við gildistöku laga þessara verða eftirfarandi breytingar á lögum um fjárfestingu erlendra aðila í atvinnurekstri, nr. 34/1991, með síðari breytingum: 3. mgr. 4. gr. laganna fellur brott.

Lokaákvæði

III. KAFLI

Lokaákvæði.

22. gr.

Innleiðing.

Lög þessi fela í sér innleiðingu ákvæða í reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/1139 frá 4. júlí 2018 um sameiginlegar reglur um almenningssflug og um stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins og um breytingu á reglugerðum (EB) nr. 2111/2005, (EB) nr. 1008/2008, (ESB) nr. 996/2010, (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 sem vísað er til í tölul. xx í XIII. viðauka við EES-samninginn, sbr. ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. x/2020, frá x. xxx 2020, með þeim breytingum og viðbótum sem leiðir af XIII. viðauka samningsins, bókun 1 um altæka aðlögun og öðrum ákvæðum samningsins.

Reglugerð (ESB) 2018/1139 er fylgiskjal með lögum þessum.

23. gr.

Gildistaka.

Lög þessi taka þegar gildi. Þó skulu c-liður 4. gr. (9. gr. c) og i-liður 4. gr. (19. gr. a) laganna ekki öðlast gildi fyrr en 1. júlí 2020.

Reglugerðir settar á grundvelli gildandi laga um loftferðir halda gildi sínu að svo miklu leyti sem ákvæði þeirra brjóta ekki í bága við ákvæði þessara laga.

Greinargerð.

1. Inngangur.

Frumvarp þetta var samið í samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu. Með frumvarpinu er lagt til að innleidd verði hér á landi afmörkuð efnisákvæði reglugerðar (ESB) 2018/1139 frá 4. júlí 2018 um sameiginlegar reglur um almenningssflug og um stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins og um breytingu á reglugerðum (EB) nr. 2111/2005, (EB) nr. 1008/2008, (ESB) nr. 996/2010, (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 þegar hefur tekið gildi innan Evrópusambandsins. Mun fjöldi afleiddra gerða byggja lagastoð sína á henni og vísa til hennar. Leysir reglugerðin af hólmi eldri gerð, auk þess að gera afmarkaðar breytingar á sex öðrum gerðum og fella niður tvær gerðir til viðbótar þegar innleiddar í EES-samninginn.

Með frumvarpinu er jafnframt lagt til að lögfest verði ákvæði til að tryggja fullnægjandi lagastoð til innleiðingar reglugerðar (ESB) 2018/1139, auk afleiddra gerða sem fyrirhugað er að taka upp í EES-samninginn, þar á meðal:

- reglugerð (ESB) 2018/1042 frá 23. júlí 2018 um breytingu á reglugerð (ESB) nr. 965/2012 að því er varðar tæknilegar kröfur og stjórnsýslumeðferð 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 hverfihreyflum með 5700 kg skráðan hámarksflugtaksmassa eða minna og sem samþykktar hafa verið til að bera sex til níu farþega,
- reglugerð (ESB) 2019/27 frá 19. desember 2018 um breytingu á reglugerð (ESB) 1178/2011 um breytingu á reglugerð (ESB) nr. 1178/2011 um tæknilegar kröfur og stjórnsýslumeðferð er varða áhöfn í almenningssflugi samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/1139,
- reglugerð (ESB) 2019/945 frá 12. mars 2019 um ómönnuð loftför og flugrekendur ómannaðra loftfara frá þriðju ríkjum,
- reglugerð (ESB) 2019/947 frá 24. maí 2019 um reglur og verklag við starfrækslu ómannaðra loftfara,
- reglugerð (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.

Með frumvarpinu er enn fremur lagðar til breytingar í því skyni að undirbyggja frekari lagastoð eða skýra nánar ákvæði þegar innleiddra gerða:

- reglugerð (ESB) 452/2004 frá 29. apríl 2004 um tæknilegar kröfur og stjórnsýslumeðferð er varða flugrekstur frá þriðja landi samkvæmt reglugerð (EB) 216/2008, með síðari breytingum, sbr. reglugerð nr. 125/2016, með síðari breytingum,
- reglugerð (ESB) nr. 376/2014 frá 3. apríl 2014 um tilkynningu atvika í almenningssflugi, sbr. reglugerð um tilkynningu atvika í almenningssflugi sem og greiningu á og eftirfylgni með þeim, nr. 900/2017,
- reglugerð (ESB) 139/2014 frá 12. febrúar 2014 um kröfur og stjórnsýslumeðferð er varða flugvelli samkvæmt reglugerð (EB) 216/2008, með síðari breytingum, sbr. reglugerð nr. 75/2016, með síðari breytingum,
- reglugerðar (ESB) 2017/373 frá 1. mars 2017, sem innleidd hefur með reglugerð um sameiginlegar kröfur fyrir veitendur þjónustu á sviði rekstrarstjórnunar flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu og á sviði starfsemi neta fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar og eftirlit með þeim, nr. 720/2019.

Við gerð frumvarpsins er einnig tekið tillit til ákvæða samningsins um sameiginlega Evrópska flugsvæðið sem Ísland er aðili að, sem tók gildi frá og með 1. desember 2017.¹

Vegna innleiðingar framangreindra gerða reyndist jafnframt þörf á að leggja til breytingar á lögum um Samgöngustofu nr. 119/2012, með síðari breytingum, lögum um rannsókn samgönguslysa, nr. 18/2013, með síðari breytingum og lögum um fjárfestingu erlendra aðila í atvinnurekstri, nr. 34/1991, með síðari breytingum.

¹ Fjölhliða samningur milli Evrópubandalagsins og aðildarríkjanna og Albaníu, Bosníu Hersegóvínu, Búlgaríu, Króatíu, Makedóníu fyrrverandi Lýðveldi Júgóslavíu (nú N-Makedónía), Íslands, Svartfjallalands, Noregs, Rúmeníu, Serbíu og borgaralegrar stjórnsýslu Sameinuðu þjóðanna í Kósovo um stofnun sameiginlegs evrópsks flugsvæðis, undirritaður 9. júní 2006.

2. Tilefni og nauðsyn lagasetningar.

2.1 Almenn.

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 og gerðir sem innleiddar hafa verið á grundvelli samningsins um Evrópska efnahagssvæðið. Þær efnisreglur sem gerðirnar hafa að geyma byggja að stórum hluta á alþjóðlegum samningum, 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 víkja frá þeim. Samræming löggjafar á sameignlega markaði Evrópska efnahagssvæðisins og einsleitni, ekki aðeins í löggjöf heldur einnig í framkvæmd, er undirstaða jafnrar samkeppnisstöðu fyrirtækja og einstaklinga sem á markaðinum starfa.

Með frumvarpi þessu er lagt til að gera tilteknar breytingar á lögum um loftferðir til að undirbyggja innleiðingu reglugerðar (ESB) 2018/1139 í landsrétt. Miða breytingarnar að því að tryggja að þær gerðir sem fyrirhugað er að innleiða hafi fullnægjandi lagastoð og að þau lögbæru yfirvöld 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 að skýra lagaumgjörð, flugöryggi eins og best gerist og tryggja samkeppnishæfni flugstarfsemi á Íslandi. Eru framangreind markmið í samræmi við markmið reglugerðarinnar, þ.e. að tryggja hátt og samræmt öryggisstig í almenningsflugi, öfluga og samræmda umhverfisvernd með því að tryggja að einstaklingar og lögaðilar sem koma að rekstri almenningsflugs fari að sameiginlegum reglum. Jafnframt að leitast við að tryggja samkeppnisstöðu flugstarfsemi hér á landi og að umgjörð eftirlits sem henni er búin sé í samræmi við reglur sem gilda innan Evrópska efnahagssvæðisins.

2.2 Þróun síðustu ára

Á sl. 20 árum hefur Evrópusambandið í síauknum mæli beitt sér fyrir samræmingu reglna á sviði flugsamgangna, einkum á sviði flugöryggis, flugverndar og neytendaverndar. Endurspeglast þessi þróun ekki síst í útvíkkun á valdsviði Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins á sviði flugöryggis sem framkvæmd hefur verið í áföngum. Reglugerð (ESB) 2018/1139 sem nú er fyrirhugað er að taka upp í samninginn um Evrópska efnahagssvæðið er þriðja kynslóð slíkrar gerðar. Reglugerðin er afrakstur heildarendurskoðunar Evrópusambandsins á eldri reglugerð sama efnis frá 2008 (og fyrirrennara frá 2002) og er hluti af heildarstefnumótun sambandsins á flugsviðinu. Reglugerðin fjallar ekki einungis um hlutverk og ábyrgð Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins (hér eftir EASA), lögbærra landsyfirvalda (Samgöngustofa hér á landi) og sameiginlegar valdheimildir, heldur þjónar reglugerðin sem 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 almenningsflugi, auk verkefna og eftirlits lögbærra yfirvalda.

Til þess að átta sig betur á umfangi verkefna og eftirlits á sviði flugöryggis og framsals framkvæmda- og dómsvalds á sl. árum er rétt að gera stuttlega grein fyrir þessari þróun. Fyrsta reglugerðin um öryggi í almenningsflugi og stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópu (eins og stofnunin hét þá), reglugerð (EB) 1592/2002, tók gildi innan Evrópubandalagsins 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 lofthæfis, 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 (loftfar, hreyfill eða loftskrúfa) sem falla undir gildissvið reglugerðarinnar, frá aðildarríkjum Evrópubandalagsins og EFTA-ríkjunum til Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins (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 einhliða viðurkenna vottun stofnunarinnar. Að auki var EASA falið, að því er varðar framleiðsluvörur, hluti og úppsettan búnað sem féllu undir gildissvið gerðarinnar, að annast fyrir hönd ríkjanna, þau störf og verkefni hönnunar-, framleiðslu- og skráningarríkis skv. 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 efnisákvæði (146. gr.).

Vöktun og eftirlit EASA, fyrir hönd framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins og Eftirlitsstofnunar EFTA, með aðildarríkjum Evrópubandalagsins og EFTA-ríkjunum á afmörkuðum sviðum hófst skömmu eftir samþykkt nýrrar reglugerðar sama efnis um mitt ár 2006. Þá færðist SAFA áætlunin svonefnda (úttektir á loftförum þriðju ríkja á flugvöllum innan bandalagsins) undir EASA 1. janúar 2007.

Önnur kynslóð reglugerðar um öryggi í almenningsflugi og stofnun EASA, reglugerð (EB) 216/2008, tók gildi innan Evrópubandalagsins 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), s.s. á sviði skírteinamála flugliða, öryggis- og þjónustuliða, fluglækna, þjálfunarfyrirtækja, 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, flugleiðsöguþjónustu og rekstrarstjórnun flugumferðar, hönnun búnaðar, starfrækslu og viðhald búnaðar sem notað er í flugleiðsöguþjónustu auk starfsfólks á sviði flugleiðsögu. Þessi breyting tók gildi á Íslandi, samhliða innleiðingu annarrar kynslóðar reglugerðarinnar 8. október 2012. Til undirbúnings innleiðingar þessara breytinga var með lögum nr. 50/2012 bætt við nýrri grein við lög um loftferðir þar sem sektarvald Eftirlitsstofnunar EFTA var lögfest með vísan til reglugerðarinnar. Að auki var nýrri málsgrein bætt við 146. gr. laganna, 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 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. Lítilsháttar breytingar voru gerðar á annarri kynslóð reglugerðarinnar 2016, en með nýrri reglugerð á sviði rekstrarstjórnunar flugumferðar og flugleiðsögu sem tók gildi innan Evrópusambandsins 2017, en hér á landi í ágúst 2019, fluttist formlega vottun netstjórnandans til EASA.

Reglugerð (ESB) 2018/1139, þriðja kynslóðin, tók gildi innan Evrópusambandsins 11. september 2018 og standa vonir til þess, nái frumvarp þetta fram að ganga, að hægt sé að innleiða gerðina hér á landi um mitt ár 2020. Reglugerðin hefur að geyma margvísleg nýmæli og breytingar. Gildissvið hennar er lítillaga útvíkkað frá því sem áður var og tekur nú t.a.m. til ómannaðra loftfara (eldri þyngdarviðmiðun breytt), upplýsingaöryggis (netöryggis) í

flugsamgöngum, eftirlits með flugafgreiðslu (þ.m.t. hlaðstjórnunarþjónustu) og vottun og eftirlit með starfrækslu víðfeðma leiðréttingarkerfisins (EGNOS). Þá hafa ýmsar leiðréttingar verið gerðar á efni reglugerðarinnar til samræmis við aðra löggjöf Evrópusambandsins. Heimildir til eftirlits byggðar á áhættu- og frammistöðumati eru frekar styrktar, frekari möguleikar eru kynntir til samstarfs 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 m.t.t. til verkefna er snerta flugöryggi með beinum hætti s.s. á sviði flugverndar, umhverfisverndar, rannsókna og þróunar auk alþjóðlegrar samvinnu. Einnig er stofnuninni falið samræmingarhlutverk á sviði netöryggis í flugi. Þá býður reglugerðin uppá 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 uppá 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, þar sem gert er ráð fyrir samráði við hagaðila áður en endanleg afstaða er mótuð til þeirra við innleiðingu reglugerðarinnar í landsrétt.

Í ljósi örra breytinga á síðastliðnum árum má telja tímabært að endurskoða valda kafla í lögum um loftferðir 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 afleiddri löggjöf á sviði flugöryggis fullnægjandi lagastoð.

2.3 Valkostir við innleiðingu

Við mat á færum leiðum til að innleiða reglugerðina var horft til þess að yrði ekkert að gert yrði löggjöf hér á landi yrði í ósamræmi við löggjöf annarra EES-ríkja og íslenska ríkið gæti ekki uppfyllt skyldur sínar á grundvelli samningsins um Evrópska efnahagssvæðið og eftir atvikum annarra alþjóðlegra samninga (sbr. uppfærðra viðauka við Chicago-samninginn sem EES-gerðir byggja á). Slíkt gæti leitt til orðsporsáhættu og neikvæðra viðbragða Evrópusambandsins og annarra EES-ríkja sem og haft óafturkræfar afleiðingar fyrir íslenska flugstarfsemi. Því var talið að valkosturinn að aðhafast ekki væri í senn bæði óraunhæfur og skaðlegur og kom hann því ekki til frekari skoðunar.

Valkostir sem helst stóðu til boða vegna innleiðingar:

- (a) Heildarendurskoðun laganna, m.t.t. innleiðingar reglugerðarinnar, afleiddra gerða og annarra krafna og skuldbindinga (þ.m.t. annarra þjóðréttarskuldbindinga en leiða af EES-samstarfinu) og þróunar flugstarfsemi. Allar nauðsynlegar og æskilegar breytingar væru gerðar á ákvæðum/köflum laganna. Kostir þessarar leiðar eru óumdeildir. Hins vegar var talið að slík vinna væri til þess fallin að tefja og seinka innleiðingu framangreindra gerða um of.
- (b) Hreint innleiðingar frumvarp. Afmörkuð endurskoðun valdra kafla/ákvæða til að tryggja reglugerð og afleiddum gerðum fullnægjandi lagastoð. Aðeins nauðsynlegar breytingar gerðar með tilliti til innleiðingar reglugerðarinnar og afleiddra gerða.
- (c) Lögfesting reglugerðar (ESB) 2018/1139 í heild sinni í sérlögum eða sem hluta af lögum um loftferðir og samhliða gera breytingar á lögum um loftferðir til aðlögunar. Talið var að slík leið samræmdist illa íslenskri lagahefð, þar eð einfaldleika og gagnsæi í framsetningu væri kastað fyrir róða. Jafnframt að þær breytingar sem þyrfti að gera á

lögum um loftferðir væru í reynd svo viðamiklar að þær væru í reynd mjög nærri möguleika a, þ.e. heildarendurskoðun laganna.

Leið (b) var valin, sbr. lýsingu að ofan. Var einkum horft til þess að tryggja tafarlausan framgang frumvarpsins og innleiðingu gerðanna í landsrétt. Við gerð frumvarpsins var leitast við að leggja til allar nauðsynlegar breytingar sem talin var þörf á með tilliti til fyrirbyggjandi og fyrirsjáanlegra skuldbindinga samkvæmt samningnum um Evrópska efnahagssvæðið. Þó er ljóst að gera þarf frekari breytingar á lögnum. En þar sem slíkar breytingar byggjast ekki á framangreindum gerðum, heldur bæði öðrum EES-gerðum og öðrum þjóðréttar-skuldbindingum var ekki unnt að taka tillit til þeirra að þessu sinni.

3. Meginefni frumvarpsins.

Frumvarpið skiptist efnislega í þrjá kafla; I. kafli (breytingar á lögum um loftferðir), II. kafli (breytingar á öðrum lögum) og III. kafli (lokaákvæði).

3.1. Breytingar á lögum um loftferðir.

Þær breytingar sem lagðar eru til í I. kafla á lögum um loftferðir eru all víðtækar. Fjórir kaflar eru endurskoðaðir frá grunni: I. kafli (almenn ákvæði) sem lagt er til beri heitið „gildissvið og orðskýringar“ í samræmi við tillögur til breytinga, II. kafli (loftför í opinberum rekstri) sem nú er lagt til að heiti „aðgangur að íslensku yfirráðasvæði“, IV. kafli (loftþæfi) og VIII. kafli (umferð í lofti) sem lagt er til að fái heitið „umferð í lofti og flugleiðsaga“.

Jafnframt eru gerðar tillögur að sex nýjum köflum við lögin: II. A kafli (stjórnun, verkefni og eftirlit á sviði flugmála), II. B kafli (almenn ákvæði), IV. A kafli (starfræksla loftfara), IV. B kafli (vottun einstaklinga og aðila er annast þjálfun), XVI. kafli (eftirlits og valdheimildir, sektir og viðurlög) og XVII. kafli (lokaákvæði), auk mismikilla breytinga á ákvæðum átta annarra kafla. Samhliða þessum breytingum falla niður tveir kaflar; II. kafli (loftför í opinberum rekstri), þar sem samsvarandi ákvæði eru tekin upp í öðrum köflum, og XII. kafli A (aðgangur erlendra ríkisloftfara að íslensku yfirráðasvæði), sem felldur er inn í II. kafla. Aðeins tveir kaflar laganna standa eftir óbreyttir verði frumvarpið að lögum, X. kafli (loftflutningar) og XII. kafli (aðstoð og björgun). Þá hafa verið tekin frá tvö kaflanúmer fyrir tvo nýja kafla til framtíðar, þ.e. XIV. (flugvernd) og XV. (neytendavernd).

Allflestar þeirra breytinga sem lagðar eru til leiða beint af ákvæðum reglugerðar (ESB) 2018/1139, afleiddum gerðum eða óbeint af framangreindum breytingum, svo sem til að styrkja eða styðja við þau ákvæði sem áfram er þörf á þar sem gildissviði reglugerðar (ESB) 2018/1139 sleppir. Þá hefur verið leitast við að sameina í kafla efnisskyld ákvæði og samhliða yfirfara heimildir ráðherra til að setja reglugerðir á viðkomandi sviði. Eru slíkar heimildir einkum mikilvægar í ljósi umfangs afleiddrar löggjafar á málefnasviðinu.

Í nýjum kafla II. A (stjórnun, verkefni og eftirlit á sviði flugmála) er leitast við að skýra nánar tilhögun og afmörkun verkefna og ábyrgðar milli þeirra stjórnvalda (lögðærra yfirvalda) sem að flugmálum koma með vísan til ákvæða reglugerðar (ESB) 2018/1139. Jafnframt er lagt til að ný ákvæði um tilfærslu eftirlits komi inn í lögin, sem byggja á ákvæðum reglugerðar (ESB) 2018/1139, og er ætlað að leysa mun takmarkaðri ákvæði sama efnis af hólmi.

Í nýjum kafla II. B (almenn ákvæði) hafa verið færð til fáein eldri ákvæði úr núgildandi lögum auk þess sem tekin eru upp í lögin ákvæði sem áður voru einvörðungu í afleiddum gerðum.

Kaflar IV. A (starfræksla loftfara) og IV. B (vottun einstaklinga og aðila er annast þjálfun) eru að miklu leyti byggðir á ákvæðum er áður voru á víð og dreif í lögnum sem hafa verið

færð til og yfirfarin. Nokkuð er um nýmæli í báðum köflum til að undirbyggja lagastoð fyrir samsvarandi ákvæði sem nú þegar eru í afleiddum reglugerðum sem innleiddar hafa verið. Má sem dæmi nefna almenn (grunn) ákvæði um starfrækslu loftfara, ákvæði um aldurshámörk flugmanna og um vottun flughermisþjálfara.

Nýr XVI. kafli (eftirlits og valdheimildir, sektir og viðurlög) byggist að miklu leyti á samsvarandi ákvæðum í núgildandi lögum sem finna má á víð og dreif í lögnum. Önnur ákvæði eiga rót sína að rekja til reglugerðar (ESB) 2018/1139 og annarra EES-gerða. Í kaflanum er m.a. kveðið á um valdheimildir, þvingunarúrræði, stjórnsýsluviðurlög, þ.m.t. heimild Samgöngustofu til að leggja á stjórnvaldssekt, tilkynningaskyldu vegna tiltekinna aðgerða og ráðstafana, auk ákvæða er varða kærur, málsmeðferð og málshöfðun.

Nýr XVII. kafli (lokaákvæði) hefur að geyma ákvæði um gildistöku byggir á samsvarandi ákvæði í núgildandi lögum og ákvæði um innleiðingu sem samsvarar því ákvæði sem tiltekið er í lokaákvæðum þessa frumvarps.

Þær breytingar sem lagt er til að gerðar verði á öðrum köflum eru mismiklar. Nokkuð er um nýmæli. Gert er ráð fyrir útvíkkun gildissviðs laganna í I. kafla (gildissvið og orðskýringar) í samræmi við afleiddar gerðir. Í III. kafla (skráning loftfara) eru lagt til að lögfest verði ný ákvæði er kveða á um skráningarskyldu flugrekenda/umráðenda ómannaðra loftfara, og skráningarskyldu ómannaðra loftfara sem háð eru vottun. Í VII. kafla (flugvellir) er ákvæðum um vottun flugvalla breytt og kveðið á um vottun flugafgreiðslu og hlaðstjórnunarþjónustu, auk nýrra ákvæða er varða skyldur rekstraraðila flugvallar. Í VIII. kafla (umferð í lofti og flugleiðsaga) er m.a. mælt fyrir um ný ákvæði um skipulag og hönnun loftrýmisins, vottun flugferla hönnunar og frammistöðuáætlun á sviði flugleiðsögu. Tillögur til breytingar á XIII. kafla (ýmis ákvæði) tiltaka kröfur til nýrrar landsáætlunar og aðgerðaáætlunar á sviði flugöryggis og kröfur til vottunar hæfra aðila, auk þess að takmarka svigrúm ráðherra og Samgöngustofu til að veita undanþágur frá ákvæðum laganna.

Ekki er unnt í þessari samantekt að gera þeim breytingum sem lagaðar eru til tæmandi skil og vísast því til nánari umfjöllunar um einstök ákvæði hér á eftir.

3.2. Breytingar á öðrum lögum.

Í II. kafla frumvarpsins eru lagðar til breytingar á öðrum lögum, þ.e. á lögum um Samgöngustofu, lögum um rannsókn samgönguslysa og lögum um fjárfestingu erlendra aðila í atvinnurekstri. Leiða breytingarnar á tveimur fyrrnefndu lögnum af breyttri hugtakanotkun, og ákvæðum reglugerðar (ESB) 2018/1139.

Með breytingum á lögum um fjárfestingu erlendra aðila í atvinnurekstri er felld niður 3. mgr. 4. gr. laganna, þar eð samsvarandi ákvæði er tekið upp í kafla IX. um flugrekstur. Stóð valið á milli þess að gera breytingar á framangreindu ákvæði á lögum um fjárfestingu erlendra aðila í atvinnurekstri, m.a. 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.

3.3. Lokaákvæði.

Í III. kafla (lokaákvæði) eru ákvæði er lúta að innleiðingu, gildistöku og ákvæði til bráðabirgða.

4. Samræmi við stjórnarskrá og alþjóðlegar skuldbindingar.

Um er að ræða innleiðingu gerða á grundvelli samningsins um Evrópska efnahagssvæðið. Stjórnskipuleg álitæfni vegna innleiðingar reglugerðar (ESB) 2018/1139 eru þau sömu og áður hafa komið fram vegna upptöku og innleiðingar forvera reglugerðar (ESB) 2018/1139, reglugerðar (EB) 216/2008². Snúa álitæfnin fyrst og fremst að framsali framkvæmdavalds og dómssvalds.

Framkvæmdavald á tilteknum sviðum flugöryggis er alfarið falið Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins (EASA) á grundvelli reglugerðarinnar (og eldri reglugerða). Þ.e. EASA er 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 útvíkkað lítillega til nýrra atriða s.s. úppsetts búnaðar og búnaðar til að fjarstýra ómönnuðum loftförum. Dæmi: EASA annast vottun og eftirlit á sviði hönnunar framleiðsluvara (loftfar, hreyfill eða loftskrúfa) innan EASA-ríkjanna og með aðilum sem hafa staðfestu í þriðju ríkjum sem hanna, framleiða eða starfrækja loftför, annast flugkennslu, veita viðhaldsþjónustu o. fl. (ath. ekki tæmandi upptalning). Þá hefur EASA verið falið að koma fram fyrir hönd EES-ríkja á afmörkuðum sviðum flugöryggis og sinna ákveðnum skyldum. Þ.e. EASA annast störf og verkefni hönnunar-, framleiðslu- og skráningarríkis skv. Chicago-samningnum, hvað varðar vottun hönnunar og skyldubundnar upplýsingar um áframhaldandi lofthæfi hvað varðar þær framleiðsluvörur sem falla undir gildissvið reglugerðarinnar (sjá 77. gr. EASA-reglugerðarinnar).

Af framangreindu framsali framkvæmdavalds leiðir að ákvarðanir EASA á afmörkuðum sviðum lúta málsmæðferðarreglum samkvæmt reglugerðinni. Þ.e. EASA tekur sjálfstæðar ákvarðanir þar sem stofnuninni hafa skv. EASA-reglugerðinni alfarið verið falin tiltekin verkefni/eftirlit. Heimilt er að kæra ákvarðanir stofnunarinnar til sérstakrar kærunefndar, sem telst vera hluti af stjórnarsýslu EASA, en er sjálfstæð í verkum sínum. Úrskurðir kærunefndarinnar sæta eingöngu kæru til dómstóls Evrópusambandsins.

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 ESB 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 sekta og fívíta á þá aðila sem hafa höfuðstöðvar eða aðalsetur hér á landi og falla undir eftirlit EASA skv. framansögðu er hjá Eftirlitsstofnun EFTA en framkvæmdastjórn Evrópusambandsins fer með sömu valdheimildir gagnvart aðilum með staðfestu innan Evrópusambandsins. Þá hefur EFTA-dómstóllinn í sömu tilvikum með höndum endurskoðun ákvarðana Eftirlitsstofnunar EFTA um sektir og fívíti. Ákvarðanir Eftirlitsstofnunar EFTA yrðu einvörðungu bornar undir EFTA-dómstólinn og dómar hans koma beint til fullnustu hér á landi.

² Sjá nánar þingsályktun um heimild til staðfestingar ákvörðunar sameiginlegu EES-nefndarinnar um breytingu á XIII. viðauka (Flutningsstarfsemi) við EES-samninginn, 621. mál á 139. löggjafarþingi 2010-2011.

Um nánari umfjöllun stjórnskipulegra álitaefna vísast til álitsgerðar forsætisráðuneyti, samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneyti og utanríkisráðuneyti sem fyrirhugað er að leggja fram samhliða tillögu til þingsályktunar um staðfestingu ákvörðunar sameiginlegu EES-nefndarinnar, um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn frá 2. maí 1992, og til að fella inn í samninginn reglugerð (ESB) 2018/1139.

5. Samráð.

Frumvarpið varðar hagsmuni neytenda og almennings, atvinnulífs og hins opinbera.

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið birti í samráðsgátt í nóvember 2018 áform sín um upptöku reglugerðar (ESB) 2018/1139 í EES-samninginn og fyrirhugaða innleiðingu í landsrétt. Engar athugasemdir bárust ráðuneytinu vegna þessara áforma. Í júní 2019, kynnti ráðuneytið áform um lagasetningu vegna fyrirhugaðrar innleiðingar reglugerðar (ESB) 2018/1139. Umsagna var óskað frá haghöfum um framangreind áform en aðeins þrjár umsagnir bárust. Lutu tvær umsagnirnar að björgunar- og slökkvistörfum á flugvelli sem almennt er gert ráð fyrir að útfært verði í reglugerð en ekki sérstaklega fjallað um í frumvarpinu, utan þess að heimild ráðherra til að setja reglugerð um starfrækslu flugvalla er styrkt sérstaklega. Þriðja umsögnin vék almennt að fyrirhuguðum áformum um breytingu á lögunum og var bent á að vegna umfangs væri réttara að horfa til heildarendurskoðunar laganna í stað endurskoðunar einstakra kafla. Niðurstaða ráðuneytisins að loknu opnu samráði er að athugasemdirnar séu ekki þess efnis að þær leiði til breytinga á þeim áformum sem kynnt voru.

Við vinnslu frumvarpsins hefur verið haft samráð við Samgöngustofu, Rannsóknarnefnd samgönguslysa, forsætisráðuneytið, dómsmálaráðuneytið, fjármála- og efnahagsráðuneytið, atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytið, utanríkisráðuneytið, umhverfis- og auðlindaráðuneytið, Ríkislögreglustjóra, Lögregluna á Höfuðborgarsvæðinu, Neytendastofu, Flugvirkjafélagið, Samtök atvinnulífsins, Isavia ohf., Landhelgisgæslu Íslands og Samband íslenskra sveitarfélaga.

6. Mat á áhrifum.

Reglugerð (ESB) 2018/1139 hefur að geyma nýmæli og boðar eftirlit á fáeinum nýjum sviðum. Ekki er búist við að frumvarpið hafi sérstök áhrif á stjórnsýslu ríkisins, að Samgöngustofu undanskilinni. Mat Samgöngustofu er að kostnaður vegna innleiðingar reglugerðar (ESB) 2018/1139 sé enginn. Sá kostnaður sem Samgöngustofa hefur áætlað samfara nýjum verkefnum og eftirliti byggist á afleiddu regluverki, þ.e. nýjum gerðum er byggja á reglugerð (ESB) 2018/1139. Þessar gerðir eru á misjöfnum stigum. Fáéinar þeirra eru enn í vinnslu á vettvangi Evrópusambandsins og óvíst með hvernær þær verði liggi fyrir í endanlegri mynd. Aðrar gerðir, sem hafa verið samþykktar á vettvangi Evrópusambandsins, bíða innleiðingar í EES-samninginn og er fyrirsjáanlegt að þær verða ekki teknar upp í samninginn fyrr en reglugerð (ESB) 2018/1139 hefur verið tekin upp í samninginn. Standa vonir til þess að reglugerð (ESB) 2018/1139 verði tekin upp í samninginn um Evrópska efnahagssvæðið á fyrri árhelmingi 2020 og afleiddar gerðir, sem þegar liggja fyrir, verði teknar upp í samninginn í kjölfar hennar. Innleiðing framangreindra gerða í landsrétt er háð því að aflétt verði stjórnskipulegum fyrirvara vegna reglugerðar (ESB) 2018/1139 og frumvarp þetta verði að lögum.

Kostnaður hagaðila hefur að svo stöddu ekki verið metinn.

Um einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.
(Breytingar á I. kafla)

a. (Um 1. gr.)

Lagt er til að lögfest verði nokkuð ítarlegra gildissviðsákvæði en núgildandi lög hafa að geyma í 1. gr. Orðið loftfar í 1. mgr. tekur bæði til loftfara í almenningsflugi (borgaralegra loftfara, e. civil aircraft) og ríkisloftfara (e. state aircraft). Er a-liður 1. mgr. samhljóða 1. mgr. núgildandi laga og er 2. mgr. ákvæðisins einnig byggð á 2. mgr. núgildandi laga. Aðrir liðir (b.-g.) eru nýmæli og eiga rót sína að rekja til víðfeðms gildissvið reglugerðar (ESB) 2018/1139 og afleidds regluverks, sem tekur ekki aðeins til loftfara, einstaklinga og lögaðila sem staðfestu hafa í EASA-ríkjum, heldur utan þeirra einnig, auk þjónustu sem aðilar með staðfestu innan EASA-ríkjanna veita, óháð því hvar þjónustan er veitt (landfræðilega). Þ.m.t. þjónusta sem veitt er í loftrými yfir úthöfunum, utan yfirráðasvæðis EASA-ríkjanna. Þá er einnig leitast við að taka til tillit til þeirra aðstæðna þegar lögbært landsyfirvald erlends ríkis eða EASA hefur fært til eftirlit til Samgöngustofu (f-liður).

b. (Um 2. gr.)

Í ákvæðinu er mælt fyrir um orðskýringar sem ætlað er að gilda fyrir alla kafla laganna, að X. kafla undanskildum. Ástæða þessa er að X. kafli er lögfesting á ákvæðum Montreal-samningsins frá 1999, sbr. 3. gr. laga nr. 88/2004. Ekki er ætlunin að raska eða breyta þeim orðum og hugtökum sem þar eru notuð.

Alþjóðlegt tungumál flugsins er enska. Það er því ekki tilviljun að ensk þýðing þeirra orðskýringa sem settar eru fram er jafnframt birt á ensku í sviga fyrir aftan viðkomandi orð. 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 byggja orðskýringarnar á sömu orðskýringum og koma fram í reglugerð (ESB) 2018/1139 og öðrum EES-gerðum á sviði flugmála. Leitast var við að velja sérstaklega úr orðskýringar er varða orð og hugtök sem koma fyrir í ákvæðum frumvarpsins en ógjörningur var að taka með allar orðskýringar vegna fjölda og umfangs.

Fáein nýyrði eru í orðskýringum. Ber þar helst að nefna orðskýringar sem leiða beint af reglugerð (ESB) 2018/1139 þó svo þær orðskýringar séu ekki að finna í reglugerðinni sjálfri. T.d. orðin: EASA-reglugerð, EASA-loftfar og EASA-flugvöllur. 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 Flugöryggisstofnunarinnar á grundvelli 129. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139. Í dag eru það aðildarríki Evrópusambandsins (eins og þau eru hverju sinni), 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 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, s.s. 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 flugrekendum/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 sem tilgreind er í Schengen gerðum.

Aðildarríki samningsins um sameiginlega evrópska flugsvæðið Albanía, Bosnía og Hersegóvína, N-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 V-Balkanskaga vinna að því að samþætta löggjöf sína löggjöf Evrópusambandsins á málefnasviðinu. Í lok annars aðlögunartímabils er gert ráð fyrir að staða einstakra ríkja verði metin og staða þeirra og skilyrði fyrir þátttöku í EASA ákvörðuð.

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 sé að ræða starfrækslu í ábataskyni eða ekki.

Hugtökin „flugleiðsöguþjónusta“ og „rekstrarstjórnun flugumferðar“ eru tekin upp í heild sinni og eiga rót sína að rekja til samnefndra reglugerða (EB) 549/2004, 550/2004, 551/2004 og 552/2004 um flugleiðsögu í samevrópska loftfryminu, með síðari breytingum, sem innleiddar eru með reglugerð nr. 870/2007, með síðari breytingum.

Rétt er að benda sérstaklega á að orðskýringunni „ómannað loftfar“ er ætlað að taka til bæði ómannaðs loftfars (e. unmanned aircraft) eins og það er skilgreint í reglugerð (ESB) 2018/1139, þ.e. loftfar sem starfrækt er eða hannað til flugs með sjálfstýringu eða fjarstýribúnaði án flugmanns um borð, og einnig ómannaðs loftfarskerfis (e. unmanned aircraft systems), sbr. reglugerð (ESB) 2019/947. Ómannað loftfarskerfi er skilgreint sem ómannað loftfar og búnaðurinn til að fjarstýra því.

Hugtakið „ríkisloftfar“ byggst á 3. gr. Chicago-samningsins og tekur til loftfara sem starfrækt eru af hernaðaryfirvöldum, lögreglu og tollgæslu. Hafa ber í huga að loftför sem starfrækt eru af opinberum aðilum til að sinna opinberri þjónustu eða skyldu á ábyrgð ríkisins, sbr. 22. gr. d og 83. gr. falla ekki endilega í þennan flokk loftfara.

Um 2. gr. (Breytingar á II. kafla)

Hér er lagt til að nýr II. kafli um aðgang að íslensku yfirráðasvæði verði lögfestur sem leysi af hólmi II. kafla í núgildandi lögum. Færast til númer greina milli I. og II. kafla, þ.e. 3. – 6. gr. (í I. kafla) verða hluti II. kafla.

Byggjast ákvæði kaflans í grunninn á: 3. gr., 134. gr. a. og 134. gr. b núgildandi laga, auk EES-gerða á sviði loftþæfis, um vottun loftfara frá þriðju ríkjum (reglugerð (ESB) 452/2004 um tæknilegar kröfur og stjórnsýslumeðferð er varða flugrekstur frá þriðja landi samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008, með síðari breytingum, sem innleidd hefur verið með reglugerð 125/2016, með síðari breytingum) og reglugerð (EB) 1008/2008 um sameiginlegar reglur um rekstur flugþjónustu, með síðari breytingum, sbr. reglugerð nr. 48/2012, með síðari breytingum.

a. (Um 3. gr.)

Eins og vikið er að í inngangi er hér lagt til að ítarlegt ákvæði um aðgang loftfara að íslensku yfirráðasvæði verði lögfest. 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 alþjóðasamning um viðkomuréttindi loftfara, sbr. augl. nr. 45/1947, þ.e. fyrstu tvö flugréttindin. Fjallað er nánar um komu- og brottför í viðskiptalegum tilgangi í d-lið 2. gr. frumvarpsins (6. gr.).

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 er sú að sækja beri um leyfi til flugs yfir yfirráðasvæðis hvers ríkis sem fljúga skal yfir. Sama á við sé um að ræða ómannað ríkisloftfar, sbr. 8. gr. Chicago-samningsins.

Samsvarar a-liður 1. mgr. greinarinnar í meginatriðum a-lið 1. mgr. nógildandi laga þótt kveðið sé sérstaklega á um vottorð um loftthæfi. Í b- og c-liðum 1. mgr. greinarinnar er byggt á b-lið 1. mgr. nógildandi 3. gr. laganna. Í d- og e-liðum 1. mgr. er fjallað um ríkisloftför. Í e-lið 1. mgr. greinarinnar er einnig fjallað um ríkisflug, þ.e. þegar yfirlýstur tilgangur flugsins er í þágu erlends ríkis, s.s. flutningur þjóðhöfðingja, flutningur herafla o.þ.h. þar sem um eiginlegt ríkisflug er að ræða. Í f-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, s.s. flugmódel, fallhlífar, mjög léttir loftbelgir og eftir atvikum, ómönnuð loftför sem ekki eru háð skráningarskyldu, en þar sem flugrekandi/umráðandi loftfars er skráður hér á landi eða í EASA-ríki.

Í g-lið er almenn heimild ráðherra eða Samgöngustofu til að heimila för loftfars í tilvikum þar sem staflíðir a-f eiga ekki við, t.d. ef um er að ræða loftfar skráð í ríki utan EASA-ríkis með takmarkað loftthæfivottorð eða óskráð ómannað loftfar yfir þeim þyngdarviðmiðum sem ráðherra hefur afmarkað í reglugerð, sbr. f-lið 1. mgr. Gert er ráð fyrir að önnur ómönnuð loftför innlend sem erlend sæki um heimild til ferðar um íslenskt yfirráðasvæði skv. 1. mgr. g-liðar.

2. og 3. mgr. greinarinnar samsvara 2. mgr. 3. gr. nógildandi laga. Þó er heimild ráðherra til að setja reglugerð nokkuð ítarlegri en sú heimild sem kveðið er á um í nógildandi lögum og tekur m.a. til starfrækslu loftfara, sem og tækja og hluta (e. objects) sem ætluð er að hreyfast um loftið en teljast ekki loftför. Er hér m.a. horft til flutnings hergagna og myndatöku með vísan til 35. og 36. gr. Chicago-samningsins, auk ómannaðra loftfara og tækja og hluta, s.s. geimhluta, sem flugumferð getur stafað hætta af.

b. (Um 4. gr.)

Hér er lagt til að lögfest verði sérstakt ákvæði um vottun vegna flugöryggis (þ.m.t. umhverfisverndar) 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 loftthæfivottorð. Á þetta almennt við þau 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 og flugrekandi/umráðandi loftfarsins uppfyllir kröfur og ráðlagðar starfsvenjur skv. Chicago-samningnum áður en leyfi væri veitt, sbr. g-lið 1. mgr. a-liðar 2. gr. frumvarpsins (g-liður 1. mgr. 3. gr.). Þá er miðað við að ómönnuð loftför uppfylli þær grunnkröfur sem reglugerð (ESB) 2018/1139 og afleiddar gerðir áskilja.

Hvað varðar loftför starfrækt í flutningaflugi er byggt á reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 452/2014 frá 29. apríl 2014 um tæknilegar kröfur og stjórnsýslumeðferð er varða flugrekstur frá þriðja landi samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008, sbr. reglugerð nr. 125/2016, með síðari breytingum. Að öðru leyti byggist greinin á viðaukum Chicago-samningsins.

Hlutverk lögbærra yfirvalda skarast hér. EASA annast vottun loftfara frá þriðju ríkjum (þ.e. útgáfu heimilda) sem starfrækt eru í flutningaflugi og annast vöktun þeirra heimilda sem hún gefur út. Er áætlað að stofnunin vakti um 800 flugrekendur frá þriðju ríkjum sem stunda flutningaflug til og frá EASA-ríkjunum. Samgöngustofa annast vottun allra annarra loftfara frá þriðju ríkjum auk þess að fara með flugverndareftirlit 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 á grundvelli áhættumats, þar sem m.a. er byggt á fyrirliggjandi upplýsingum um stöðu öryggisþátta er varða flugrekendur frá þriðju ríkjum.

Í 5. mgr. er fjallað um yfirflug þar sem almenna reglan er orðuð 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 sætur banni, eða sé skráð í ríki sem sæti banni skv. 170. gr. Er óbeint vísað til skrár framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins yfir ríki, loftför og flugrekendur/umráðendur sem af öryggisástandum er bannað að stunda flugrekstur innan bandalagsins, sem er í formi reglugerðar Evrópusambandsins og er reglulega uppfærð og innleidd í landsrétt, sbr. reglugerð (EB) 2111/2005, (EB) 473/2006 og (EB) 474/2006, sbr. reglugerð um aðgerðir til að tryggja flugöryggi og skrá yfir flugrekendur sem ekki uppfylla viðeigandi öryggiskröfur, nr. 277/2008 með síðari breytingum. Sama á við ef íslensk flugmálafyrirvöld hafa tekið ákvörðun um slíkt bann.

c. (Um 5. gr.)

Ákvæðið byggist á 134. gr. a og 134. gr. b í núgildandi lögum. Hefur orðalagi greinarinnar lítillaga verið breytt með vísan til c-liðar 3. gr. Chicago-samningsins.

d. (Um 6. gr.)

Hér er mælt fyrir um nýtt ákvæði er varðar markaðsaðgang loftfara, þ.e. viðskiptaleg réttindi til flugs. Kemur ákvæðið að hluta í stað 1. mgr. 80. gr. núgildandi laga. Viðskiptaleg réttindi til flugs byggjast að meginstefnu á samningum Íslands við erlend ríki um markaðsaðgang og á grundvelli reglugerðar (ESB) 1008/2008, sbr. reglugerð nr. 48/2012, með síðari breytingum. Byggist 3. mgr. greinarinnar á samsvarandi ákvæðum í reglugerð (ESB) 1008/2008.

Um 3. gr.

(Nýir kaflar, II. A og II. B)

Í nýjum II. kafla A, um stjórnun, verkefni og eftirlit á sviði flugmála, er lagt til að lögfest verði tólf ný ákvæði. Með kaflanum er einkum leitast við að skýra nánar tilhögun og afmörkun verkefna og ábyrgðar milli þeirra stjórnvalda sem að flugmálum koma með vísan til ákvæða reglugerðar (ESB) 2018/1139. Jafnframt er lagt til að ný ákvæði um tilfærslu eftirlits komi inn í lögin, sem byggja á ákvæðum reglugerðar (ESB) 2018/1139, og er ætlað að leysa mun takmarkaðri ákvæði sama efnis af hólmi.

Eins og vikið er að í inngangi byggist reglugerð (ESB) 2018/1139 á þeirri grunnhugmynd að lögbær landsyfyrirvöld, framkvæmdastjórn Evrópusambandsins (og Eftirlitsstofnun EFTA hvað EFTA-ríkin varðar) og EASA vinni saman sem „eitt flugöryggiskerfi“. Er almennt miðað við að lögbær landsyfyrirvöld fari fyrst og fremst með verkefni og eftirlit með aðilum með höfuðstöðvar eða aðalaðsetur 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 víðtækum ákvæðum þar sem lögbærum yfirvöldum 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 lofthæfis og hönnunar, framleiðslu og viðhald framleiðsluvara. Var þar m.a. skýrt kveðið á um hlutverk EASA við ákvörðun vottunargrunns og útgáfu tegundarvottorða, vottun hönnunarfyrirtækja og enn fremur vottun viðhaldsfyrirtækja í þriðju ríkjum. Í annarri EASA-reglugerðinni (reglugerð (EB) 216/2008) og síðari breytingum á þeirri reglugerð, þróast 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 gerðir á lögum um loftferðir þar eð aðallega var horft til þess að undirbyggja almenna lagastoð til innleiðingar reglugerðarinnar, án þess að kveða nánar á um hlutverk Flugöryggisstofnunarinnar eða framsal á framkvæmdavaldi til hennar. Við innleiðingu annarrar EASA-reglugerðarinnar voru aðallega lögfestar breytingar á lögum um loftferðir vegna sektaheimilda sem fengnar voru Eftirlitsstofnun EFTA. Núgildandi lög um loftferðir endurspeglu því ekki starfssvið og verkaskiptingu lögbærra landsyfirvalda og Flugöryggisstofnunarinnar, heldur kemur slík skipting einvörðungu fram í afleiddu regluverki sem innleitt hefur verið. Er kaflanum m.a. ætlað að ráða bót á því.

a. (Um 7. gr.)

Í greininni er almennt kveðið á um fyrirkomulag verkefna og eftirlits á sviði flugmála innan íslensks yfirráðasvæðis.

Í 3. mgr. þar sem vikið er að áhættumiðaðri nálgun við eftirlit er byggt á 6. mgr. 62. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139.

b. (Um 7. gr. a)

Í greininni er ekki að finna tæmandi talningu á öllum verkefnum og eftirliti Samgöngustofu sem lögbærs eftirlitsyfirvalds. Kveðið er á um frekari verkefni og eftirlit víðar í lögnum og í lögum um Samgöngustofu nr. 119/2012. Bent skal á að þau verkefni og eftirlit sem falla utan gildissviðs reglugerðar (ESB) 2018/1139 lúta þjóðarreglum og eftirliti Samgöngustofu, s.s. þeir flokkar loftfara sem falla undir viðauka I. við reglugerðina og ríkisflug.

Um afmörkun og valdsvið 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, s.s. 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 d-lið f-lið 3. gr. (d-lið 7. gr. e) sem tekur til aðila er veita samevrópska rekstrarstjórnun flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu sem lúta eftirliti EASA, þó svo að hluti þjónustunnar fari fram í loftrými yfir íslensku yfirráðasvæði.

Í niðurlagi 1. mgr. er almennt vísað til annarra verkefna Samgöngustofu. Er þar m.a. sérstaklega tekið fram að Samgöngustofa fari með verkefni og eftirlit á grundvelli samninga á sviði flugmála sem Ísland er aðili að. T.d. fer Samgöngustofa með tilkynningu frávíka til Alþjóðaflugmálastofnunarinnar frá viðaukum Chicago-samningsins, með afmörkuð verkefni á grundvelli flugöryggissamninga Íslands við þriðju ríki, auk EASA, og annast umsýslu og eftirlit vegna þeirra loftferðasamninga sem Ísland er aðili að.

c. (Um 7. gr. b)

Hér er lagt til að Samgöngustofu sé fengin almenn heimild til að hafa samstarf við þau lögbæru landsyfyrvöld 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 landsyfyrvalds 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 f-lið 13. gr. frumvarpsins (um 82. gr.) er einnig fjalla um samstarf lögbærra yfirvalda í þeim tilvikum þar sem lögbært landsyfyrvald sem gefur út flugrekandaskírteini er annað en það sem gefur út flugrekstrarleyfi sama aðila.

d. (Um 7. gr. c)

Í greininni er kveðið á um eftirlit með öryggi ómannaðra loftfara og opinbera markaðsgæslu sem er nýmæli. Byggist ákvæðið á fyrirhugaðri upptöku í EES-samninginn og innleiðingu tveggja reglugerða (ESB) um ómönnuð loftför í landsrétt, þ.e. reglugerðar (ESB) 2019/947 frá 24. maí 2019 um reglur og verklag við starfrækslu ómannaðra loftfara og reglugerðar framkvæmdastjórnar (ESB) 2019/945 frá 12. mars 2019 um ómönnuð loftför og flugrekendur/umráðendur ómannaðra loftfara frá þriðju ríkjum. 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, með síðari breytingum.

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 ómannaðra loftfara og opinbera markaðsgæslu í d-lið 16. gr. frumvarpsins (169. gr.).

e. (Um 7. gr. d)

Ítarlegar kröfur um stjórnarhætti lögbærra landsyfyrvöld er að finna í sérstökum köflum í flestöllu afleiddu regluverki Evrópusambandsins á sviði flugöryggis (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. Er hér því leitast við að tryggja slíkum ákvæðum nægilega lagastoð til innleiðingar.

Í 4. mgr. er Samgöngustofu 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 einskonar pottur hæfs eftirlitsfólks sem einstök lögbær landsyfyrvöld meðal EASA-ríkjanna og EASA geta sótt í. Er málsgreininni, sem byggist lauslega á 63. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139,

ætlað að greiða fyrir samnýtingu eftirlitsfólks milli lögbærra yfirvalda þegar þörf krefur. Er ekki síst horft til þeirrar 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 tæknaðstoðar, til að styrkja hæfni og getu til eftirlits. Er gert ráð fyrir að það yfirvald sem óskar 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.

f. (Um 7. gr. e)

Í greininni er fjallað um þau verkefni og eftirlit sem EASA 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 þeim aðilum sem hafa staðfestu í þriðja ríki, sbr. a- og d-lið 1. mgr., í öðru lagi, gagnvart aðilum óháð staðfestu, sbr. b-, c- og e-lið 1. mgr. Um þriðja flokkinn er svo fjallað í 7. gr. f hér á eftir.

Þessi verkefni og eftirlit eru öll nokkuð umfangsmikil. Til að mynda taka verkefni skv. a-lið 1. mgr. til vottunar allra flugrekenda í flutningaflugi 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 s.s. tegundarvottunar, gagna um örugga starfrækslu og margskonar tengdra vottunarverkefna. Auk þess tekur ábyrgðin til að tryggja áframhaldandi lofthæfi vottaðra framleiðsluvara, 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. d-lið 1. mgr. tekur m.a. til þeirra aðila í þriðju ríkjum sem:

- i. viðhalda og stjórna áframhaldandi lofthæfi framleiðsluvara, hluta og úppsetts búnaðar og búnaðar til að fjarstýra loftförum,
- ii. reka fluglæknasetur,
- iii. veita bóklega og verklega þjálfun flugmanna, flugumferðarstjóra og flugvéltækna,
- iv. annast mat á færni flugmanna, flugumferðarstjóra, flugvéltækna og fluglækna,
- v. starfrækja flughermisþjálfara, þegar fyrirtæki hefur höfuðstöðvar utan EASA-ríkja eða flughermisþjálfinn staðsettur utan EASA-ríkja,
- vi. 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 yfirlýsinga, 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 undanþága og þess háttar. M.ö.o. fer EASA með heimildir til að taka lagalega bindandi ákvarðanir á ákveðnum sviðum.

g. (Um 7. gr. f)

Í 1. mgr. greinarinnar er fjallað um þau verkefni og eftirlit sem EASA fer með fyrir hönd Íslands, sbr. 77. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139. Rétt er að benda á að 1. mgr. greinarinnar er ekki tæmandi talning verkefna sem EASA annast fyrir Íslands hönd. Nánar er fjallað í kafla XVI. 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. T.a.m. 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.

h. (Um 7. gr. g)

Þóknarir og gjöld EASA eru birt í reglugerð ESB sem tekin er upp í EES-samninginn og innleidd í landsrétt. Er því hér aðeins um að ræða lagastoð fyrir setningu slíkra reglugerða, sbr. f-lið 7. gr. k.

i. (Um 7. gr. h)

Heimildir til tilfærslu eftirlits til erlends ríkis eða EASA byggjast á 64. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 og eru all viðtækar. Í núgildandi 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. laganna um framsal eftirlits með áhöfnum. Þá er einnig viðtæka heimild að finna í 1. mgr. 16. gr. laga um Samgöngustofu nr. 119/2012 með síðari breytingum þar sem stofnuninni er heimilt, að undangengnu samþykki ráðherra, að fela stjórnvöldum, viðurkenndu flokkunarfélagi, skoðunarstofum eða öðrum aðilum einstaka þætti eftirlits skv. lögnum. Ekki er ætlunin hér að hreyfa við heimildum Samgöngustofu skv. lögum um Samgöngustofu, 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. Mun þessi grein leysa framangreind ákvæði loftferðalaga af hólmi.

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 141.-144. gr. laganna (sjá umfjöllun um h.-k.-liði í 15. gr. frumvarpsins).

Orðalagið „tilfærsla eftirlits“ (e. reallocation of responsibilities) byggist 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 frá sér skv. Chicago-samningnum (eða á EASA, ef 7. gr. f á við) helst þrátt fyrir tilfærslu. M.ö.o. möguleiki til tilfærslu ábyrgðar á þeim verkefnum sem tengjast vottun, eftirliti og framfylgd, á ekki að hafa áhrif á réttindi og skyldur aðildarríkja Chicago-samningsins. Þá er einnig við það miðað að tilfærsla eftirlits sé endurkræf, þ.e. hægt sé að afturkalla slíka ráðstöfun. Er því orðalagið „tilfærsla“ notað í stað framsals.

Í hnotskurn eru áhrif tilfærslu með tvennum hætti. Annars vegar tilfærsla skv. a. og b. liðum 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 rétt til kæru, áfrýjun og möguleika á að bera ágreining undir þar til bært stjórnvald eða dómstóla. Þ.e. löggjöf viðkomandi ríki sem tekur við vottun, eftirliti og framfylgd tekur yfir. 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 um að ræða hæfan aðila skv. c. lið, færast til þau verkefni, eftirlit og framfylgd að því marki sem samningur viðkomandi lögbæra 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.

j. (Um 7. gr. i)

Greinin byggist á 65. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139, sem er nýmæli. Orðið „fyrirtækjahópur“ er ensk þýðing orðanna „single business grouping“. Í 40. mgr. aðfararorða reglugerðar (ESB) 2018/1139 er leitast við að skýra þær forsendur sem leitt gætu til synjunar á beiðni um tilfærslu skv. greininni. Segir þar svo: „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 verulega aðstöðu og starfsfólk sem eru 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.“

k. (Um 7. gr. j)

Í greininni er mælt fyrir um samstarf lögbærra yfirvalda hvað varðar söfnun, greiningu og skipti á upplýsingum og gögnum er varða flugöryggi, framkvæmd laga og reglugerða. Byggist ákvæðið á samsvarandi ákvæðum reglugerðar (ESB) 2018/1139.

Í 2. mgr. er vísað til gagnasafna upplýsinga og gagnagrunna sem framkvæmdastjórn ESB, EASA og lögbær landsyfirvöld hafa komið á fót. Er þar m.a. 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 reglugerðar (ESB) 2019/27 frá 19. desember 2018 til breytinga á reglugerð (ESB) 1178/2011, 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) 376/2014, sem fjallað er um í V. kafla A í núgildandi lögum.

Hvað varðar flugheilbrigðisupplýsingar, er ráðgert að lögbæru landsyfirvöldin, fluglæknar og fluglæknasetur munu nota 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 IV. kafla B, um vottun einstaklinga og aðila er annast þjálfun o. fl., sbr. 7. gr. frumvarpsins.

l. (Um 7. gr. k)

Ákvæðið þarfnast ekki skýringa.

m. (Um 8. gr.)

Hér er mælt fyrir almennt ákvæði um gildi vottorða.

n. (Um 8. gr. a)

Hér er mælt fyrir almennt ákvæði um gildi yfirlýsinga. Sömu meginreglur eiga við hvað varðar gagnkvæma viðurkenningu yfirlýsinga og lýst er í umfjöllun um o-lið (8. gr. b) hér á eftir.

o. (Um 8. gr. b)

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 mætti flokka í þrennt.

Í fyrsta lagi alþjóðlegir samningar sem Ísland er aðili að. Á grundvelli Chicago-samningsins njóta loftþæfivottorð og vottorð einstaklinga sem hafa verið útgefin eða fullgilt af skráningarríki loftfars gagnkvæmrar viðurkenningar meðal aðildarríkja Chicago-samningsins, skv. 33. gr. hans, enda byggja nefnd vottorð (þ.m.t. skírteini) á kröfum sem teljast jafngildar eða yfir þeim lágmarkskröfum sem settar eru í alþjóðlegum kröfum (stöðlum) og ráðlögðum starfsvenjum útgefnunum af Alþjóðaflugmálastofnuninni.

Í öðru lagi á grundvelli regluverks Evrópusambandsins sem tekið hefur verið upp í EES-samninginn, stofnsamning EFTA og samningsins um hið sameiginlega Evrópska flugsvæði. Vottorð, önnur réttindi og yfirlýsingar sem gefin 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 t.a.m. að ráðast af því hvort viðkomandi EES-gerð hafi tekið gildi á grundvelli stofnsamnings EFTA gagnvart báðum ríkjunum. Gagnkvæm viðurkenning á grundvelli EES-samningsins er þó ekki algild og ræðst af ákvæðum viðkomandi EES-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. T.a.m. 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.

Vottorð og önnur réttindi sem gefin eru út af lögbærum landsyfirvöldum í EASA-ríkjum á grundvelli þjóðarreglna, þ.e. ekki á grundvelli EASA-reglugerðarinnar, njóta ekki skilyrðislausrar gagnkvæmrar viðurkenningar meðal EASA-ríkjanna. Sem dæmi má nefna: þjóðarloftþæfivottorð loftfars sem byggist á þjóðarreglum sem ekki uppfyllir lágmarkskröfur sem settar eru í alþjóðlegum kröfum og ráðlögðum starfsvenjum, vottorð/skírteini einstaklings sem byggt er á þjóðarreglum og vottun á viðhaldi loftfars sem fellur utan gildissviðs reglugerðar (ESB) 2018/1139.

Í þriðja lagi, tvíhliða samninga Íslands við þriðju ríki þar sem samið hefur verið sérstaklega verið um gagnkvæma viðurkenningu. Á sviði flugöryggis hefur Ísland t.a.m. samið við Bandaríkin Norður-Ameríku um gagnkvæma viðurkenningu á afmörkuðum sviðum.

Skv. 2. mgr. greinarinnar er því kveðið á um að lögbærum yfirvöldum 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 sama efnis og 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 ESB hafi 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.

p. (Um 8. gr. c)

Lagt er til að lögfest verði almenn meginregla um ábyrgð þeirra aðila sem sæta eftirliti samkvæmt lögunum og reglugerðum settum samkvæmt þeim. Annars vegar að fara að lögum og reglugerðum settum samkvæmt þeim og hins vegar að virða þau réttindi sem skilgreind eru í þeim vottorðum og öðrum réttindum sem gefin eru út af lögbærum yfirvöldum, sem og að fara að þeim skilyrðum og takmörkunum sem tengd eru handhöfn þeirra.

q. (Um 8. gr. d)

Ákvæðið byggist lauslega á 3. mgr. 28. gr., d-lið 5. mgr. 28. gr. b, og 2. mgr. 83. gr. núgildandi laga. Er orðalagi lítillaga breytt þar sem gildissvið ákvæðisins er mun víðtækara en áður. Þá hefur trúnaðarskylda fyrirsvars- og ábyrgðarfólks (áður fyrirsvarsmanna) verið afnumin. Helgast breytingin helst af því að slík trúnaðarskylda byggist ekki á EES-gerðum.

Orðunum „tilnefnt fyrirsvars- og ábyrgðarfólk“ er ætlað að ná yfir þá einstaklinga sem eru í fyrirsvari eða bera ábyrgð á tilteknum störfum hjá viðkomandi fyrirtæki (e. post holders, nominated persons).

r. (Um 8. gr. e)

Kveðið er á um almenna skyldu til að fara að fyrirmælum útgefnum af lögbærum yfirvöldum í greininni.

s. (Um 8. gr. f)

Ákveðin samvinna er forsenda þess að eftirlit sé skilvirkt og árangursríkt fyrir bæði eftirlitsskylda aðila og lögbær yfirvöld sem fara með eftirlit.

t. (Um 8. gr. g)

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, og um aðgengi lögbærra yfirvalda til eftirlits. Ákvæðið byggist á samsvarandi ákvæðum í EES-gerðum.

Um 4. gr.

(Breytingar á III. kafla)

Breytingar sem lagðar eru til á kafla III. má aðallega rekja til fyrirhugaðrar innleiðingar á reglugerð (ESB) 2018/1139, sbr. IX. viðauka (grunnkröfur fyrir ómönnuð loftför) við

reglugerðina, auk tveggja afleiddra gerða; reglugerð (ESB) 2019/947 frá 24. maí 2019 um reglur og verklag við starfrækslu ómannaðra loftfara og reglugerð (ESB) 2019/945 frá 12. mars 2019 um ómönnuð loftför og flugrekendur ómannaðra loftfara frá þriðju ríkjum. Þessar þrjár gerðir hafa ekki verið innleiddar í landsrétt. Miða þær breytingar sem hér eru lagðar til að því að tryggja innleiðingu gerðanna fullnægjandi lagastoð.

a. - b. (Um 9. gr.)

Í greininni er lagt til að komið verði á skráningarkerfi flugrekenda/umráðenda ómannaðra loftfara svo sem gert er ráð fyrir í 1. mgr. 14. gr. reglugerðar (ESB) 2019/947 og að heiti kaflans breytist til samræmis.

c. (Um 9. gr. c)

Hér er lagt til að ný grein bætist í kaflann um skráningarskyld ómönnuð loftför. Um er að ræða borgaraleg ómönnuð loftför sem háð eru vottun í samræmi við g-lið 5. gr. frumvarpsins (21. gr. c). Um er að ræða 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. Samhliða er eigendum og flugrekendum/umráðendum annarra ómannaðra loftfara, sem ekki eru háð vottun, gert skylt að skrá sig í skráningarkerfi flugrekenda/umráðenda ómannaðra loftfara.

Í 2. mgr. er víkið að auðkenningu skráningarskylds ómannaðs loftfars í samræmi við 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.

d. (Um 10. gr.)

Með vísan til þeirra alþjóðlegru samninga sem Ísland hefur undirgengist og ákvæða reglugerðar (ESB) 1008/2008 eru hér lagðar til breytingar á fyrstu tveimur málsgreinum 10. gr. laganna. Er hér um að ræða nokkra útvíkkun á heimildum til skráningar loftfars frá núgildandi lögum.

e. (Um 12. gr.)

1. mgr. greinarinnar byggist lauslega á núgildandi 1. mgr. 12. gr. laganna, auk reglugerðar (ESB) 2018/1139. Í 2. mgr. er kveðið á um heimild til skráningar loftfara sem ekki teljast EASA loftför, sbr. I. viðauki við reglugerð (ESB) 2018/1139 eða falla ekki undir gildissvið reglugerðarinnar, eru heimasmiði, 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 tegundavottorð eða gefin hefur verið út yfirlýsing vegna þeirra í samræmi við ákvæði reglugerðar (ESB) 2018/1139 eða forvera hennar (reglugerðar (EB) 216/2008). Með því að færa sér í nyt þessa „opt-out“ heimild, færast viðkomandi gerð/gerðir loftfara undan gildissviði reglugerðar (ESB) 2018/1139 og undir landslöggið þess EASA-ríkis sem nýtir heimildina. Við innleiðingu reglugerðar 2018/1139 þarf því að taka afstöðu til þess hvort nýta eigi þessa heimild, og ef svo er 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.

f. (Um 16. gr.)

Hér er aðeins um að ræða orðalagsbreytingar sem leiða af breyttri hugtakanotkun.

g. (Um 18. gr.)

Þjóðernis- og skrásetningarskrirteinið er eign Samgöngustofu. Málsliðurinn er árétting á því að skila beri skjalinu samhliða beiðni um afskráningu.

h. (Um 19. gr.)

Hér er lagt til að núgildandi 19. gr. laganna verði uppfærð með tilliti til hugtakanotkunar og annarra ákvæða. Í 1. mgr. er bætt við skyldu til að hafa um borð hávaðavottorð loftfars, ef við á, og váttryggingaskirteini eða staðfestingu á gildri váttryggingu. Jafnframt er ráðherra falin heimild til að setja reglugerðir ákvæðinu til nánari skýringar, sem áður var í höndum Samgöngustofu skv. núgildandi 4. mgr. greinarinnar.

i. (Um 19. gr. a, 19. gr. b og 19. gr. c)

Í nýrri grein, 19. gr. a, er það nýmæli að kveða á um skyldu flugrekanda/umráðanda ómannaðs loftfars til að skrá sig í skráningarkerfi flugrekanda/umráðenda ómannaðra loftfara, ef eitt eða fleiri efnisatriði a. – b. liða 1. mgr. eiga við. Byggist ákvæðið á samsvarandi skyldu í 14. gr. reglugerðar (ESB) 2019/947, sbr. 4. gr. viðauka IX. við sömu reglugerð. Er miðað við að flugrekandi/umráðandi skrái sig í því ríki þar sem hann hefur aðalaðsetur sitt eða ef um lögaðila er að ræða þar sem hann hefur höfuðstöðvar sínar.

Í a-lið (i) er skráningarskylda flugrekanda/umráðanda fyrir hendi þó að ómannaða loftfarið sé léttara en 250 g ef það getur yfirfært meira en 80 júl af hreyfiorku á manneskju. Þetta getur t.d. átt við þegar loftfarið er lítið og létt en hægt er að fljúga því á miklum hraða. Í a-lið (ii) 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.

Almennt er gert ráð fyrir að flugrekandi/umráðandi ómannaðs loftfars sé aðeins skráður í einu EASA-ríki hverju sinni.

Fjallað er um auðkenningu umráðanda og loftfars í 19. gr. b. Í afmörkuðum undirflokkum ómannaðra loftfara er gert ráð fyrir að skráningarnúmer flugrekanda/umráðanda ómannaðs loftfars verði hægt að hlaða upp og þannig hægt að fjarauðkenna hann.

Mælt er fyrir um heimild ráðherra til að setja í reglugerð nánari ákvæði um ýmis atriði er varða ómönnuð loftför, sbr. 19. gr. c. Er heimildin mikilvæg ekki síst þar sem um nýtt svið er að ræða.

Um 5. gr.

(Breytingar á IV. kafla)

Hér er lagt til að IV. kafli um lofthæfi sé endurnýjaður í heild sinni. Í grundvallaratriðum er byggt á ákvæðum reglugerðar (ESB) 2018/1139 og þar sem gildissviði reglugerðarinnar sleppir, 8. viðauka (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 almannapágu, 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 á afmörkuðum sviðum, s.s. hvað varðar hönnun og framleiðslu framleiðsluvara, hluta og úppsetts búnaðar, lofthæfi ómannaðra loftfara og verkaskiptingu milli lögbærra yfirvalda. 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 (ESB) 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, með síðari breytingum, sbr. reglugerð nr. 380/2013, með síðari breytingum;
- Reglugerð (ESB) 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, með síðari breytingum, sbr. reglugerð nr. 926/2015 með síðari breytingum.

Er hér sérstaklega átt við nýmæli svo sem vottun á „úppsettum búnaði“ sem er nýtt hugtak sem bregður fyrir í afmörkuðum ákvæðum og hóflegri ákvæða með tilliti til áhættu hvað varða loftför sem ætluð eru til sport- 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. M.a. gerir reglugerð (ESB) 2018/1139 einnig ráð fyrir að fyrirtæki er annast hönnun og framleiðendur loftfara sem annars eru undanskilin gildissviði reglugerðarinnar geti valið að heyra undir hana (svonefnt „opt-in“ ákvæði) hvað varðar lofthæfi og áframhaldandi lofthæfi, sbr. 9. mgr. 2. gr.

Ákvæði í kaflanum er lúta að ómönnuðum loftförum byggja á reglugerð (ESB) 2019/945 frá 12. mars 2019 um ómönnuð loftför og flugrekendur ómannaðra loftfara frá þriðju ríkjum, reglugerð 2019/947 frá 24. mars 2019 um reglur og verklag við starfrækslu ómannaðra loftfara og lögum um öryggi vöru og opinbera markaðsgæslu. Báðar reglugerðir (ESB) um ómönnuð loftför sem hafa að geyma almennar grunnkröfur hafa ekki verið teknar upp 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.

a. (Um 20. gr.)

Með greininni er lagt til að hönnun framleiðsluvöru, að undanskildum ómönnuðum loftförum, hlutum, úppsettum búnaði, breyting á hönnun framleiðsluvöru, hönnun viðgerðar og gögn er varða örugga starfrækslu í tengslum við tegundarhönnun verði háð vottun lögbærs yfirvalds (tegundarvottun). Byggist greinin á samsvarandi greinum í 11. - 13. gr. reglugerðar (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 að ræða nýmæli þar eð 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.

b. (Um 20. gr. a)

Vottunargrunnur framleiðsluvara (e. certification basis), sem falla undir gildissvið reglugerðar (ESB) 2018/1139, byggist á verklagi við vottun og vottunarforskriftum (e.

certification standards, CS) sem EASA hefur tekið saman, samþykkt og gefið út. Byggt er á því að Flugöryggistofnunin ákvarði vottunargrunninn og tilkynni umsækjanda um hann. Vísað er til viðeigandi vottunarforskrifta hvað varðar lofthæfi og umhverfissamræmi í Part-21 í viðauka I. (Part-21) við reglugerð (ESB) 748/2012, með síðari breytingum. Byggist greinin á 11. – 13. gr., sbr. b-lið 1. mgr. 18. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139.

Tegundavottun framleiðsluvara sem falla undir gildissvið reglugerðar (ESB) 2018/1139 er forsenda þess að starfræksla þeirra sé heimil innan EASA-ríkjanna. Tegundarvottorð staðfestir að tiltekin tegund loftfars uppfyllir þær öryggiskröfur sem í gildi eru innan EASA-ríkjanna. Í 2. mgr. greinarinnar er víkið 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 að því er varðar lofthæfi og umhverfissamræmi í ljósi áætlaðrar notkunar loftfarsins.

c. (Um 20. gr. b)

Byggt er á a-lið 1. mgr. 18. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 í a- og b-lið 1. mgr. greinarinnar.

d. (Um 21. gr.)

Hér er mælt fyrir um vottun þrenns konar starfsemi; hönnunar, framleiðslu og viðhalds og stjórnunar á áframhaldandi lofthæfi. 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. greinarinnar, þ.e. hönnun framleiðsluvara, hluta, úppsetts búnaðar og búnaðar til að fjarstýra ómönnuðum loftförum. Annast Samgöngustofa vottun annarrar starfsemi samkvæmt greininni sem fram fer af fyrirtæki með höfuðstöðvar sínar hér á landi, en EASA ef höfuðstöðvar fyrirtækis eru utan EASA-ríkjanna.

Þó að greinin sé nýmæli hvað varðar vottun fyrirtækja er 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 lofthæfi leysir greinin af hólmi 1. og 2. mgr. 28. gr. núgildandi laga.

e. (Um 21. gr. a)

Heimild ráðherra til að undanþiggja tilteknar framleiðsluvörur, hluti, úppsettan búnað og búnað til að fjarstýra ómönnuðum loftförum byggist almennt á sömu nálgun og í reglugerð (ESB) 2018/1139 og þeim fyrirbyggjandi afleiddu reglugerðum Evrópusambandsins sem þegar hafa verið innleiddar í landsrétt.

f. (Um 21. gr. b)

Í greininni er lagt til að lögfest verði heimild til þess að viðurkenna erlenda vottun fyrirtækis 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.

g. (Um 21. gr. c)

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 starfrækslu ómannaðra loftfara frá þriðju ríkjum sem ráðgert er að taka upp í samninginn um Evrópska efnahagssvæðið og innleiða í landsrétt verði frumvarp þetta að lögum. Fáein orðasambönd í greininni hafa sérstaka merkingu sem rétt er að benda á, en að öðru leyti er vísað til orðskýringa í framangreindum reglugerðum. „Hannað til að fljúga yfir mannfjölda“ í a-lið merkir: Fjöldi fólks sem er samankominn og á sér ekki greiða undankomuleið vegna þéttni margmennis/fólks. „Sérstakur flokkur“ ómannaðra loftfara er skilgreindur í 5. gr. reglugerðar (ESB) 2019/947 um starfrækslu ómannaðra loftfara.

h. (Um 22. gr.)

Ákvæðið byggist á 14. gr., sbr. a- og b-lið 2. mgr. 18. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139.

i. (Um 22. gr. a, 22. gr. c og 22. gr. d)

Hér er lagt til að lögfest verði sérstök ákvæði er taki til loftfara sem ekki teljast EASA-loftför, þ.e. falla utan gildissviðs reglugerðar (ESB) 2018/1139. Taka greinarnar til ólíkra aðstæðna, þ.e. loftfara í almenningsflugi (22. gr. a), ríkisloftfara (22. gr. c) og loftfara sem starfrækt eru af opinberum aðilum í almannabágu (22. gr. d). Hér er einnig horft til þess möguleika að ef sú heimild sem 8. mgr. 2. gr. reglugerð (ESB) 2018/1139 verði nýtt við innleiðingu reglugerðarinnar í landsrétt, að með vottun lofthæfis slíkra loftfara fari samkvæmt 22. gr. a.

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.

j. (Um 22. gr. b)

Ákvæðið byggist lauslega á IX. viðauka (grunnkröfur til ómannaðra loftfara) í reglugerð (ESB) 2018/1139 og reglugerð (ESB) 2019/947 frá 24. maí 2019 um reglur og verklag við starfrækslu ómannaðra loftfara og reglugerð (ESB) 2019/945 frá 12. mars 2019 um ómönnuð loftför og flugrekendur ómannaðra loftfara frá þriðju ríkjum.

Ómönnuð loftför sem teljast vera leikföng í skilningi tilskipunar (EB) 2009/48 fer með skv. nefndri tilskipun sem innleidd hefur verið í íslenskan rétt með reglugerð nr. 944/2014 um öryggi leikfanga og markaðssetningu þeirra á Evrópska efnahagssvæðinu, sbr. lög um öryggi vöru og opinbera markaðsgæslu nr. 134/1995.

(Um 22. gr. e)

Greinin byggist í grunninn á núgildandi 20. gr. laganna, en hefur verið breytt lítillega til samræmis við grein M.A.201 í reglugerð (ESB) 1321/2014 með síðari breytingum. Í c-lið 1. mgr. er vísað til vottorðs um lofthæfis og er átt við allar tegundir lofthæfivottorða, flugleyfa eða heimilda sem vísað er til í 22. gr., 22. gr. a, 22. gr. c og 22. gr. d.

k. (Um 23. 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 flugvéltækis), nema við þær aðstæður þar sem slíkra skírteinis er ekki krafist í afleiddu regluverki ESB, að teknu tilliti til þeirra markmiða og meginregla sem reglugerðin tilgreinir og einkum með tilliti til eðlis viðkomandi starfsemi og áhættunnar sem í henni felst. Er því miðað við að orðalagið

„starfsfólk með tilskilin réttindi“ fari eftir þeim kröfum sem reglugerðir áskilja. Þ.e. kröfur til starfsfólks kunna að vera mismunandi eftir því hvort þær framleiðsluvörur, hlutir og úppsettur búnaður heyri undir gildissvið reglugerðar (ESB) 2018/1139 eða þjóðarreglur, svo og eftir því um hvaða vörur er að tefla og í hvaða tilgangi þær eru notaðar. Nánar er fjallað um kröfur til lofthæfis 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, með síðari breytingum.

Í 2. mgr. greinarinnar er kveðið á um heimildir flugmanns til að annast takmarkað viðhald loftfars. Byggist greinin á greinum M.A.801, sbr. M.A. 803 í reglugerð (ESB) 1321/2014, með síðari breytingum.

l. (Um 23. gr. a)

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 byggir 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 flugvéltækis með tegundaráritun, auk þess að hafa svonefnda vottunarheimild. Skírteini flugvéltækis skiptist í ákveðna grunnflokka og undirflokka sem veita handhafa þess afmörkuð réttindi á grundvelli menntunar, þekkingar og reynslu hverju sinni. Áritanir í skírteini eru tengd tegundum eða flokkum loftfara. Ekki er krafa um sveinspróf í flugvélarvirkjun til að fá útgefið skírteini flugvéltækis. Faglegur ábyrgðarmaður (e. support staff) er það starfsfólk sem hefur skírteini flugvéltækis 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 sl. árum hefur regluverk Evrópusambandsins leitast við að afmarka frekar á hvaða sviðum er þörf á handhöfn skírteinis flugvéltækis fyrir tiltekin viðhaldsverk og vottun viðhalds. Er hér m.a. vísað til reglugerðar (ESB) 2018/1142 um breytingar á reglugerð (ESB) 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.

m. (Um 23. gr. b)

Hér er mælt fyrir um kröfur til áframhaldandi lofthæfi loftfara, sbr. ákvæði reglugerðar (ESB) 2018/1139 og II. viðauki við reglugerðina.

n. (Um 23. gr. c)

Í meginatriðum er í greininni byggt á 24. gr. núgildandi laga. Þó hafa afmarkaðar breytingar verið gerðar á orðalagi hennar og uppbyggingu í samræmi við reglugerð (ESB) 2018/1139 og afleidds regluverks.

o. (Um 23. gr. d)

Greinin byggist á I. kafla í reglugerð (ESB) 1321/2014, með síðari breytingum.

p. (Um 23. gr. e)

Hér er lauslega byggt á núgildandi 3. mgr. 26. gr. laganna.

q. (Um 24. gr.)

Hér er lagt 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 byggja á reglugerð (ESB) 2019/945 og CE-merkingu þeirra. CE-merking er ætlað að gefa til kynna að varan hafi undirgengist samræmismat og sé í samræmi við viðeigandi kröfur er gilda um flokk ómannaða loftfarsins. CE-merkið skal áfest 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. 21. gr. c, þarf það 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.

r. (Um 24. gr. a)

Greinin byggir á almennum meginreglum í EES-löggjöf um fyrirfram ætlað samræmi vöru sem uppfyllir þau skilyrði sem fram koma í íslenskum stöðlum sem innleiða Evrópustaðla, sbr. 12. gr. reglugerðar (ESB) 2021/945. Sjá einnig 9. gr. laga um öryggi vöru og opinbera markaðsgæslu nr. 134/1995, með síðari breytingum.

s. (Um 24. gr. b)

Vottun tilkynntra aðila og málsmeðferð byggir 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 með samkvæmt reglugerð sem ráðherra setur.

t. (Um 25. gr.)

Heimild ráðherra til að setja reglugerðir á þeim sviðum sem kaflinn tekur til er ætlað að vera mjög víðtæk, enda efni kaflans mjög tæknilegt og víðfeðmt í eðli sínu.

Um 6. gr.

(Nýr kafli, IV. kafli A)

Hér er lagt til að nýr kafli, IV. kafli A um starfrækslu loftfara, verði lögfestur. Er kaflinn að hluta samansafn ákvæða er áður voru á víð og dreif í lögunum. Nokkuð er um nýmæli þar sem leitast hefur verið við setja almennar efnisreglur þar sem engar voru fyrir, styrkja lagastoð til setningu reglugerða og yfirfara eldri ákvæði.

Efni kaflans grundvallast á alþjóðlegum kröfum og ráðlögðum starfsvenjum, sbr. 6. viðauka (starfræksla loftfara) við Chicago-samninginn. Reglugerð (ESB) 2018/1139 og afleiddar gerðir byggja í grundvallaratriðum á efnisákvæðum viðaukans og leiðbeiningarefni Alþjóðaflugmálastofnunarinnar á málefnaviðinu og útfæra nánar. Þær eru almennt nokkuð umfangsmiklar og tæknilegar, studdar viðurkenndum aðferðum og öðrum leiðum til að uppfylla kröfur, auk leiðbeininga og ítarefni. Almenn er í kaflanum byggt á grunnkröfum til starfrækslu loftfara sbr. viðauki V. við reglugerð (ESB) 2018/1139 og ákvæðum reglugerðar (ESB) 965/2012, með síðari breytingum sem innleidd hefur verið hér á landi með reglugerð um tæknikröfur og stjórnsýslureglur í tengslum við starfrækslu loftfara, nr. 237/2014, með síðari breytingum, auk annarra reglugerða á málefnaviðinu. Þá hefur einnig verið leitast við

að taka tillit til fáeinna óinnleiddra gerða þar sem talin hefur verið þörf á að styrkja efnisreglur og lagastoð til innleiðingar þeirra.

a. (Um 26. gr.)

Í ákvæðinu er gildissvið kaflans skilgreint m.t.t. eðlis starfsemi og tekur til almannaflugs, starfrækslu loftfars í ábataskyni, sérstaka starfrækslu og flugrekstur opinberra aðila.

b. (Um 26. gr. a)

Hér er lagt til að lögfest verði ákvæði er almennt lýtur að skyldum flugstjóra við undirbúnings flugs. Byggist ákvæðið lauslega á 1. mgr. 41. gr. núgildandi laga og samsvarandi skyldum og fram koma í EES-gerðum á málefnasviðinu. Orðið nothæft í 1. mgr. er bein þýðing enska orðsins „fit“.

c. (Um 26. gr. b)

Lagt er til að lögfest verði ákvæði er varðar starfrækslumörk loftfars. Byggist greinin á samsvarandi kröfum og fram koma í EES-gerðum á málefnasviðinu.

d. (Um 26. gr. c)

Hér er lagt til að lögfest verði sérstakt ákvæði um takmarkanir á afkastagetu loftfara. Byggist ákvæðið á samsvarandi kröfum og fram koma í EES-gerðum á málefnasviðinu.

e. (Um 26. gr. d)

Greinin fjallar um lágmarksbúnað loftfara og kröfur um búnað og tæki fyrirhugað flug. Byggist greinin á samsvarandi kröfum og fram koma í EES-gerðum á málefnasviðinu.

f. (Um 26. gr. e)

Greinin byggir lauslega á 29. og 30. gr. núgildandi laga. Í a-lið 1. 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 1. mgr. er vísað til útfærslu loftfars, þ.e. sætafjölda farþega.

2. mgr. greinarinnar byggist á 35. gr. núgildandi laga.

g. (Um 26. gr. f)

Hér er lagt til að lögfest verði ákvæði um veðurskilyrði til flugs samkvæmt sjónflugs- og blindflugsreglum og val á ákvörðunarflugvelli. Byggist greinin á samsvarandi kröfum og fram koma í EES-gerðum á málefnasviðinu.

h. (Um 26. gr. g)

Hér er lagt til að lögfest verði ákvæði um skjöl, handbækur og upplýsingar sem skulu vera um borð í loftfari. Í h-lið 4. gr. frumvarpsins (19. gr.) er kveðið á um breytingar á núgildandi 19. gr. laganna, þar sem getið er þeirra grunnskjala sem skulu vera um borð. Þessi grein er ætluð þeirri grein til frekari uppfyllingar hvað varðar önnur skjöl og nauðsynlegar handbækur og upplýsingar sem tengjast starfrækslu loftfarsins og flugi. Byggist greinin á samsvarandi kröfum og fram koma í EES-gerðum á málefnasviðinu.

2. mgr. byggist á greinum 1.5 og 5.3 í V. viðauka (grunnkröfur í flugrekstri) við reglugerð (ESB) 2018/1139 og afleiddra gerða.

i. (Um 26. gr. h)

Hér er lagt til að lögfest verði ákvæði um skyldu flugrekanda/umráðanda til aðgæslu og að viðhafa ráðstafanir til að tryggja öryggi loftfars. Ákvæðið er nýmæli og byggir á reglugerð (ESB) 2018/1042 um breytingu á reglugerð (ESB) 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 hverfihreyflum með 5700 kg skráðan hámarksflugtaksmassa eða minna og sem samþykktar hafa verið til að bera sex til níu farþega. Gerðin hefur ekki verið innleidd í landsrétt. Einnig er lauslega byggt 42. gr. a í núgildandi 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 sambærileg heimild ráðherra til að setja reglugerð um framangreint er einnig að finna í reglugerðarheimild v-liðar 6. gr. frumvarpsins (sjá k-lið 28. gr.).

j. (Um 26. gr. i)

Fram til þessa hafa lög um loftferðir ekki sérstaklega fjallað um ómönnuð loftför. Í greininni eru 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 og reglugerð (ESB) 2019/945 frá 12. mars 2019 um ómönnuð loftför og flugrekendur ómannaðra loftfara frá þriðju ríkjum.

k. (Um 27. gr.)

Greinin leggur þær skyldur á herðar flugrekanda/umráðanda að setja verklagsreglur og gefa út fyrirsmæli um örugga starfrækslu loftfara og þær skyldur starfsfólks og flugverja við störf á jörðu niðri og í flugi. Byggir ákvæðið á þörf til lagastöðar fyrir ítarleg ákvæði og leiðbeiningar í reglugerðum (ESB) á sviði starfrækslu loftfara og flugrekstrar.

l. (Um 27. gr. a)

Greinin samsvarar 40. gr. núgildandi laga. Orðalagi 1. mgr. hefur lítillega verið breytt með tilliti til þeirra hæfnikrafna sem flugstjóri þarf að uppfylla samkvæmt núgildandi reglugerðum. 2. mgr. greinarinnar er orðrétt skv. 2. mgr. 40. gr. laganna.

m. (Um 27. gr. b)

Hér er lagt til að lögfest verði sérstakt ákvæði um fyrirfram heimildir vegna starfrækslu loftfars við tiltekin skilyrði. Er hér sérstaklega horft til gildandi reglugerða á sviði flugrekstrar og núgildandi krafna um fyrirfram samþykki s.s. hvað varðar aukinn beygjuhalli, bratt aðflug, skammbrautarlendingu, kynnisflug o. fl.

n. (Um 27. gr. c)

Greinin leggur þær skyldur á herðar flugrekanda/umráðanda að veita farþegum upplýsingar og leiðbeiningar um staðsetningu og notkun öryggis- og neyðarbúnaðar. Byggir ákvæðið á þörf til lagastöðar fyrir ítarleg ákvæði og leiðbeiningar í reglugerðum Evrópusambandsins á sviði starfrækslu loftfara og flugrekstrar.

o. (Um 27. gr. d)

Hér er lagt til að lögfest verði sérstakt ákvæði um sérstaka flokka farþega (e. special categories of passengers) sem taka þarf tillit til. Með sérstökum flokkum farþega er m.a. átt við einstaklinga með hreyfihömlun eða sjónskerðingu, börn, aldraða, fanga o. fl. Byggir ákvæðið á þörf til lagastoðar fyrir ítarleg ákvæði og leiðbeiningar í reglugerðum Evrópusambandsins á sviði starfrækslu loftfara og flugrekstrar.

p. (Um 27. gr. e)

Nokkuð ítarleg fyrirmæli eru þegar fyrir hendi hvað varðar varðveislu, starfshæfi, framvísun og notkun flugrita og gagnatengla, hvaða loftför skuli svo útbúin og skráningu og varðveislu þeirra í núgildandi reglugerðum á sviði starfrækslu loftfara. Er greininni því ætlað að þjóna sem lagastoð til setningar slíkra fyrirmæla í reglugerð. Almennt er byggt á þeim fyrirmælum sem fram koma í 6. viðauka 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 fjarskiptaboða um gagnatengil (e. data link connection) á við um tiltekin loftför. Er við það miðað að skráðar séu og varðveittar gögn og upplýsingar með stafrænum hætti.

Byggt er á því að flugrekendur/umráðendur með loftförum yfir tilteknum hámarksflugtaksmassa hafi eftirlit með flugritagögnum (e. flight data monitoring, FDM) sem er hluti af stjórnunarkerfi sínu. Þ.e. gögnin séu nýtt markvísan hátt (e. proactive) til þess að betrubæta rekstur og verklag með vísan til flugöryggis, en ekki til þess að refska eða beita starfsfólk (þ.m.t. verkataka) viðurlögum.

q. (Um 27. gr. f)

Lagt er til að lögfesti verði sérstakt ákvæði um flugverndarkröfur til loftfara sem starfrækt eru í ábataskyni til að mæta þörf um skýra lagastoð til setningar afleiddra reglugerða. Er hér t.a.m. horft til ákvæða í reglugerðum Evrópusambandsins á sviði flugrekstrar-, lofthæfi og flugverndar, s.s. hvað varðar þjálfunar flugverja og starfsmanna flugrekanda, verklag við leit í loftfari, frágang stjórnklefahurðar, aðgengi að stjórnklefa og loftfari meðan það er á jörðu niðri o. fl.

r. (Um 27. gr. g)

Hér er lagt til að lögfest verði sérstakt ákvæði um flutning á hættulegum varningi. Er ákvæðinu ætlað að leysa af hólmi 5. mgr. 78. gr. núgildandi 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 2. mgr. greinarinnar. Byggir ákvæðið á 18. viðauka (öruggur flutningur hættulegs varnings) við Chicago-samninginn sem fjallar um flutning á hættulegum varningi og ítarlegu leiðbeiningarefni/tæknilegum fyrirmælum sem Alþjóðaflugmálastofnunin hefur gefið út. Rétt er að benda á að í grein CAT.GEN.MPA.200 í reglugerð (ESB) 965/2012, sbr. reglugerð nr. 237/2014, er vísað beint til þessara tæknilegu fyrirmæla. Sama á við um reglugerðir í almannaflugi flugvéla og þýrlna.

s. (Um 27. gr. h)

Greinin byggist lauslega á 1. og 2. mgr. 78. gr. núgildandi laga og hefur orðalagi lítillaga verið breytt. Bætt hefur verið við orðinu „hervopn“ til samræmis við leiðbeiningarefni EASA.

Rétt er að benda á að ekki er til að dreifa almenntri skilgreiningu á því hvað telst 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. Chicago-samningurinn notar hér orðalagið „implements of war“ sem þýtt hefur verið sem hervopn eða samheiti yfir hverskyns vopn. Vopnalög nr. 16/1998, með síðari breytingum, 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. Ráðherra varnarmála hefur sett fram skilgreiningu á hugtakinu hergögn í reglugerð um flutning hergagna með loftförum, nr. 464/2019 á grundvelli 1. og 2. mgr. 78. gr. núgildandi laga um loftferðir. Tekur hugtakið til hvers konar vopna eða skotfæra, sem og búnað, aðföng og tækni sem annað hvort hefur verið sérhannað til nota í hernaðarlegum tilgangi eða umbreytt til slíkra nota. Þá fylgir upptalning í dæmaskyni á því hvað vopn, búnaður og efni falli þar undir. Til hergagna teljast þó ekki venjuleg veiði- og markskotvopn, sem og öryggis- og neyðarbúnaður loftfars og annað það sem nauðsynlegt má telja vegna öryggis flugsins, áhafnar og farþega, auk skotelda.

Bannið skv. 2. mgr. tekur til allra loftfara bæði ómannaðra og mannaðra loftfara. Í þessu samhengi er rétt að benda á a-lið 3. gr. frumvarpsins (3. gr.) sem kveður á um heimild ráðherra til að setja reglugerð og m.a. kveða nánar á um ferð loftfara, sem og tækja eða hluta sem ætlað er að hreyfast um loftið en teljast ekki loftför.

Bannið skv. 3. mgr. tekur til flutnings hergagna og hervopna, annars vegar til loftfara sem skráð eru hér á landi hvar svo sem þau eru stödd og hins vegar ómannaðra loftfara sem starfrækt eru innan íslensks yfirráðasvæðis.

Í 4. mgr. er kveðið á um heimild ríkisloftfara skráðra sem óskráðra og loftfara opinberra aðila sem sinna þjónustu í almannapágu eða skyldu á ábyrgð íslenska ríkisins til farar og flutnings hergagna og hervopna um íslenskt yfirráðasvæði. Byggist heimildin á samskonar heimild í 1. mgr. 78. gr. núgildandi laga.

Í 5. 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. 6. mgr. greinarinnar. Hafa ber þó í huga að hergögn og hervopn kunna að teljast hættulegur varningur sem fellur þá jafnframt undir r-lið 6. gr. (27. gr. g).

t. (Um 27. gr. i)

Greinin á rót sína að rekja til 3. og 4. mgr. 78. gr. núgildandi laga. Hefur orðalagi lítillega verið breytt þar sem lagt er til að umsagnar Ríkislögreglustjóra verði aflað samhliða umsagnar ráðherra varnarmála. Er hér einkum horft til ákvæða vopnalaga nr. 16/1998, með síðari breytingum og valdheimilda handhafa lögregluvalds og laga nr. 58/1997 um öryggisþjónustu, með síðari breytingum.

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.

u. (Um 28. gr.)

Heimild ráðherra til að setja reglugerð eða reglugerðir er varða starfrækslu loftfara er ætlað að vera mjög víðtæk, enda efni kaflans mjög tæknilegt, ítarlegt og víðfeðmt. Byggist ákvæðið að hluta á fyrirliggjandi heimildum ráðherra til að setja reglugerðir á málefnasviðinu, t.a.m. 28. gr. a, 28. gr. e, 28. gr. f, 2. og 5. mgr. 78. gr. og 137. gr.

Um 7. gr.
(Nýr kafli, IV. kafli B)

Hér er lagt til að nýr kafli, IV. kafli B um vottun einstaklinga og aðila er annast þjálfun o. fl., verði lögfestur. Er kafllinn að mestu samansafn ákvæða er áður voru á við og dreif í lögunum. 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 yfirvalda o. fl. Fáein nýmæli eru í kaflanum. Gert er ráð fyrir að fáein ákvæði flytjist milli kafla, þ.e. 29.-35. gr. færast í IV. kafla B úr V. kafla laganna.

Rétt er að benda á að ekki er sérstakur greinarmunur gerður í kaflanum milli vottorða einstaklinga sem byggja á þeim EES-gerðum sem sækja lagastoð sína til reglugerðar (ESB) 2018/1139, eða fyrirrennara hennar, og þeirra sem byggðar eru á þjóðarkröfum einvörðungu eða með vísan til alþjóðlegra krafna og ráðlagðra starfsvenja í 1. viðauka (skírteini) við Chicago-samninginn.

Orðið „vottorð“ er skýrt í b-lið 1. gr. frumvarpsins (2. gr.). Tekur það m.a. til skírteina einstaklinga, sem hingað til hefur verið þýðing á enska orðinu „license“. Chicago-samningurinn notar ýmist ensku orðin „certificate of competency“ eða „license“, og 1. viðauki við sama samning notar „license“ sem samheiti yfir hvorug tveggja. Í samræmi við önnur ákvæði frumvarpsins er því notast við heildarhugtakið „vottorð“ í texta kaflans, og er leitast við að skilja á milli heilbrigðisvottorða og staðfestingarvottorða og annarra vottorða (einstaklinga og fyrirtækja).

a. (Um 29. 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 sitt eða búsetu. Með sama hætti, er á því byggt að aðili sækja um vottun vegna starfsemi sinnar til þess lögbæra landsyfirvalds í því ríki þar sem höfuðstöðvar hans eru eða aðalaðsetur. Á það sama við hér, hvað varðar a- og c-liði 1. mgr. greinarinnar. Nokkuð önnur sjónarmið gilda um b-lið, þar sem lögbær yfirvöld gefa ekki út staðfestingarvottorð öryggis- og þjónustuliða heldur vottað þjálfunarfyrirtæki skv. i-lið c-liðar 1. mgr.

Að hluta til byggist greinin á 1. máls. 1. mgr. 31. gr. núgildandi laga, sbr. 32. gr. laganna. Skilyrði til ríkisfangs er fellt út, en bætt hefur verið við skilyrði um hæfni og færni, auk reynslu. Að öðru leyti er byggt á 16. gr., 21. gr., 25. gr. og 26. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139.

Í ii-lið c-liðar 1. mgr. er vísað til þeirra sem taka þátt í mati á heilbrigði á umsækjendum skv. a- og b-lið greinarinnar. Er þar átt við vottun fluglækna og annarra lækna til þess að meta heilbrigði (heimilislækna og trúnaðarlækna sem eru sérfræðingar í atvinnusjúkdómum sem geta gegnt hlutverki fluglækna í afmörkuðum tilvikum).

Sú heimild sem ráðherra er falin í 3. mgr. greinarinnar byggir á samsvarandi orðalagi og fram kemur í framangreindum greinum reglugerðar (ESB) 2018/1139, þ.e. hvað varðar flugmenn, flugvéltækna, kennara og prófdómenda og fluglækna. Er hér horft til framtíðar og þeirra reglugerða Evrópusambandsins sem kunna að verða settar á afmörkuðum sviðum.

b. (Um 29. gr. a)

Ákvæðið byggist að mestu á 31. gr. núgildandi laga, hvað varðar kröfur til aldurs og aldurshámarks. Víða er vísað til aldurslágmarks í reglugerð (ESB) 1178/2011, sbr. reglugerð nr. 180/2014 með síðari breytingum, og reglugerð 400/2008 um skírteini útgefin af Flugmálastjórn Íslands, með síðari breytingum. Þykir því við hæfi að skýr heimild sé í lögum til setningar aldurstengdra takmarkana í reglugerð. Í gildandi lögum hefur skort ákvæði er taka til hámarksaldurs flugmanna í flutningaflugi loftbelgja og sviffluga, svo sem kveðið er á um í þegar innleiddum EES-gerðum. Til að bæta úr því kveðið á um slíkt hámark í 3. málsl. greinarinnar.

c. (Um 29. gr. b)

Hér er lagt til að lögfest verði sérstakt ákvæði um vottorð um heilbrigði er leysi af hólmi (að hluta) reglugerðarheimild í 1. mgr. 31. gr. núgildandi laga. Tekur ákvæðið til flugliða, öryggis- og þjónustuliða og flugumferðarstjóra, auk þess sem tilgreindar eru kröfur til flugnema og nema í flugumferðarstjórn í 3. mgr. greinarinnar.

d. (Um 29. gr. c)

Ákvæðið byggist á 3. mgr. 32. gr. núgildandi laga.

e. (Um 30. 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. núgildandi laga.

f. (Um 31. gr.)

Greinin byggist lauslega á 33. gr. núgildandi laga og 68. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 um viðurkenningu á vottun þriðja ríkis. Ekki er þó viðhaldið þeim skilyrðum sem 33. gr. tiltekur m.t.t. 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) 1178/2011 með síðari breytingum, sem innleidd er í landsrétt með reglugerð nr. 180/2014 um áhöfn í almenningaflugi. Þar sem gildissviði reglugerðar (ESB) 2018/1139 sleppir hafa íslensk stjórnvöld því rýmra svigrúm til fullgildingar/viðurkenningar erlendra vottorða. Er almennt miðað við að lágmarkskröfur skv. 1. viðauka (skírteini) við Chicago-samninginn gildi til fullgildingar/viðurkenningar vottorða (skírteina).

g. (Um 32. gr.)

Ákvæðið byggist lauslega á 28. gr. b og 28. gr. c í núgildandi lögum hvað varðar vottun til verklegar og eða bóklegar kennslu og starfrækslu fluglæknaseturs. Rétt er að benda á að um vottun einstakra lækna sem taka þátt í mati á heilbrigði umsækjenda skv. a- og b-lið 29. gr., er fjallað í ii-lið c-liðar 29. gr. (sbr. a-lið 7. gr. frumvarpsins).

Nýmæli greinarinnar varðar vottun starfrækslu og notkunar flughermisþjálfar. Núgildandi lög hafa ekki að geyma sérstakar kröfur til starfrækslu flughermisþjálfar né vottunar hans og er því brugðist við þeim skorti í b-lið 1. mgr. og h-lið 7. gr. frumvarpsins (sjá 32. gr. a).

Mælt er fyrir heimild ráðherra í a-lið 3. mgr. til að ákvarða með reglugerð að í stað vottunar geti aðili gefið út yfirlýsingu þess efnis að starfsemi sín uppfylli viðeigandi kröfur o. fl.

Byggist málsgreinin á ákvæðum reglugerðar (ESB) 2018/1139 og fyrirbyggjandi breytingum á reglugerð (ESB) 1178/2011 sem fyrirhugað er að innleiða í landsrétt (sjá reglugerð (ESB) 2018/1139 frá 31. júlí 2018 um breytingu á reglugerð (ESB) 1178/2011 hvað varðar yfirlýst þjálfunarfyrirtæki). Í b-lið 3. mgr. er ráðherra veitt heimild til að undanþiggja afmarkaða starfsemi frá vottun. Á heimildin rót sína að rekja til 1. mgr. 24. gr. og 1. mgr. 25. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 og varðar þjálfunarfyrirtæki flugmanna, öryggis- og þjónustuliða og flughermisþjálfara. Vísar heimildin til framtíðarlöggjafar Evrópusambandsins sem kann að vera sett einkum með vísan til almannflugs, tegund starfrækslu, nýrra viðskiptatækifæra og framtíðarþróunar í tækni.

h. (Um 32. gr. a)

Hugtakið flughermisþjálfari er skýrt í b-lið 1. gr. frumvarpsins (2. gr.). Greinin er nýmæli og byggist á 25. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 og reglugerðar (ESB) 1178/2011, sbr. reglugerð nr. 180/2014, með síðari breytingum.

i. (Um 33. gr.)

Sú tilkynninga- og upplýsingaskylda sem hvílir á læknum sem vottaðir hafa verið skv. 29. gr. og 32. gr. er viðamikil og er henni þegar til að dreifa skv. reglugerð (ESB) 1178/2011, sbr. reglugerð nr. 180/2014 um áhöfn í almenningssflugi, með síðari breytingum. 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. núgildandi laga. Bætt hefur verið við orðinu tafarlaust til að hnykkja á mikilvægi þess að slíkar upplýsingar berist án tafar til Samgöngustofu.

j. (Um 34. gr.)

Ákvæðið tekur til allra lækna sem hafa starfsstöð hér á landi, ekki aðeins þeirra er eru vottaðir skv. 29. og 32. gr.

k. (Um 35. gr.)

Heimild ráðherra samkvæmt greininni er nokkuð ítarleg og er ætlað að ná með heildstæðum hætti yfir málefnasvið kaflans, setningu þjóðarreglna og innleiðingar EES-gerða í landsrétt.

Um 8. gr.

(Breytingar á V. kafla)

Í greininni eru lagt til að kaflaskipti V. kafla færist frá því sem nú er, svo 35. gr. laganna tilheyri IV. kafla B í stað V. kafla laganna. Enn fremur er lögð til breyting á 37. gr. laganna. Þ.e. 1.-3. mgr. greinarinnar færist í breyttri mynd í II. kafla A og XVI. kafla. Jafnframt að sú reglugerðarheimild, sem áður var í 4. mgr. greinarinnar verði útvíkkuð og taki til opinberra aðila í flugrekstri, auk þess að styrkja heimild ráðherra til setningar reglugerðar á þessu sviði með vísan til fyrirbyggjandi EES-gerða á málefnasviðinu. Samhliða er lagt til að 40. gr. laganna verði breytt og nýrri heimild ráðherra til setningar reglugerðar um sérhæfða flugverja verði bætt við. Þá er lagt til að 41. gr. og 42. gr. a falli niður, þar sem frumvarpið gerir ráð fyrir að þau ákvæði í breyttri mynd færist yfir í aðra kafla.

Um 9. gr.

(Breytingar á V. kafla A)

Með lögum um breytingu á lögum um loftferðir, nr. 40/2017, voru gerðar tilteknar breytingar á lögnum í því skyni að undirbúa innleiðingu reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 376/2014 um tilkynningu atvika í almenningssflugi o. fl., sbr. ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 275/2015, í landsrétt. M.ö.o. að tryggja ákvæðum reglugerðarinnar nægilega lagastoð til innleiðingar í landsrétt. Reglugerð (ESB) 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 þeirra breytinga sem frumvarpið mælir fyrir um, 72. og 73. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 og tengingu hennar við reglugerð (ESB) 376/2014 og reglugerð (ESB) 996/2010 um rannsóknir og forvarnir gegn slysum og flugatvikum í almenningssflugi og fl., var talin þörf á að endurskoða ákvæðin og skýra frekar.

Þær breytingar sem hér eru lagðar til miða fyrst og fremst að því að:

- skilgreina nánar þá aðila sem teljast tilkynningaskyldir með tilliti til reglugerðar (ESB) 376/2014, sbr. 136. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139, er tiltekur afmarkaðar breytingar á reglugerð (ESB) 376/2014,
- skýra til hvaða fyrirtækja kaflinn tekur til,
- kveða nánar á um feril og meðhöndlun tilkynninga sem reglugerð (ESB) 376/2014 tiltekur,
- tryggja vernd þeirra sem tilkynna atvik,
- árétta um vernd upplýsinga, þ.m.t. persónuupplýsinga, sem kunna að koma fram í tilkynningum og upplýsingum sem lögbær yfirvöld safna, skiptast á og greina, sbr. 72 og 73. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139,
- gera viðeigandi breytingar vegna niðurfellingar 2. og 3. mgr. 141. gr. laganna,
- skýra skyldur lögbærra stjórnvalda hvað varðar greiningu atvika og skýrslugjöf, og
- færa heimildir til setningar reglugerða saman í eitt ákvæði í lok kaflans.

Í þessu samhengi er einnig rétt að benda á að í 18.-20. gr. frumvarpsins eru samhliða lagðar til breytingar á lögum um rannsókn samgönguslysa og fleiri lögum.

a. (Heiti kafla)

Í a-lið er lagt til að úr heiti kaflans falli brott orðin „almenningsflugs“ og í stað þess komi orðin „í flugi“. Ástæða þessa er að tilkynning atviks kann að varða atvik er varða annað flug en almenningssflug og því ekki ástæða til að gefa í skyn að ákvæði kaflans taki ekki til slíkra tilkynninga einnig.

b. (Um 1. mgr. 47. gr.)

Breytingar sem hér eru lagðar til lúta að ferli skyldubundinna tilkynninga, sbr. 6. mgr. 4. gr. reglugerðar (ESB) 376/2014. Er hér lagt upp með að meginreglu að einstaklingur tilkynni atvik með því að nota kerfið sem fyrirtækið sem hann vinnur hjá, er í samningssambandi við eða nýtir sér þjónustu tilkynnanda. Ef slíkar aðstæður eiga ekki við, er skylt að tilkynna beint til lögbærs yfirvalds, þ.e. Samgöngustofu eða EASA. Er þá miðað við, svo sem 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. Dæmi: Flugrekandi er með útgefið flugrekstrarleyfi til flutningaflugs hér á landi og hefur höfuðstöðvar sínar hér. Starfsmenn hans og verktakar á hans vegum myndu 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 útgefinnar vottunar eða yfirlýsingar s.s. 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 kafla II. A hér að framan.

Rétt er að áréttu 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.

c. (Um 2. mgr. 47. gr.)

Hér er lagt til að nánar verði skýrt á hverjum tilkynningarskylda hvílir skv. 1. mgr. 47. gr., hvernær og hverjum beri að tilkynna og innan hvaða tímamarka. Er ákvæðið að mestu byggt á 6.-9. mgr. 4. gr. reglugerðar (ESB) 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) 376/2014 ekki teknar upp í ákvæðið, og tekur ákvæðið því til allra loftfara, ekki aðeins þeirra sem teljast EASA-loftför, og þar af leiðandi viðtækari hópi manna sem sinna þeim störfum sem tiltekin eru í síðari liðum.

Er miðað við að fyrirtæki hér á landi tilkynni því lögbæra yfirvaldi sem fer með eftirlit þess, sbr. umfjöllun hér að framan. Fyrirtæki eru skilgreind í d-lið 9. gr. (3. mgr. 47. gr.).

d. (Um 3. mgr. 47. gr.)

Er hér lagt til að við málgreinina bætist nánari skýring á því á hvaða fyrirtækjum hvílir skylda til að koma á tilkynningakerfi. Byggist ákvæðið á skilgreiningu fyrirtækis í 8. tölul. 2. mgr. reglugerðar (ESB) 376/2014.

e. (Um 4. mgr. 47. gr.)

Reglugerðarheimildum kaflans er safnað saman undir s-lið 9. gr. (47. gr. g).

f. (Um 1. mgr. 47. gr. a)

Er hér mælt fyrir breytingu á orðalagi 47. gr. a laganna í því skyni að skýra hvað felst í valfrjálssu tilkynningakerfi og leggja þá skyldu á fyrirtæki til að greina lögbærum yfirvöldum frá þeim upplýsingum sem safnað hefur verið. Jafnframt er sama skylda lögð á lögbær yfirvöld að setja slíkt tilkynningakerfi á stofn og safna sömu upplýsingum. Byggist ákvæðið á 5. gr. reglugerðar (ESB) 376/2014.

g. – j. (Um 1.-3. mgr. 47. gr. b)

Í 1. mgr. er mælt fyrir um breytingar á orðalagi hvað varðar aðgengi að tilkynningum og upplýsingum sem safnað er í gagnagrunn Samgöngustofu. Er byggt á því að Samgöngustofa og Rannsóknarnefnd samgönguslysa hafi aðgang að grunninum og geti nýtt hann til greininga og vinnslu upplýsinga í þágu flugöryggis.

Í 2. mgr. er lagt til að ákvæðið endurspegli þær skyldur sem lagðar eru á lögbær yfirvöld hvað varðar söfnun, mat, úrvinnslu og greiningu og varðveislu upplýsinga um atvik sem tilkynnt eru. Á þetta við bæði skyldubundnar og valfrjálssar tilkynningar um atvik.

Í þriðju málsgrein er lögð til frekari árétting á skyldum Samgöngustofu til að gera viðeigandi ráðstafanir til að tryggja nafnleynd þess sem tilkynnir atvik og þeirra einstaklinga sem kunna að tengjast atvikinu. Byggt er á 11. og 12. mgr. 13. gr. reglugerðar (ESB) 376/2014. Sú afmörkun varðandi gagnagrunn Samgöngustofu og miðlæga evrópska gagnasafnið á sér

skírskotun til 74. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139, sem byggist á því að framkvæmdastjórn Evrópusambandsins og EASA munu reka viðamikil evrópskt gagnasafn, sbr. umfjöllun í k-lið 3. gr. frumvarpsins (7. gr. j.). 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 tilkynnta atvika og flugslys heldur margvíslegra annarra upplýsinga. Þ.m.t. upplýsinga er kunna að varða einstaklinga með beinum hætti, svo sem heilbrigðisupplýsingar. Miðlæga evrópska gagnasafnið um tilkynnt atvik og flugslys verður því eitt af fleiri evrópskum gagnasöfnum og því talið rétt að afmarka bann við skráningu persónuupplýsinga við það gagnasafn eitt og sér. Skv. reglugerð (ESB) 376/2014 taka persónuupplýsingar til nafns og heimilisfangs einstaklings. Þá má telja eðlilegt í ljósi útbreiddrar notkunar kennitölu hér á landi að slíkar upplýsingar falli einnig undir persónuupplýsingar samkvæmt ákvæðinu.

k. – n. (Um 47. gr. c)

Hér eru lagðar til breytingar á 47. gr. c er lúta að tilvísun til lögbærra yfirvalda í stað Samgöngustofu auk vísunar til meðhöndlunar tilkynninga og verndar upplýsinga um tilkynnanda.

o. – q. (Um 47. gr. d)

Nokkrar breytingar eru lagðar til á 47. gr. d. Í fyrsta lagi er áréttað um meðhöndlun tilkynninga í ljósi tilgangs reglugerðar (ESB) 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) 376/2014. Sanngirnismenning ætti 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 háttáð við fyrirtæki, ætti launafólk og öðrum í samningssambandi við fyrirtæki, ekki að sæta óréttmætri meðferð eða viðurlögum á grundvelli upplýsinga sem veittar eru nema ef 2. mgr. 47. gr. e. eigi við. Í samræmi við 11. málsg. 16. gr. reglugerðar (ESB) 376/2014 er í q-lið greinarinnar lagt til 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 háttáð. Í fjórða lagi, er leitast við að aðlaga 4. mgr. að inntaki 12. mgr. 16. gr. reglugerðar (ESB) 376/2014, þ.e. að hægt sé að tilkynna meint brot til lögbærra stjórnvalda sem og upplýsa Eftirlitsstofnun EFTA um slík meint brot. Þar sem reglugerð (ESB) 376/2014 gerir hvorki ráð fyrir sáttamiðlun né sérstöku úrskurðarvaldi á hendi lögbærs landsyfirvalds vegna kvartana, svo sem núgildandi ákvæði bera með sér, eru þau felld niður, sbr. s-lið greinarinnar. Gert er ráð fyrir að lögbær yfirvöld framfylgi eftirliti sínu með lögum þessum og reglugerðum settum samkvæmt þeim með hefðbundnum hætti.

s. (Um 47. gr. e. og 47. gr. f)

Fyrri greinin (47. gr. e) byggist lauslega 2. og 3. mgr. 141. gr. laganna en þó hefur orðalagi töluvert verið breytt. Í 1. mgr. er sett fram almenn meginregla vernd tilkynnanda. Byggist ákvæðið á 6. mgr. 16. gr. reglugerðar (ESB) 376/2014. Þessi vernd tekur til tilkynninga sem berast lögbærum yfirvöldum skv. ákvæðum kaflans, þ.e. bæði skyldubundinna tilkynninga og valfrjálsa. Í 2. mgr. um notkun tilkynninga um atvik og upplýsingar úr slíkum tilkynningum er byggt á 7. mgr. 16. gr. reglugerðar (ESB) 376/2014. Er hér leitast við að útvíkka málsgreinina lítilla frá því sem getur í 3. mgr. 141. gr. laganna, svo bannið taki einnig til

beitingar tilkynningar eða upplýsinga úr slíkum tilkynningum til einkamála þar sem gerð er krafa um refsingu. Eins og fram kemur í 16. gr. reglugerðar (ESB) 376/2014 hafa ríki nokkurn sveigjanleika við innleiðingu gerðarinnar. Er hér lagt til að efla frekar vernd tilkynnenda 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. ekki ætti að nota upplýsingarnar til að skipta sök eða ábyrgð né heldur til að ákvarða viðmiðun um öryggisframmistöðu. Í 3. mgr. er byggt á orðalagi 10. mgr. 16. gr. reglugerðar (ESB) 376/2014, sbr. 73. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139, sem vikur frá þeirri hugtakanotkun og orðalagi sem 2. mgr. 141. gr. núgildandi laga tiltekur. Þ.e. í stað „ásetnings, stórkostlegs gáleysis, neyslu áfengis, örvandi eða deyfandi efna“, er vísað til a. vísitandi misgerðar (e. wilful misconduct) og b. 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 veldur 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). Þá er einnig lagt til að þeirri klukkustundaviðmiðun sem 2. mgr. 141. gr. laganna tiltekur sé felld út, þar eð slíkt viðmið er ekki fyrir hendi í reglugerð (ESB) 376/2014.

Um 10. gr.

(Breytingar á VI. kafla)

Í ljósi breyttrar hugtakanotkunar er hér lagt til að orðalagi 1. og 2. mgr. 48. gr. laganna verði breytt og jafnframt tryggt að ákvæði kaflans taki til þeirra aðila sem gefið hafa út yfirlýsingu til starfrækslu loftfars sem og þeirra opinberu aðila sem sinna opinberri þjónustu í almannapágu eða skyldu á ábyrgð hins opinbera sem ekki er rekinn í þeim tilgangi að afla ábata.

Um 11. gr.

(Breytingar á VII. kafla)

Með greininni eru lagðar til afmarkaðar breytingar á VII. kafla um flugvelli. Kröfur til flugvalla byggja almennt á alþjóðlegum kröfum og ráðlögðum starfsvenjum í viðauka 14 (flugvellir) við Chicago-samninginn auk annarra viðauka sem beinum hætti tengjast þjónustu flugvalla og ítarlegu leiðbeiningaefni Alþjóðaflugmálastofnunarinnar. Reglugerð (ESB) 139/2014 um flugvelli, með síðari breytingum, sem innleidd er landsrétt með reglugerð nr. 75/2016, með síðari breytingum, er í grundvallaratriðum byggð á viðauka 14. Tekur reglugerðin til hönnunar flugvalla, reksturs flugvalla og veitingu 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 m.a. að finna kröfur til vottunar öryggistengds búnaðar og veitingu flugafgreiðslu. Eiga þær kröfur aðeins við þá flugvelli sem teljast EASA-flugvellir.

Í hnotskurn byggja tillögur til breytinga á ákvæðum kaflans á þeim breytingum sem leiða af reglugerð (ESB) 2018/1139. Hefur verið horft til þess að nauðsynlegt er að undirbyggja skýrari efnisákvæði og styrkari lagastöð til setningar reglugerða um flugvelli, bæði hvað varðar EASA-flugvelli og aðra flugvelli sem lúta þjóðarreglum. 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 flugafgreiðsluveitenda, kröfur er lúta að björgunar- og slökkviþjónustu og samþættingu við aðra löggjöf Evrópusambandsins á sviði flugöryggis.

a. (Um kaflaheiti)

Hér er lagt til að heiti kaflans breytist, þar sem lagt er til í frumvarpinu að ákvæði er varða flugleiðsögu færast yfir í endurgerðan VIII. kafla laganna (umferð í lofti og flugleiðsaga).

b. (Um 56. gr.)

Greinin byggist í meginatriðum á 34. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139, sbr. reglugerð (ESB) 139/2014. Hugtökin flugvöllur, rekstraraðili flugvallar, öryggistengdur flugvallarbúnaður, flugafgreiðsla- og hlaðstjórnunarþjónusta eru nánar skilgreind í 1. gr. b frumvarpsins (2. gr.). Rétt er að benda á að hugtakið „flugvöllur“ í 2. gr. er mun viðtækara hugtak en sú skilgreining sem sett er fram í 56. gr. núgildandi laga.

Í 1. mgr. er sú almenna regla sett fram að flugvellir sem opnir eru til afnota fyrir almenning skuli vottaðir með tilliti til fyrirhugaðrar notkunar. Þessi skylda til vottunar tekur til flugvalla óháð því hvort þeir teljist EASA-flugvellir eða ekki. 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 t.a.m. aðeins einum einstaklingi (sem dæmi aðeins eiganda flugvallar) eða afmörkuðum hópi notenda. Þetta þýðir þó ekki að flugvöllur sé opinn í öllum tilgangi eða öllum loftföllum. Notkun flugvallar má takmarka til afmarkaðrar notkunar eða fyrir tiltekna tegund notenda og heimilt er að krefjast fyrirfram heimildar til notkunar svo fremi sem gætt sé jafnræðis. T.d. 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 fyrirfram heimildar 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 að síður heimilt að sækja um vottun. Er vottun almennt talin til þess fallinn 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 reksturs og veitingar flugafgreiðslu- og hlaðstjórnunarþjónustu á flugvelli, enda uppfylli flugvöllur þær kröfur til lengdar flugbrautar og tegund flugstarfsemi sem áskilin er, auk verklagsreglna. Greinir hér milli þeirra flugvalla sem teljast EASA-flugvellir, þ.e. falla undir skilyrði 3. mgr. og annarra flugvalla sem háðir eru vottun á grundvelli þjóðarreglna. EASA-flugvellir geta bæði verið flugvellir og þyriluvellir. Skilyrði 3. mgr. byggja á e-lið 1. mgr. 2. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 sem afmarkar gildissviði reglugerðarinnar hvað flugvelli varðar.

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. hönnun, viðhald og reksturs flugvallarins, auk vottun öryggistengds búnaðar, flugafgreiðslu og hlaðstjórnunarþjónustu. Þá er „opt-out“ heimildin ekki algjör, þ.e. viðkomandi flugvöllur er samt sem áður háður vottun

samkvæmt þjóðarreglum. Um ákvörðun og tilkynningu slíkrar ákvörðunar fer með samkvæmt j-lið 15. gr. frumvarpsins (3. mgr. 146. gr.).

Flugvellir sem reknir eru undir stjórn hernaðaryfirvalda falla utan gildissviðs reglugerðar (ESB) 2018/1139. Almennt er miðað við að sé flugvöllur blandaður, þ.e. rekin undir stjórn hernaðaryfirvalda og borgaralegra yfirvalda, skuli flugvöllur vottaður, enda uppfylli hann þau skilyrði sem nefnd eru í 56. gr. og er opinn almenningi.

Hvað yfirborð flugbrautar varðar í 3. mgr. 56. gr. 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 þyriluvelli. Þyriluvellir teljast EASA-flugvellir notist þeir við verklagsreglur um blindaðflug eða blindbrotttflug.

Í b-lið 4. mgr. er víkið að vottunargrunni flugvallar sem Samgöngustofa ákvarðar. Í grein ADR.AR.C.020 í II. viðauka við reglugerð (ESB) 139/2014 er nánar skýrt hvað í grunninum felst og hvernig hann er ákvarðaður. Er hér nokkur sveigjanleiki innbyggður í ákvörðunarferlið. Hvað flugvelli sem falla utan gildissviðs reglugerðar (ESB) 139/2014 gilda þjóðareglur, sbr. reglugerð nr. 464/2007, með síðari breytingum.

Sé flugvöllur sem opinn er til afnota fyrir almenning ekki vottaður er jafnframt óheimilt að starfrækja hann, sbr. 5. mgr. greinarinnar.

c. (Um 56. a – 56. gr. j)

i. (Um 56. gr. a)

Vottun rekstraraðila flugvallar tekur bæði til EASA-flugvalla og annarra flugvalla. Byggist greinin á 37. gr. EASA-reglugerðarinnar. Eins og tekið er fram í 3. mgr. greinarinnar er hægt að gefa út vottorð fyrir flugvöll sérstaklega eða sameina vottun rekstraraðila með flugvelli í einu vottorði.

Í 2. mgr. greinarinnar er víkið að umfangi heimilaðs reksturs flugvallar, þ.e. skilmála vottorðs. Geta slík skilyrði m.a. tekið til takmarkana á starfrækslu þeirra loftfara sem fyrirhugað er að noti flugvöllinn, opnunartíma, sjónflugs/blindflugs og verndarstígs björgunar- og slökkvistarfs.

ii. (Um 56. gr. b)

Í greininni er kveðið á um vottun öryggistengds búnaðar á flugvöllum skv. 3. mgr. 56. gr. Er hér gerður greinarmunur á EASA-flugvöllum og öðrum flugvöllum sem lúta þjóðarreglum, sbr. 3. mgr. 56. gr. Í samræmi við 35. gr. EASA-reglugerðarinnar 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. 56. gr. Miðað er við að þegar fram eru komnar (nýjar) afleiddar reglugerðir Evrópusambandsins á þessu sviði, mun 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. 56. 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 eðli viðkomandi starfsemi og áhættu.

Vottun og eftirlit öryggistengdum búnaði á flugvöllum sem ekki teljast EASA-flugvellir fer með skv. 1. og 5. mgr. 56. gr. og er í höndum Samgöngustofu.

iii. (Um 56. gr. c)

Bent skal á að hugtakið „flugafgreiðsla“ samkvæmt ákvæðinu byggir á annarri nálgun en notuð er í 57. gr. b laganna og tilskipun (ESB) 96/67 um aðgang að flugafgreiðslumarkaðnum, sbr. reglugerð nr. 370/2018 sem m.a. innleiðir tilskipunina í landsrétt. Í viðauka reglugerðar nr. 370/2018 eru taldir upp þeir þjónustubættir sem taldir eru til flugafgreiðslu, þar á meðal viðhald loftfara. Samkvæmt reglugerð (ESB) 2018/1139 og reglugerð um flugvelli er viðhald loftfara, eins og þeirri þjónustu er lýst í viðauka reglugerðarinnar, hins vegar ekki talin 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 sem 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.

Fyrirkomulag veitingu 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, s.s. með tilliti til þjónustu og verklags. Má telja þetta einkar mikilvægt í ljósi þess að rekstraraðili flugvallar er ábyrgur fyrir starfrækslu flugvallar. Ábyrgð hans sleppir þó þar sem nýr aðili tekur við hlaðstjórnunarþjónustu, enda hafi allar nauðsynlegar ráðstafanir verið gerðar, samkvæmt framangreindu, og aðili uppfylli kröfur um hæfni og getu, auk annarra skilyrða sem reglugerð kveður á um.

Greinin á rót sína að rekja til 2. mgr. 37. gr. EASA-reglugerðarinnar, 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) 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) 139/2014, sbr. 5. mgr. 15. gr. reglugerðarinnar. Jafnframt er beðið nýrrar gerðar um þjónustu flugafgreiðsluaðila, en þangað til gilda ákvæði reglugerðar (ESB) 965/2012 á þessu sviði, sbr. reglugerð nr. 237/2014, með síðari breytingum.

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 t.a.m. 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 aðgengi aðila að flugvelli og sem undirstaða samskipta við rekstraraðila flugvallar, sbr. ofangreint.

iv. (Um 56. gr. d)

Almennt er gert ráð fyrir að í vottunarferli flugvallar sé samþykktur breytingarferill, þ.e. greint sé á milli meiriháttar og minniháttar breytinga og þær aðstæður eða atriði nánar afmörkuð sem krefjast fyrirfram samþykkis Samgöngustofu áður en þeim er hrint í

framkvæmd. Með því móti eru kröfur um fyrirfram samþykki 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 svo komist verði hjá því að loftför noti flugvöll af vangá.

v. (Um 56. gr. e)

Í greininni er lagt til að lögfest verði heimild Samgöngustofu til að bregðast við þeim aðstæðum þegar flugvöllur opinn almenningi er starfræktur án vottunar eða vottun rekstraraðila.

vi. (Um 56. gr. f)

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 má telja rekstri hans svo þeim verði miðlað eins fljótt og hægt er til notenda.

vii. (Um 56. gr. g)

Í greininni er sérstaklega fjallað 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. greinarinnar. All ítarlegar kröfur eru gerðar til handbóka sbr. grein 2. í viðauka VII. við reglugerð (ESB) 2018/1139.

Þjálfunaráætlun er ætlað að tryggja að allt starfsfólk sem m.a. kemur að rekstri, björgunar- og slökkvistarfi, viðhaldi og stjórnun flugvallar hafi viðeigandi þjálfun og hæfni til að sinna skyldustörfum sínum. Hugtakið starfsfólk er hér túlkað vítt, þ.e. tekur einnig til þeirra sem eru í verktöku fyrir rekstraraðila flugvallar.

viii. (Um 56. gr. h)

Sérstakar kröfur eru þegar fyrir hendi um neyðaráætlun flugvallar, sbr. grein ADR.OPS.B.005 í reglugerð (ESB) 139/2014. Sjá einnig i-liður 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.

ix. (Um 56. gr. i)

Björgunar- og slökkviþjónusta, auk viðeigandi búnaður til þjónustunnar, á flugvelli hefur það meginmarkmið að bjarga mannlífum við flugslys eða flugatvik á flugvelli eða í næsta nágranni, 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 ákvarðaður eftir flokki flugvallar, stærð og tegund starfrækslu þeirra loftfara sem um flugvöllinn fara. Í 3. mgr. 56. gr. h er m.a. vísað til þjálfunar starfsfólks björgunar- og slökkviþjónustu.

x. (Um 56. gr. j)

Heimild ráðherra til að setja reglugerðir er varða efni kaflans er ætlað að vera mjög víðtæk í ljósi þess að efni kaflans er víðfeðmt. Ljóst er að á vettvangi 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. T.d. hvað varðar flugafgreiðslu og hlaðstjórnunarþjónustu. 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 þessa í greininni. Í g- og h-lið er m.a. sérstaklega horft til starfsfólks björgunar- og slökkviþjónustu og heilbrigðiskrafna, þ.e. bæði líkamlegs og andlegs heilbrigðis.

d. (Um 3. mgr. 57. gr.)

Þessi breyting leiðir af öðrum breytingum frumvarpsins er varða 84. gr. laganna. Tilvísunin til ákvæðis um afturköllun starfsleyfa er annars talin óþörf þar eð k-liður 16. gr. frumvarpsins (176. gr.) tekur til þessara starfsleyfa eins og annarrar vottorða og réttinda skv. lögnum.

e. (Um 57. gr. a)

57. gr. a laganna um flugleiðsöguþjónustu og rekstrarstjórnun flugumferðar er felld niður þar sem sambærileg ákvæði eru tekin upp í VIII. kafla (umferð í lofti og flugleiðsaga).

f. (Um 57. gr. b)

Orðalagsbreyting ákvæðisins má rekja til breyttrar hugtakanotkunar sbr. b-liður 11. gr. frumvarpsins (56. gr.).

g. (Um 58. gr. a)

Hér er lagt til að lögfest verðir sérstakt ákvæði um skyldur rekstraraðila flugvallar til vöktunar á starfsemi og þróun gagnvart hverskyns hættum sem áhrif geta haft á öryggi flugvallar og flugumferðar. Orðalaginu „við flugvöllinn“ í 1. málsl. 1. mgr. er ætluð víðtæk túlkun. Horft er til hindrunarflata flugvallar og áhrifasvæðis flugvallar, auk annarra svæða innan sem utan flugvallar sem haft geta neikvæð áhrif á öryggi flugumferðar. Bent skal á að greinin telur ekki upp með tæmandi hætti þær hættur sem vakta ber, heldur eru þær sem vísað er til settar fram í dæmaskyni. Byggist greinin á grein 3.2. í viðauka VII. (grunnkröfur til flugvallar) við reglugerð (ESB) 2018/1139.

Í 2. mgr. greinarinnar er vikið 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.

h. (Um 58. gr. b)

Í greininni er lögð til gagnkvæm samráðsskylda rekstraraðila flugvallar og sveitarfélags eða sveitarfélaga sem staðsett eru innan áhrifasvæðis flugvallar. 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. tryggja loftrými umhverfis athafnasvæðis flugvallar sé án hindrana í þágu flugöryggis. Er í greininni (og næstu greinum) víða vísað til hindrana í stað loftferðatálma eða tálma. Er orðið þýðing á enska orðinu „obstacles“. Hindranir eru skilgreindar í b-lið 1. gr. frumvarpsins (2. gr.). Hindranaflötur og hindrunarvarnarflötur eru hugtök sem skilgreind eru í reglugerð (ESB) 139/2014 um kröfur og stjórnsýslumeðferð er varða flugvelli samkvæmt reglugerð (EB) 216/2008, með síðari breytingum, sem innleidd er í landsrétt með reglugerð nr. 75/2016. Á vettvangi Evrópusambandsins eru þegar í undirbúningi frekari gerðir þessum ákvæðum til frekari fyllingar, en óljóst er enn sem komið er hvenær þær verða frágengnar.

i. (Um 59. gr.)

Greinin byggir í meginatriðum á núgildandi 59. gr., en leitast hefur verið við að uppfæra efni hennar m.t.t. til breyttrar hugtakanotkunar og þörf á skýrari 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 fyrirhuguð starfræksla loftfara á flugvelli og í aðflugi að flugvelli og flugtaki sé örugg og komið sé í veg fyrir að flugvellir verði ónothæfir vegna fjölgunar hindrana í nágrenni flugvallar. Í niðurlagi a-liðar 2. mgr. þar sem vísað er til almenns öryggis er m.a. átt við flugöryggi og öryggi almennings á jörðu.

Í 2. mgr. hafa verið sameinuð og uppfærð þau atriði sem 2. mgr. 59. gr. og 1.-2. mgr. 60. gr. laganna hafa að geyma.

j. (Um 60. gr.)

Í greininni er lagt til að orðalag núgildandi 4.-6. gr. 60. gr. verði uppfært m.t.t. þess hvernig staðið sé að samráði og kynningu á setningu skipulagsreglna, lenging samráðstíma úr 4 vikum í 6 vikur, auk þess að færa birtingu reglna úr Lögbirtingarblaði í B-deild Stjórnartíðinda og á vefsíðu rekstraraðila flugvallar.

Í 4. mgr. er gert ráð fyrir að í stað þess að öllum kvöðum verði sérstaklega þinglýst, sé aðeins sérstökum kvöðum þinglýst. Sérstakri kvöð er beint að tiltekinni eign, mannvirki eða fasteign. Eru almennar kvaðir taldar felast í skipulagsreglum.

k. (Um 61. gr.)

Hér er lagt til að rekstraraðili flugvallar geti óskað eftir áhættumati vegna undanþágubeiðna á kostnað umsækjanda.

l. (Um 62. gr.)

Aðeins er um að ræða breytingu á hugtakanotkun í fyrri setningu greinarinnar. Í þeirri síðari er lagt til að lögfest verði skýr skylda til að merkja hindranir sem eftir standa og hún gerð sýnileg með ljósi ef með þarf.

m. (Um 66. gr.)

Greinin byggir á núgildandi 66. gr. og 67. gr. sem hafa verið sameinaðar í eina grein. Samsvarar 1. mgr. núgildandi 67. gr. og 2. mgr. 66. gr. Hefur orðalagi lítilla verið breytt til samræmi við önnur ákvæði.

n. (Um 67. gr.)

Greinin byggir lauslega á þeim markmiðum og tilgangi sem fram kemur í reglugerð (ESB) 73/2010 um kröfur um gæði flugmálagagna og flugmálaupplýsinga fyrir samevrópska flugrýmið sem innleidd var hér á landi með reglugerð nr. 772/2010, með síðari breytingum. Þá byggist greinin jafnframt á því að Samgöngustofa haldi úti gagnagrunni um hindranir sem teljast hættulegar flugumferð í því skyni að uppfylla þær kröfur sem fram koma í sömu reglugerð og varða kröfur um hindranagagnagrunn upplýsingaþjónustu flugmála. Kemur þar m.a. fram að Samgöngustofa eða sá aðili sem hún tilnefnir skuli tryggja að rafræn landslags- og hindranagögn séu aðgengileg á þann máta sem nánar er lýst í reglugerðinni. Jafnframt er gert ráð fyrir að stjórnvöld sem fara með skipulags- og/eða mannvirkjamál tilkynni í gagnagrunninn.

Í 1. mgr. er lagt til að sveitarfélögum og skipulags- og byggingaryfirvöld tilkynni til Samgöngustofu um hindranir sem eru 50 m. háar eða hærri sem eru varanlegar. Sem og hindranir sem eru 30. m. eða hærri og eru tímabundnar og ætlað er að reisa tímabundið innan áhrifasvæðis flugvallar.

Í 2. mgr. er lagt til að sú skylda verði lögð á rekstraraðila flugvallar að tilkynna Samgöngustofu um þær hindranir sem hættulegar teljast flugumferð.

Jafnframt er í 3. mgr. lagt til að samskonar skylda verði lögð á veitanda rekstrarstjórnunar flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu hvað varðar truflanir er telja má að flugumferð geti stafað hættu af.

Framangreindar tillögur byggja enn fremur á því að úrræði rekstraraðila flugvallar og veitanda rekstrarstjórnunar flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu til að bregðast við hættum utan flugvallar eru takmörkuð. Samgöngustofa sbr. 69. gr. nógildandi laga er í þeirri stöðu að geta brugðist við a.m.k. að því marki sem lög heimila.

o. (Um 69. gr.)

Leitast er við að styrkja vald Samgöngustofu til viðbragða vegna hættu sem skapast getur vegna þeirra atvika sem greinin tiltekur.

p. (Um 69. gr. a)

Merkingar hindrana eru mjög mikilvægar flugumferð í því skyni að draga úr áhættu á slysum og óhöppum. Er hér lögð til heimild ráðherra til að setja nánari fyrirmæli um merkingar hindrana, gerðar, viðhald og eftirlit í reglugerð.

q. (Um 72. gr.)

Um er að ræða breytingu á orðalagi í samræmi við breytingar á öðrum ákvæðum kaflans.

r. (Um 72. gr. a)

Lagt er til að rekstraraðili flugvallar sannreyni að fyrirtæki sem geymi og sjái loftförum sem um flugvöllinn fari 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 uppá sé ómengið. Byggist ákvæðið á samsvarandi ákvæði í viðauka VII. við reglugerð (ESB) 2018/1139.

s. (Um 73. gr.)

Hér er lagt til að lögfest verði sérstakt ákvæði um rekstrartakmarkanir á flugvöllum vegna hávaða. Er greininni ætlað að undirbyggja styrkari stoð til innleiðingar EES-gerða á þessu sviði með vísan til reglugerðar (ESB) 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 mjög takmarkað gildi hér á landi. Um er að ræða innleiðingu hugtaksins „yfirvegað mat á úrræðum“ (e. balanced approach) 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. Er gerðin nátengd tilskipun um hávaða (EB) 2002/49, með síðari breytingum sem þegar er innleidd í landsrétt.

t. (74. gr.)

Hér er lagt til að 74. gr. laganna falli niður þar sem mælt er fyrir samsvarandi ákvæði í öðrum greinum frumvarpsins.

Um 12. gr.

(Breytingar á VIII. kafla)

Hér er lagt til að VIII. kafla um umferð í lofti verði endurnýjaður í heild sinni. Þá er einnig lagt til að kaflaheiti verði lítillega breytt til samræmis. Ákvæði um flugleiðsöguþjónustu sem áður voru í VII. kafla núgildandi laga hafa verið endurgerð og færð undir þennan kafla.

Efni kaflans grundvallast á alþjóðlegum kröfum og ráðlögðum starfsvenjum, sbr. viðauka 2 (flugreglur), 3 (veðurþjónusta), 4 (flugkort), 10 (flugfjarskipti), 11 (flugumferðarþjónusta), 12 (leit og björgun) og 15 (upplýsingaþjónusta flugmála) við Chicago-samninginn. Reglugerðir Evrópusambandsins um sameiginlega evrópska loftrýmið (e. single European sky) byggja að miklu leyti á framangreindum viðaukum og leiðbeiningarefni Alþjóðaflugmálastofnunarinnar á málefna sviðinu og útfæra nánar. Reglugerðir Evrópusambandsins á málefna sviðinu hafa þegar verið innleiddar í landsrétt. Bent skal þó á að landfræðilegt gildissvið margra þeirra er takmarkað og hafa flestar þeirra verið innleiddar með óbreytt gildissvið, þ.e. þær hafa ekki gildi á íslensku yfirráðasvæði.

Reglugerð (ESB) 2018/1139 hefur enn fremur að geyma grunnkröfur til veitingar rekstrarstjórnar flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu (hér eftir ATM/ANS þjónusta) sem helst í hendur með öðrum reglugerðum sambandsins um sameiginlega evrópska flugsvæðið. Gætir hér nokkurra nýmæla þar sem leitast hefur verið við að yfirfara og bæta við efnisákvæðum og lagastoð til setningar reglugerða þar sem engar voru fyrir. Rétt er að vekja athygli á uppfærðri skilgreiningu á því hvað er rekstrarstjórnun flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu, sjá b-lið 1. gr. frumvarpsins (2. gr.), sem er nú mun víðtækari en áður (sbr. 57. gr. a í núgildandi lögum). Þ.e. fleiri þjónustupættir falla nú undir hugtakið en áður.

Þær breytingar sem hér eru lagðar til miða fyrst og fremst að því að:

- uppfæra ákvæði kaflans m.t.t. reglugerðar (ESB) 2018/1139 og reglugerða Evrópusambandsins um sameiginlega evrópska loftrýmið, þ.e. styrkja efnisákvæði og lagastoð til innleiðingar afleiddra reglugerða Evrópusambandsins í landsrétt,
- skilgreina að hvaða marki hægt sé að veita einkarétt til flugumferðarþjónustu og veðurþjónustu innan íslensks yfirráðasvæðis,
- skilgreina og afmarka þá ATM/ANS þjónustu sem háð er vottun,
- kveða á um vottun fyrirtækja sem taka þátt í hönnun, framleiðslu eða viðhaldi á ATM/ANS kerfum og kerfishlutum,
- kveða á um hönnun og skipulag loftrýmisins,
- koma á frammistöðukerfi fyrir flugleiðsöguþjónustu,
- kveða á um sérstök leyfi vegna viðburða,
- tilgreina verkefni og eftirlit lögbærri yfirvalda með ATM/ANS þjónustu og hönnun, framleiðslu og viðhaldi ATM/ANS kerfa og kerfishluta, og
- yfirfara og styrkja heimildir til setningar reglugerða á málefna sviðinu.

a. (Um 75. gr.)

Greinin byggir lauslega á núgildandi 75. gr. laganna og horfir til markmiðs með veitingu þjónustunnar. Annarsvegar öryggissjónarmiða, þ.e. að koma í veg fyrir árekstur loftfara og áreksturs loftfara 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. Rekstrarstjórnun flugumferðar/flugleiðsöguþjónusta (hér eftir ATM/ANS) kemur í stað „flugumferðarþjónusta“ í greininni. Settir eru fyrirvara við skylduna vegna öryggissjónarmiða og flutningsþarfar/afkastagetu. Ákvæðið á rót sína að rekja til 28. gr. Chicago-samningsins, þar sem sérhvert ríki sem er aðili að samningnum undirgengst þá skuldbindingu að, eins langt og það telur raunhæft, að veita nánar afmarkaða þjónustu til að greiða fyrir öryggi í flugleiðsögu innan yfirráðasvæðis síns. Sömu sjónarmið liggja til grundvallar í 1. mgr. 3. gr. reglugerðar (ESB) 2017/373 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.

b. (Um 75. gr. a)

Hér er mælt fyrir almennu ákvæði um framfylgni við flugreglur. Byggir ákvæðið á 12. gr. Chicago-samningsins, sbr. 2. viðauka (flugreglur) við sama samning og 1.1. grein í viðauka VIII.(grunnkröfur um rekstrarstjórnun flugumferðar, flugleiðsöguþjónustu og flugumferðarstjóra) við reglugerð (ESB) 2018/1139. 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 starfrækslu 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 skyldu á ábyrgð hins opinbera, viðbragðsaðila almannavarna svo og nauðsynlegra frávika vegna þjálfunar.

Í 3. mgr. er vísað til loftrýmis yfir úthöfum (e. high sea airspace) þ.e. utan landhelgi og innsævis ríkis, sbr. hafréttarsamningur Sameinuðu þjóðanna frá 1982. Byggir greinin á samsvarandi ákvæði í 2. viðauka (flugreglur) við Chicago-samninginn. Er almennt miðað við að beitt sé 2. viðauka auk þeirra svæðisbundnu verklagsreglna sem gilda innan hvers svæðis.

c. (Um 75. gr. b)

Ákvæðinu er ætlað að leysa af hólmi samsvarandi skyldu og heimild ráðherra skv. 4. mgr. 57. gr. a í núgildandi lögum. Byggist ákvæðið á 5. mgr. 8. gr. og 9. gr. reglugerðar (EB) 550/2004, með síðari breytingum sem innleidd hefur verið í landsrétt með reglugerð nr. 870/2007, með síðari breytingum um flugleiðsögu í samevrópska loftrýminu. Þar sem vísað er í 1. mgr. til loftrýmis yfir úthafinu þar sem íslenska ríkið hefur tekist á hendur skuldbindingu til að veita flugumferðarþjónustu, er átt við samkvæmt svæðisbundnum samningum á sviði flugleiðsögu sem komið hefur verið á fyrir tilstilli Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (e. ICAO regional air navigation agreement).

2. mgr. greinarinnar byggir á samsvarandi ákvæði í 9. gr. reglugerðar (EB) 550/2004, með síðari breytingum. Vikið er að skyldu ríkja til að standa sameiginlega að tilnefningu veitanda flugumferðarþjónustu sé loftrýmið eða hluti þess gert að starfrænu loftrýmisumdæmi (e. functional airspace block), þ.e. loftrýmisumdæmi sem byggist á rekstrarkröfum sem endurspegla þörfina á að tryggja samþættari stjórnun loftrýmis án tillits til fyrirliggjandi landamæra. Með loftrýmisumdæmi (e. airspace block) er átt við loftrými af skilgreindri stærð, að því er varðar rúm og tíma, þar sem veitt er flugleiðsöguþjónusta skv. 2. gr. reglugerðar 549/2004, sbr. reglugerð 870/2007, með síðari breytingum. Nánar er fjallað um stofnun starfrænna loftrýmisumdæma í 9. gr. a í reglugerð (ESB) 550/2004, með síðari breytingum.

Rétt er að benda á þann mun sem gerður er í 1. og 3. mgr. greinarinnar, þ.e. annarsvegar skyldu til að tilnefna veitanda flugumferðarþjónustu og hins vegar heimildar til að tilnefna veitanda veðurþjónustu. Val á þjónustuveitanda er samkvæmt ákvörðun viðkomandi ríkis hverju sinni. Borið hefur á þróun í átt til samkeppni þessu sviði á sl. 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 uppfyllir að öðru leyti allar þær kröfur og skilyrði sem gerðar eru til þjónustunnar.

d. (Um 76. gr.)

Ákvæðið byggist að hluta til á 2. mgr. 57. gr. a í núgildandi lögum, en er mun ítarlegra og afmarkar einnig verkefni og eftirlit lögbærra yfirvalda. Á greinin aðallega rót sína að rekja til grunnkrafna í 41. gr. reglugerð (ESB) 2018/1139, ákvæða um vottun í reglugerð (ESB) 2017/373, sbr. reglugerð nr. 720/2019, og reglugerðar (EB) 550/2004, með síðari breytingum, sbr. reglugerð nr. 870/2007, með síðari breytingum.

Almennt er byggt á því að veitandi ATM/ANS sé vottaður sé þjónustan veitt innan sameiginlega evrópska loftrýmisins. Í 1. mgr. er þeirri þjónustu lýst sem háð er vottun. Bent skal á að ákveðnar þjónustur teljast sem „rekstrarstjórnun flugumferðar“, aðrar þjónustur sem teljast sem „flugleiðsöguþjónusta“ og enn aðrar sem teljast vera „rekstrarstjórnun flugumferðar og flugleiðsöguþjónusta“.

Loftrýmisstjórnun (ASM) skv. vii-lið 1. mgr. er skipt í þrjú stig, sbr. reglugerð (EB) 2150/2005, sbr. reglugerð um sveigjanlega notkun loftrýmis nr. 1045/2007, þ.e.: 1. stig: ákvörðunarvald á skipulagsstigi (e. strategic), þ.e. stefnumörkun og afmörkun fyrirfram ákveðinna 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 byggir á því að loftrýminu sé ekki lengur skipt í afmörkuð svæði/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 árabíl beitt þessari hugmyndafræði og hefur aðeins afmarkað svæði fyrir heræfingar sem hafa afmarkaðan eða tímabundin gildistíma. Að öllu jöfnu hefur því loftrýmið verið opið fyrir alla notendur. Reglugerð um sveigjanlega notkun loftrýmisins hefur því haft takmörkuð áhrif í íslenskri lofthelgi og í því loftrými sem Ísland fer með þjónustu í á N-Atlantshafi og yfir Grænlandi. Skv. reglugerð (ESB) 2017/373 er það eingöngu 3. stig stjórnunar loftrýmis sem er háð vottun, en jafnframt eru settar kröfur fyrir bæði 1. og 2. stig stjórnunar loftrýmis. Eins og fjallað er um í k-lið 12. gr. frumvarpsins (77. gr.) þá fer Samgöngustofa með 1. stig stjórnunar loftrýmis, þ.e. á skipulagsstigi. Rétt er að benda á að reglugerð (EB) 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. Eru því kröfur um vottun loftrýmisstjórnunar á 3. stigi (úrlausnarstigi) virkar hér á landi.

Hvað varðar b-lið 1. mgr. þá er „samevrópsk ATM/ANS“ þjónusta starfsemi 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-ríkjanna. Undir slíka þjónustu fellur m.a. starfsemi netstjórnandans (NM), miðlæg flæðisstýring flugumferðar (ATFM), starfræksla víðfeðma leiðréttingarkerfisins (EGNOS) og veiting gagnþjónustu (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 (Network Manager, hluti Evrópustofnunar um öryggi í flugleiðsögu (EUROCONTROL)) vottaður af EASA sem og Evrópski gervihnattaleiðsöguþjónustuveitandinn (European Satellite Services Provider) enda er þjónusta beggja ætluð öllum Evrópuríkjum.

Í 2. mgr. greinarinnar er skiptingu verkefna og eftirlits lögbærra yfirvalda lýst.

Í 3. 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 er einn þjónustuþátta af fleirum sem falla undir flugleiðsöguþjónustu (ATS).

Í 4. mgr. greinarinnar er sérstök heimild ráðherra til að kveða á um tímabundna undanþágu frá vottun skv. 1. mgr. með reglugerð. Byggir þessi undanþáguheimild á samsvarandi heimild í 6. mgr. 41. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139. Heimildin er háð er ströngum skilyrðum og er háð fyrirfram tilkynningu og samþykki Eftirlitsstofnunar EFTA, sbr. j-lið 15. gr. frumvarpsins (3. mgr. 146. gr.). Rétt er að benda á að heimildin tekur aðeins til veitanda ATM/ANS í þriðja ríki, þ.e. utan EASA-rikkjanna 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 sínar eða aðalaðsetur utan EASA-rikkjanna 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 5. ára hámarkstíma slíkrar undanþágu og reglulega endurskoðun.

e. – f. (Um 76. gr. a og 76. gr. b)

Greinarnar byggja á 42. gr., 45. gr. og 47. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139, sbr. 2. málsl. 1.2. gr. og 3. kafla VIII. viðauka við sömu reglugerð. ATM/ANS kerfi og kerfishlutar eru skilgreindir í b-lið 1. gr. frumvarpsins (2. gr.). Um er að ræða nýmæli sem ætlað er að undirbyggja styrka lagastöð til innleiðingar nýrra EES-gerða á málefnasviðinu.

Byggt er á nokkuð sveigjanlegri afstöðu í greininni m.t.t. eðlis þeirrar starfsemi og áhættu sem í henni felst. Skv. 1. mgr. 139. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 fellur reglugerð (EB) 552/2004 um rekstrarsamhæfi, úr gildi samhliða gildistöku reglugerðarinnar. Reglugerð 552/2004 var innleidd hér á landi með reglugerð nr. 870/2007, með síðari breytingum. 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 EASA-reglugerðin gildir ekki um ATM/ANS kerfi og kerfishluta, starfsfólk og fyrirtæki sem her veitir eða lætur í té. Einnig að EASA er lögbært yfirvald hvað varðar fyrirtæki sem taka þátt í hönnun, framleiðslu eða viðhaldi á ATM/ANS kerfum eða kerfishlutum sem notuð eru til að veita samevrópska ATM/ANS þjónustu, sbr. d-lið 12. gr. frumvarpsins (b-lið 76. gr.), þ.m.t. ef þau stuðla að framkvæmd rannsóknarverkefnisins á vegum rekstrarstjórnunar flugumferðar um samevrópskt loftrými (SESAR).

g. (Um 76. gr. c)

Hér er mælt fyrir um lögfestingu ákvæðis um almennar kröfur til veitingar ATM/ANS þjónustu. Byggist ákvæðið á grunnkröfum til þjónustunnar sem fram koma reglugerðar (ESB) 2018/1139, reglugerð (EB) 549/2004, reglugerð (EB) 550/2004 og 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, með síðari breytingum.

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 að sjá um starfrækslu og viðhald á búnaði starfræna kerfisins sem og að taka þann búnað úr eða í notkun.

h. (Um 76. gr. d)

Greinin á rót sína að rekja til greinar ATM/ANS.OR.A.075 í reglugerð (ESB) 2017/373, sbr. reglugerð nr. 720/2019 og byggir á almennum meginreglum um gagnsæi og jafnræði.

i. (Um 76. gr. e)

Ákvæðið byggist á núgildandi 2.-4. mgr. 75. gr. laganna. Í stað heimildar er nú kveðið á um skyldu í 1. mgr. Þá hefur hugtökum sem notuð eru verið breytt. Í stað flugleiðsöguþjónustu kemur: rekstrarstjórnunar flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu. Í stað tilkynningar kemur: gögn. Framangreind skylda til upptöku tekur m.a. til:

- i. fluggagnaræmur sem og önnur samskiptagögn á pappír eða í stafrænu formi,
- ii. sjálfvirkum gagnasamskiptum í flugumferðarþjónustu, ef þörf er á slíkri tækni,
- iii. kögunargögn (e. surveillance data) frá ratsjá og öðrum kögunarbúnaði (þ.m.t. ADS-B, ADS-C) sem notuð eru við flugumferðarþjónustu, flugumferðarstjórn og kögun og við þjálfun starfsmanna, rannsóknir slysa og atvika, og til að styðja við viðbúnaðarþjónustu (leit og björgun). Gögn eru enn fremur nýtt til mats á flugstjórnarþjónustu og leiðsögu- og kögunarþjónustu.
- iv. fjarskipti við stjórnun ökutækja á umferðarsvæði flugvallar, (sbr. 13. gr. rg. 787/2010).

j. (Um 77. gr.)

Hér er lagt til að lögfest verði ákvæði um skipulag og hönnun loftrýmis. Hönnun loftrýmisskipulags (e. design of airspace structures) 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 reglugerðar (ESB) 2017/373, sbr. reglugerð nr. 720/2019. 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.

Er ákvæðinu ætlað að leysa af hólmi mun takmarkaðra ákvæði 1. mgr. 76. gr. núgildandi laga um loftferðir og jafnframt vera til frekari fyllingar 3. tölul. 4. gr. og 5. tölul. 1. mgr. 8. gr. laga um Samgöngustofu, stjórnsýslustofnun samgöngumála nr. 119/2012, með síðari breytingum. Er í tilvitnuðum tölulíðum m.a. 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 að koma á

miðstýrðum ferli breytinga og ákvarðana á skipulagi og hönnun loftrýmis á íslensku yfirráðasvæði og í því loftrými þar sem Ísland hefur á grundvelli þjóðréttarsamninga skuldbundið sig til að veita þjónustu. Samhliða sé gagnsæi breytinga og ákvarðanatöku aukið 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, m.a. að ákvarða flugleiðir, flokkun þess, flughæðir og takmarkanir á notkun þess. Almenn er viðurkennt að loftrýmið er sameiginleg auðlind og nýta beri það á sveigjanlegan hátt til að tryggja sanngirni og gagnsæi, að teknu tilliti til þjóðaröryggis og allsherjarreglu.

Nátengt hönnun og skipulagi loftrýmis er stjórnun þess. Eins og vikið er að í umfjöllun um d-lið 12. gr. frumvarpsins (76. gr.), er greint á milli þriggja stiga við ákvörðun um skipulag loftrýmisins, sem hvert hefur áhrif á annað. Er hér fyrst og fremst horf til ákvörðunarvalds Samgöngustofu á skipulagsstigi og að mótað sé ferli hvað varðar daglega umsýslu á úrlausnarstigi sem auk umsýslu í rauntíma sé fyrst og fremst í höndum veitanda flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu.

Breytingar á hönnun og skipulagi loftrýmis 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 að gerðar séu athuganir á áhrifum tillagna, s.s. 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 2. málsl. 1. mgr. er í dæmaskyni nefnt í hverju ákvörðunarvald Samgöngustofu felist. T.d. að ákvarða flokkun loftrýmis s.s. hvað varðar stjórnað og óstjórnað loftrými, afmörkun loftrýmis fyrir tiltekinn flokk loftrýmisnotenda og flugleiða, bæði hvað varðar yfirflug og við aðflug- og brottflugsferla við flugvelli. Þá er tiltekið að hægt sé að ákvarða bann-, hafta og hættusvæði í afmörkuðu loftrými. Geta slíkar takmarkanir átt við loftrými ofan við einstök mannvirki, t.d. fangelsa og varnarmannvirkja og við afmörkuð svæði s.s. vatnsverndarsvæði og friðlýst svæði.

Í 2. mgr. er tiltekið að hagaðilum í viðtækri merkingu þess orðs sé heimilt að koma á framfæri tillögum til Samgöngustofu um breytingar á skipulagi loftrýmisins. Er gert ráð fyrir að slíkar tillögur verði birtar og allt efni tengt fyrirhuguðum breytingum, samráðsgögn, viðbrögð, ákvörðunar- og útfærslugögn verði aðgengileg og birt.

Í 3. mgr. eru nefnd þau sjónarmið sem helst skulu lögð til grundvallar við ákvarðanatöku. Þarfir notenda kunna að vera ólíkar og jafnvel ósamrýmanlegar. Aðgengi tiltekinna flokka notenda kann að útiloka aðra. Umhverfissjónarmið s.s. útblástur, loftgæði og hávaði kunna að mismikið vægi í ólíkum flughæðum, t.d. að meiri áhersla sé lögð á hávaða og ónæði í lægri flughæðum en hærri. Fjölgun ómannaðra loftfara í loftrýminu 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 að aðskilnað milli þeirra og annarra (mannaðra) loftfara. Þá hafa mun fleiri aðilar áhuga á að takmarka flug þeirra en annarra (mannaðra) loftfara svo sem m.t.t. friðhelgi einkalífs og persónuverndar, auk almannahagsmuna og öryggisjónarmiða. Staðbundnar aðstæður á jörðu niðri kunna einnig að kalla á sérstakt tillit, s.s. vegna dýralífs (varps fugla) og öryggishagsmuna (vernd mikilvægra innviða). 2. málsl. 3. málsg. byggir á 46. reglugerðar (ESB) 2018/1139.

Í 4. mgr. er lagt til að Samgöngustofa setji reglur um breytingu á skipulagi og hönnun loftrýmis, meðhöndlun tillagna til breytinga, samráðs o. fl. og birti á vefsíðu sinni. Er hér einnig horft til þess að mótað verði ferli vegna skipulags og hönnunar loftrýmis á úrlausnarstigi, þ.á.m. hvernig staðið sé veitingu undanþága og samráði því tengdu og samhliða hvernig slíkum upplýsingum er miðlað til loftrýmisnotenda og almennings.

Í 5. mgr. er lagt til að ráðherra geti yfirtekið ákvörðunarvald Samgöngustofu í vissum tilvikum.

Bent skal á að 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.

k. (Um 77. gr. a)

Greinin byggir á VIII. viðauka við reglugerð (ESB) 2018/1139 og CNS.OR hluta VIII. viðauka við reglugerð (ESB) 2017/373.

l. (Um 77. gr. b)

Almennt er við það miðað að íslenska ríkið hafi skyldu til að veita veðurþjónustu með vísan til Chicago-samningsins, sbr. umfjöllun um a-lið 12. gr. frumvarpsins (75. gr.). Byggist greinin á grein 2.2. í viðauka VIII. í reglugerð (ESB) 2018/1139.

m. (Um 77. gr. c)

Ákvæðið á rót sína að rekja til viðauka VI. í reglugerð (ESB) 2017/373, sbr. 4. viðauka (kort í flugleiðsögu) og 15. viðauka (upplýsingaþjónusta flugmála) við Chicago-samninginn. Eins og með aðra þætti flugleiðsögupjónustu 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 skal skylt að veita upplýsingar og gögn til veitanda upplýsingaþjónustu flugmála og til hvaða upplýsinga skyldan náí. Skv. 2. mgr. 2. gr. reglugerðar (ESB) 73/2010, sem innleidd er í landsrétt með reglugerð nr. 772/2010 um upplýsingaþjónustu flugmála, hafa þessir aðilar verið skilgreindir. Tekur skyldan til: rekstraraðila þeirra flugvalla eða þyrluvalla 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, opinbera aðila eða einkaaðila sem, í samræmi við reglugerðina, veita: i. þjónustu í tengslum við sköpun og veitingu mælingagagna, ii. þjónustu við hönnun verklagsreglna, iii. rafræn landslagsgögn, iv. rafræn hindranagögn.

n. (Um 77. gr. d)

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. Með flugmálaupplýsingum í 1. mgr. er átt við enska orðið „aeronautical information“. Með gögn í 2. mgr. er átt við enska orðið „data“.

o. (Um 77. gr. e)

Greinin á rót sína að rekja til greinar 2.9 í viðauka VIII. (grunnkröfur til rekstrarstjórnunar flugumferðar og flugleiðsögupjónustu og flugumferðarstjórar) við reglugerð (ESB) 2018/1139, sbr. einnig reglugerð (ESB) 2017/373. Er tilgangur greinarinnar einkum sá að

lögfesta stoð til setningar reglugerða til innleiðingu 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 og reglugerð (ESB) 137/2004 (um flugvelli), sbr. álit stofnunarinnar nr. 2/2018.

p. (Um 78. gr.)

Frammistöðuáætlun á sviði flugleiðsögu innan Evrópusambandsins á sér nokkuð langa sögu eða allt aftur til 2004 þegar fyrstu reglugerðirnar um sameiginlega evrópska loftrýmið voru settar. Framkvæmdastjórn Evrópusambandsins telur að flugumferð í álfunni komi til með að aukast um 50% fram til 2035. Tafir vegna aukinna umferðar, óskilvirkni í flugumferðarþjónustu, hár kostnaður loftrýmisnotenda og auknar áherslur í umhverfisvernd kalli á aðgerðir.

Í greininni er byggt á sambærilegum markmiðum og Evrópusambandið hefur sett, að teknu tillit til sérstöðu Íslands innan ICAO NAT svæðisins, þ.e. á sviði flugöryggis, umhverfismála, afkastagetu og kostnaðarhagkvæmni. Ráðgert er að fyrsta tímabilið sem er ráðgert 2020-2024, 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.

q. (Um 78. gr. a)

Í greininni er mælt fyrir um leyfi vegna viðburða er áhrif geta haft á öryggi flugumferðar. Byggir greinin að hluta til á núgildandi b- og c-lið 76. gr. núgildandi laga.

Í g-lið er orðið geimhlutir notað yfir enska orðið „space objects“ sem er þekkt víðtækt hugtak á sviði geimréttar og tekur til mjög margbreytilegra hluta, s.s. hverskonar eld- og skotflauga, gervihnatta og geimfara.

r. (Um 78. gr. b)

Greinin byggist á samsvarandi ákvæði í 77. gr. núgildandi laga. Hefur orðalagi greinarinnar lítillega verið breytt einkum í þeim tilgangi að taka tillit til ómannaðra loftfara. Í 1. málsl. hefur orðunum „og þeim sem annast flugleiðsöguþjónustu“ verið breytt í veitanda flugumferðarþjónustu sem er þrengra hugtak og afmarkaðra. Þá hefur samhliða lögreglu og lögbærum yfirvöldum verið bætt við málslíðinn auk rekstraraðila flugvallar. Er einkum horft til hlutverks þessara aðila og þeirra heimilda sem þeir hafa samkvæmt lögum þessum og öðrum lögum.

Í b-lið 1. mgr. er nýmæli sem helgast af tvennu. Annars vegar þörf fyrir úrræði vegna ómannaðra loftfara með tilliti til þeirra sjónarmiða sem vísað er til í niðurlagi málsgreinarinnar. Er ákvæðið opið til hvaða ráðstafana beri að grípa og það lagt í hendur framangreindra aðila að teknu tilliti til almennra meginreglna. Hins vegar vegna fullgildingar Íslands á bókun um 3 grein bis við Chicago-samninginn, sbr. auglýsingu nr. 56/2004. Í bókuninni viðurkenna þau ríki sem fullgilt hafa bókunina í a-lið að: „sérhverju ríki ber að forðast að nota vopn gegn loftförum í almenningsflugi, og að ef stöðva þurfi loftfari, 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 bókunarinnar: „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 almenningsoftfara.“

2. og 3. málsgrein greinarinnar eru að mestu samhljóða 2. og 3. mgr. 77. gr. núgildandi laga. Í stað „handahafa stjórnvaldsins“ er koma orðin lögbær stjórnvöld í 2. mgr. og í 3. mgr. orðinu fjarflugmaður er bætt við.

(Um 79. gr.)

Heimild ráðherra til að setja reglugerðir á þeim sviðum sem kaflinn tekur til er ætlað að vera mjög víðtæk, enda efni kaflans mjög tæknilegt og víðfeðmt í eðli sínu. Byggist greinin að hluta á fyrirliggjandi ákvæðum 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., 3. og 4. mgr. 78. gr.

Um 13. gr.

(Breytingar á IX. kafla)

Hér eru lagðar til nokkrar breytingar á IX. kafla laganna um flugrekstur, þ.m.t. kaflaheiti. Breytingarnar má einkum rekja til fyrirliggjandi skuldbindinga skv. EES-samningnum og nýrra EES-gerða sem fyrir liggur að innleiða í landsrétt, einkum:

- reglugerð (ESB) 2018/1139, og þeirra breytinga á öðrum reglugerðum sem af henni leiða,
- reglugerð (EB) 1008/2008 um sameiginlegar reglur um rekstur flugþjónustu í Bandalaginu, sem innleidd hefur verið með reglugerð nr. 48/2012, með síðari breytingum. Rétt er að benda á að hér er tekið tillit til þeirra breytinga á reglugerð (EB) 1008/2008 sem leiða af reglugerð (ESB) 2018/1139 og eru óinnleiddar.
- reglugerð (ESB) 965/2012 um tæknilegar kröfur og stjórnsýslumeðferð er varða flugrekstur samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008, sem innleidd hefur verið með samnefndri reglugerð nr. 237/2014, með síðari breytingum,
- reglugerð (ESB) 2019/947 frá 24. maí 2019 um reglur og verklag við starfrækslu ómannaðra loftfara og reglugerð (ESB) 2019/945 frá 12. mars 2019 um ómönnuð loftför og flugrekendur ómannaðra loftfara frá þriðju ríkjum, báðar óinnleiddar.

Ekki er sérstakur greinarmunur gerður í kaflanum á starfrækslu mannaðra og ómannaðra loftfara.

a. Hér er lagt til að kaflaheiti verði breytt til að endurspegla betur efni kaflans.

b. (Um 80. gr.)

Starfræksla í ábataskyni (e. commercial operation) er svo skilgreind í b-lið 1. gr. frumvarpsins (2. gr.): Hverskonar starfræksla loftfars gegn greiðslu eða annars konar gjaldi, fyrir almenning, eða ef starfrækslan er ekki fyrir almenning, fer hún fram 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) 965/2012, með síðari breytingum, sbr. a-lið 2. mgr. 140. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139. Er hugtakið ætlað að leysa af hólmi eldri orðanotkun s.s. „í atvinnuskyni“ og „atvinnuflug“. Byggist 1. málsl. 1. mgr. á núgildandi 80. gr. laganna.

2. málsl. 1. mgr. greinarinnar byggist á 3. gr. reglugerðar (EB) 1008/2008 hvað varðar flutningaflug (e. commercial air transport operation) sem fellur undir hugtakið starfræksla í ábataskyni, sem einnig er skilgreint í b-lið 1. gr. frumvarpsins. Önnur starfræksla loftfara, svo sem sérstök starfræksla (e. special operation), sem ekki telst flutningaflug, og einnig er skilgreint í b-lið 1. gr. frumvarpsins, kann að falla undir starfrækslu í ábataskyni, enda séu skilyrði hugtaksins uppfyllt. Sem dæmi: Sérstök starfræksla bónda sem stundar áburðargjöf á eigin landi með eigin loftfari telst 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 á hugtakinu „starfræksla í ábataskyni“ hvað varðar flutningaflug og sérstaka starfrækslu er að finna í leiðbeiningarefni EASA um starfrækslu loftfara.

Í 2. mgr. er kveðið á um þrennskonar heimild ráðherra. Byggja þessar heimildir á fyrirliggjandi EES-gerðum á sviði starfrækslu loftfara og 60. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139. Í fyrsta lagi skv. a-lið til að kveða á um að tiltekin flugstarfsemi sé háð vottun, sem annars félli ekki undir 1. mgr. Er hér m.a. 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 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 vélknúnu loftfari“ 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 landingastaða.

c. (Um 80. gr. a og 80. gr. b)

Ákvæðið byggist að mestu á 4. gr. reglugerðar (EB) 1008/2008. Í b-lið 1. mgr. 80. gr. a er byggt á breytingum sem leiða af reglugerð (ESB) 2018/1139 á 4. gr. reglugerðar (EB) 1008/2008.

Skilyrði e-liðar 1. mgr. byggja lauslega á 3. mgr. 4. gr. laga um fjárfestingu erlendra aðila í atvinnurekstri, nr. 34/1991, með síðari breytingum³, en í frumvarpinu er samhliða mælt fyrir um niðurfellingu ákvæðisins, sbr. 21. gr. frumvarpsins. Hefur ákvæðið tekið lítilsháttar breytingum sem einkum helgast af því að í stað þess að tæmandi telja alla þá samninga sem Ísland hefur undirgengist og varða fjárfestingu erlendra aðila í flugrekstri í ákvæðinu, er farin sú leið að vísa almennt til slíkra samninga. Stóð valið hér á milli þess að breyta framangreindu ákvæði á lögum um fjárfestingu erlendra aðila í atvinnurekstri, m.a. til að taka tillit til stofnsamnings EFTA og samningsins um sameiginlega Evrópska flugsvæðið, eða fella það niður og samhliða að 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 heildstætt.

Þá er rétt að benda á að orðið „fyrirtæki“ (e. undertaking) í e-lið 1. mgr. hefur mjög víðtæka merkingu og tekur til hvort sem er einstaklings eða lögaðila, hvort sem þeir eru starfræktir í

³ 3. mgr. 4. gr. laga um fjárfestingu erlendra aðila í atvinnurekstri nr. 34/1991, með síðari breytingum, hljómar 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.]“.

ábataskyni eða ekki, og opinberra aðila hvort sem þeir teljast lögaðilar eða ekki, sbr. sama hugtak sem skilgreint er í reglugerð (EB) 1008/2008. Stjórnun í raun er svo skilgreind í reglugerð (EB) 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.

Sérstakt ákvæði um skyldu handhafa flugrekstrarleyfis til að tilkynna viðeigandi lögbæru yfirvaldi fyrirfram breytingar á eignarhaldi sem nemi meira en 10% af heildarhlutafjáreign flugrekanda byggist á samsvarandi ákvæði í reglugerð (EB) 1008/2008. Er einkum horft til þess að slíkar breytingar geti haft bein áhrif á hvort skilyrði til flugrekstrarleyfis sbr. e- og f-liði 80. gr. a. séu ávallt uppfyllt.

d. (Um 81. gr.)

Hér er mælt fyrir um sérstakt ákvæði um flugrekandaskírteini sem byggist á ákvæðum reglugerðar (EB) 1008/2008, sbr. einnig reglugerðar (ESB) 965/2012 um starfrækslu loftfara.

e. (Um 81. gr. a, 81. gr. b)

Hér er mælt fyrir um frekari ákvæði er lúta að breytingum á flugrekandaskírteini og er varða áhættusama sérstaka starfrækslu. Ákvæðin eru nýmæli og byggja á ákvæðum reglugerðar (EB) 1008/2008, sbr. einnig reglugerð (ESB) 965/2012 um starfrækslu loftfara.

f. (Um 82. gr.)

Ákvæðið byggist á reglugerð (ESB) 2018/1139, sbr. reglugerð (EB) 1008/2008 og reglugerð (ESB) 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.

g. (Um 83. gr.)

Skv. a-lið 3. mgr. 2. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 falla aðgerðir eða þjónusta af hálfu hers, tolls- og lögreglu, við leit- og björgun, slökkvistörf, landsmæravörslu, 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 og þjónusta sem þessi loftför veita, utan gildissviðs reglugerðarinnar. M.ö.o. er því þjóðarreglum ætlað að gilda um slíka starfsemi, enda eigi þau skilyrði við sem nefnd eru. Rétt er sérstaklega að geta þess að þessi aðgreining byggist á að umrædd störf séu á ábyrgð aðildarríkis, í þágu almannahagsmuna og af hálfu eða fyrir hönd aðila sem fer með opinbert vald. Þ.e. leit- og björgun, slökkvistörf eða svipaðar aðgerðir sem annar aðili en sá sem er handhafi opinbers valds framkvæmir er undir gildissviði reglugerðar (ESB) 2018/1139 og um leið almennum ákvæðum um starfrækslu loftfara.

Í niðurlagi sömu 3. mgr. er enn fremur áréttað að aðildarríkin skuli tryggja að starfsemi og þjónusta sem um getur í a-lið sé framkvæmd að teknu tilliti til öryggismarkmiða reglugerðarinnar og að þessi loftför séu aðskilin frá öðrum loftförum á öruggan hátt.

Með vísan til þessa, er því lagt til hér að sérstök lagastoð til setningar reglugerða, einnar eða fleiri, sem kveða á um starfrækslu þeirra loftfara sem undir ákvæðið falla sé sett í lögin sem jafnframt leysi af hólmi fyrirbyggjandi heimild sama efnis sem nú er í 6. gr. laganna.

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 (toll- og löggæsla, leit- og björgun, slökkvistörf, landamæravarsla o.s.frv.) verði felldir undir einn eða fleiri hluta almenns regluverks á sviði almenningssflugs, s.s. hvað varðar lofthæfi og umhverfisvernd, flugáhöfn, þjálfunarfyrirtæki, flughermisþjálfu, mat á heilbrigði, starfrækslu loftfara og ómönnuð loftför. Heimildin býður uppá nokkurn sveigjanleika við útfærslu varðandi flokka loftfara, starfsemi o. fl.

h. (Um 84. gr.)

Ákvæðið hefur að geyma almenna heimild ráðherra til að setja reglugerð eða reglugerðir ákvæðum kaflans 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 núgildandi laga. Einnig má benda á önnur ákvæði frumvarpsins þessari grein frekari fyllingar, sem einnig taka til flugrekstrar og starfrækslu loftfara, s.s. í u-lið 6. gr. (28. gr.), b- og c-lið 8. gr. (37. gr.) t-lið 9. gr. (47. gr. f) og 14. gr. (131. gr.).

i. (Um 1. mgr. 85. gr.)

Lagðar eru til annars vegar orðalagsbreytingar til samræmis við önnur ákvæði kaflans og hins vegar frekari útvíkkun á heimild ákvæðisins. Þ.e. í stað þess að heimildin sé einvörðungu bundin við starfrækslu í ábataskyni (eldra hugtakið var í atvinnuskyni), er miðað við starfrækslu loftfars, án þess að afstaða sé tekin til þess hvort það sé starfrækt í ábataskyni eða ekki.

j. (Um 85. gr. a)

Niðurfellingu greinarinnar má rekja til nýrrar heimildar ráðherra til setningar reglugerðar h-lið 13. gr. frumvarpsins (84. gr.).

Um 14. gr.

(Breytingar á XI. kafla)

Breytingar sem hér eru lagðar til á 131. gr. laganna, varða annars vegar breytta hugtakanotkun og hins vegar aðlögun að fyrirbyggjandi EES-gerðum. Í a-lið er fyrst og fremst verið að tryggja að starfræksla loftfara í ábataskyni sé vátryggingaskyld og sama skylda sé útvíkkuð til þeirra opinberu aðila sem sinna opinberri þjónustu í almannabágu eða skyldu á ábyrgð ríkisins í samræmi við þær breytingar sem lagðar eru til á IX. kafla laganna.

Í b-lið er lagt til að orðalag ákvæðisins verði frekar aðlagð að reglugerð (ESB) 785/2004 um kröfur um vátryggingar flugrekenda/umráðenda loftfara, sbr. reglugerð nr. 78/2004, með síðari breytingum. Tekur undanþáguákvæðið fyrst og fremst til ríkisloftfara og mjög léttra loftfara.

Í c-lið er bætt við nýrri málsgrein með vísan til ATM/ANS.OR.D.20 ákvæðis reglugerðar (ESB) 2017/373, sem innleidd hefur með reglugerð um sameiginlegar kröfur fyrir veitendur

þjónustu á sviði rekstrarstjórnunar flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu og á sviði starfsemi neta fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar og eftirlit með þeim, nr. 720/2019.

Um 15. gr.
(Breytingar á XIII. kafla)

a. (Um 135. 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 í tilheyri Evrópu (European Region, EUR) eða eftir atvikum öðrum svæðum. Gert er ráð fyrir að hvert ríki semji eigin flugöryggisáætlun í samræmi við kröfur viðauka 19 (flugöryggisáætlun ríkis) við Chicago-samninginn.

Byggist ákvæðið á 5.-8. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 um Flugöryggisáætlun Evrópu, aðgerðaáætlun um flugöryggi í Evrópu (e. European Plan for Aviation Safety), flugöryggisáætlun ríkis (e. State Safety Programme) og aðgerðaáætlun ríkis um flugöryggi (e. State Plan for Aviation Safety) með vísan til innleiðingar á 19. viðauka við Chicago-samninginn.

b. -c.

Hér er lagt til að 2-6. mgr. 136. gr. laganna og 136. gr. a. laganna falli niður, en samsvarandi málsgreinar eru endurorðaðar í þeim breytingum sem lagðar eru til í 16. gr. frumvarpsins (nýr XVI. kafli. Eftirlits- og valdheimildir. Sektir og viðurlög.).

d. (Um 137. gr.)

Í 1. mgr. greinarinnar er lagt til að fest verði í sessi og skýrt hver áhrif „viðurkenndra aðferða til að uppfylla skilyrði og kröfur“ (e. Acceptable Means of Compliance, AMC) eru. EASA hefur aðallega staðið að útgáfu AMC, þó ekki sé útilokað að Samgöngustofa kunni að gera það á afmörkuðum sviðum sem falla utan gildissviðs EASA-reglugerðarinnar. Er við það miðað að hafi AMC verið beitt sé litið svo á að gildandi kröfur séu uppfylltar.

Nokkuð öðruvísi horfir til í 2. mgr. greinarinnar, þar eð fyrirfram samþykkis lögbærs yfirvalds er þörf þegar eftirlitsskyldur aðili hyggist styðjast við „aðrar aðferðir til að uppfylla kröfur“ (e. Alternative Method of Compliance, AltMoC) til að fullnægja kröfum í lögum eða reglugerð. Á sviði flugleiðsögu er miðað við að sérstakt efni útgefið af NAT-SPG geti haft stöðu AltMoC, en þessar línur eru skrifaðar með fyrirvara um samþykki ákvörðunar sameiginlegu EES-nefndarinnar þar sem gert er ráð fyrir slíkri aðlögun.

e. (Um 138. gr.)

Ákvæðið byggist lauslega á 146. gr. d í núgildandi lögum, en hefur verið umorðað. 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 heimild Samgöngustofu til að setja reglur, komi heimild ráðherra til að setja reglugerð.

f. – i. (Um 141.-144. gr.)

Með orðunum „hæfur aðili“ (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 settum á grundvelli þeirra, undir eftirliti Flugöryggisstofnunarinnar eða lögbærs landyfirvalds. Valið er að nota ekki orðið „faggiltur“ sem þýðing á enska orðinu „accredited“ svo ekki skapist ruglingshætta við faggiltar skoðunarstofur á grundvelli annarrar löggjafar, sem og til að viðhalda einsleitni í hugtakanotkun 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) 216/2008, sbr. viðauka V. við sömu reglugerð. Skv. 13. gr. reglugerðar (EB) 216/2008 var hæfum aðilum bannað að gefa út vottorð. Samskonar bannákvæði var ekki tekið upp í 69. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139, heldur beinlínis gert ráð fyrir að hægt sé að fela vottuðum hæfum aðila útgáfu vottorða fyrir hönd EASA eða lögbærs landsyfirvalds sem endurspeglast glöggst í h-lið 15. gr. frumvarpsins (143. gr.). Í h-lið 15. gr. (143. gr.) er fjallað um réttindi (e. privilege) sem lögbær yfirvaldi geta veitt vottuðum hæfum aðila. Er einkum horft til þess að gildissvið vottunar hæfs aðila kunni að vera mismikil og réttindi afar víðtæk. Þá sé það hverju lögbæru yfirvaldi í sjálfsveld 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 i-lið 15. gr. frumvarpsins (146. gr.) að hæfur aðili taki og viðhaldi ábyrgðartryggingu vegna þeirra verkefna sem hann tekst á hendur, nema lögbært landsyfirvald sem felur honum verkefni undirgangist ábyrgðina.

j. (146. gr.)

Hér er lagt til að lögfesti verði almennt ákvæði um undanþágur frá lögunum og reglugerðum settum samkvæmt þeim og ákvæðum reglugerðar (ESB) 2018/1139. Greint er á milli þrennskonar aðstæðna. Í fyrsta lagi hvað varðar mögulegar undanþágur sem falla undir efnisatriði reglugerðar (ESB) 2018/1139 og afleiddra reglugerðar og í öðru lagi undanþágur sem falla utan gildissviðs sömu reglugerðar. Helgast þessi tvískipting af takmörkuðu svigrúmi, skilyrðum og málsmeðferð fyrrnefnda flokks undanþága, sbr. 71. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 um sveigjanleika. Áþekkt ákvæði um sveigjanleika var einnig í reglugerð (EB) 216/2008, þó aðeins víðtækara þar sem það tók einnig til málsmeðferðar með fyrirfram samþykki undanþágu.

Með orðalaginu afleiddar reglugerðir í 1. mgr. er vísað til þeirra EES-gerða sem byggja lagastöð sína á reglugerð (ESB) 2018/1139, eða fyrirrennara hennar. Þar sem gerðin, líkt 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 þær 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.: „... undanþágur frá kröfunum sem gilda um þá skv. III. kafla, öðrum en grunnkröfunum sem mælt er fyrir um í þeim kafla, eða sem falla undir framseldar gerðir eða framkvæmdagerðir, sem samþykktar eru á grundvelli fyrrnefnds kafla, ..“. Með grunnkröfum er átt við enska orðið „essential requirements“.

Í þriðju málsgrein er vísað til sérstakra heimilda í reglugerð (ESB) 2018/1139 sem heimila aðildarríki að víkja frá afmörkuðum ákvæðum. Slík ákvæði eru fá og á mjög afmörkuðum sviðum. Sjá m.a. umfjöllun um 7. mgr. 2. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 í b-lið 11. gr.

frumvarpsins (56. gr.) og um 6. mgr. 41. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 í d-lið 12. gr. frumvarpsins (76. gr.)

Í 4. mgr. greinarinnar 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 til veitingar sé fullnægt, að fenginni umsögn EASA, er Samgöngustofu skylt að afturkalla veitta undanþágu.

- k. Hér er lagt til að 146. gr. d og 146. gr. e laganna falli niður. Eru bæði ákvæðin færð til í breyttri mynd undir önnur ákvæði í frumvarpinu.

Um 16. gr.

(Nýr kafli, XVI. kafli. Eftirlits- og valdheimildir. Sektor og viðurlög.)

Lagt er til að nýr kafli, XVI. kafli um eftirlits- og valdheimildir, sektor og viðurlög, verði lögfestur. Byggja mörg ákvæði kafans á samsvarandi ákvæðum í núgildandi lögum sem finna má á við og dreif í lögnum. Önnur ákvæði eiga rót sína að rekja til reglugerðar (ESB) 2018/1139 og annarra EES-gerða.

a. (Um 166. gr.)

Hér er lagt til að lögfestar verði almennar eftirlitsheimildir byggðar á 3. mgr. 27. gr., 4. mgr. 28. gr. og 79. gr. núgildandi laga og 83. gr. og 85. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139. Í ljósi þeirra verkefna og eftirlits sem EASA fer með á íslensku yfirráðasvæði er stofnunni veittar sjálfstæðar heimildir til jafns við Samgöngustofu í greininni.

Þá er gert ráð fyrir í 4. mgr. að innlend stjórnvöldum sé einnig skylt að aðstoða Flugöryggisstofnunina við eftirlit hennar.

b. (Um 167. gr.)

Greinin byggist lauslega á núgildandi 27. gr., 79. gr. og 135. gr. laganna og hefur orðalagi lítillega verið breytt. Hefur ákvæðið verið útvíkkað til ómannaðra loftfara, fjarflugmanna og óskræðra 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 og flugleiðsögu, rekstraraðila flugvalla og lögreglu.

c. (Um 168. gr.)

Ákvæðið byggist að mestu á 37. gr. núgildandi laga en lagðar eru til mikilvægar breytingar á því. 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 þeir síðastnefndu hafi vissulega áður fallið undir greinina, sbr. 74. gr. laganna). Þá kemur hugtakið „geðvirk efni“ í stað áfengis í greininni. Hugtakið „geðvirk efni“ er skilgreint í b-lið 1. gr. frumvarpsins (2. gr.) og er mjög víðtækt, en undir það falla m.a. ávana- og fíkniefni auk annarra efna.

Fyrstu tveir málsl. 2. mgr. greinarinnar samsvara 2. mgr. núgildandi 37. gr. laganna. Í 3. málsl. 2. mgr. er lagt til að mælist geðvirk efni í lífsýni aðila skv. 1. mgr. teljist hann vera undir áhrifum og óhæfur til þess að rækja starfa sinn.

Í 3. mgr. er orðalagi breytt lítilsháttar frá 3. mgr. 37. gr. laganna þar sem einnig er vísað til neyslu geðvirkra efna. Í 4. mgr. greinarinnar, sem tekur mið af niðurlagi 3. mgr. 37. gr., er heimild til skimunar ef rökstuddur grunur vaknar, útvíkkuð til Samgöngustofu og orðalagi

breytt svo 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 m.a. gerðar vegna fyrirhugaðrar innleiðingar í landsrétt á reglugerð (ESB) 2018/1042 frá 23. júlí 2018 um breytingu á reglugerð (ESB) 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 fl.

Unnið er að upptöku reglugerðar (ESB) 2018/1042 í EES-samninginn og er miðað við innleiðingu hennar í landsrétt á svipuðum tíma og gert er ráð fyrir gildistöku reglugerðarinnar innan Evrópusambandsins, þ.e. 14. ágúst 2020.

d. (Um 169. gr.)

Eiginlegt eftirlit Samgöngustofu með öryggi loftfara hefur hingað til verið með nokkru öðru sniði en hér er ráðgert, þ.e. slíkt eftirlit hefur tengst með beinum hætti athugun á tegundarvottun eða ígildi hennar og lofthæfi við skráningu loftfars. Hér er ekki verið að raska því umhverfi heldur verið að byggja við það hvað varðar ómönnuð loftför sem ekki eru háð (tegunda)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 frá 24. maí 2019 um reglur og verklag við starfrækslu ómannaðra loftfara og framseldrar reglugerðar framkvæmdastjórnar (ESB) 2019/945 frá 12. mars 2019 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 eftirlits á grundvelli regluverks um öryggi vöru.

e. (Um 170. gr.)

Almenn heimild ráðherra í 1. mgr. er óbreytt endur-ritun 1. mgr. 4. gr. núgildandi laga.

2. mgr. byggist efnislega á 5. gr. núgildandi laga. Í 3. mgr. er ráðherra veitt heimild til setningar reglugerða. Er í síðari málslíð einkum horft til reglugerða Evrópusambandsins um flugöryggislistann svonefnda sem tiltekur þau ríki, flugrekendur/umráðendur og loftför sem óheimilt er að fljúga til, frá og innan EES-ríkjanna. EASA aðstoðar framkvæmdastjórn Evrópusambandsins við vöktun á ríkjum og flugrekendum/umráðendum, sbr. b-lið 2. gr. frumvarpsins (4. gr.) og 2. mgr. f-liðar 3. gr. (7. gr. e), með því að framkvæma nauðsynlegt öryggismat, m.a. með vettvangsathugunum. Listinn er tekinn saman af EASA, sem vaktar ríki og flugrekendur/umráðendur, fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar sem birtir hann sem reglugerð sem uppfærð er eftir þörfum. Reglugerðin og uppfærslur hennar eru svo innleiddar í EES-samninginn og í landsrétt. Rétt er að vekja athygli á þeirri sérstæðu þjóðréttarskuldbindingu sem leiðir af aðlögunartexta í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 145/2007 frá 26. október 2007, vegna upptöku reglugerðar (EB) 2111/2005 og reglugerðar (EB) 473/2006 og 474/2006 í EES-samninginn, þar sem segir: „Þar til sameiginlega EES-nefndin tekur formlega ákvörðun um að fella uppfærslur á skrá Bandalagsins inn í samninginn, í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í samningnum, skulu EFTA-ríkin gera ráðstafanir, sem samsvara þeim sem aðildarríki EB gera á grundvelli skrár Bandalagsins að því er varðar flugrekendur/umráðendur sem er bannað að stunda flugrekstur, um leið og aðildarríki EB gera slíkar ráðstafanir.“. Þ.e. uppfærður bannlisti tekur gildi á sem þjóðréttarskuldbinding í EFTA-ríkjum á sama tíma og gerðin tekur að fullu gildi í aðildarríkjum Evrópusambandsins.

Heimild Samgöngustofu til að banna flug yfir hljóðhraða skv. 4. mgr. er óbreytt endurritun heimildar skv. 2. mgr. 4. gr. núgildandi laga.

f. (Um 171. 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 ber að grípa, en viðbúið er að það ráðist af aðstæðum hverju sinni. Rétt er að hafa í huga að orðalag ákvæðisins er almennt og tekur til hverskonar vanda er tengist öryggi í flugi og er ekki eingöngu bundið við almenningssflug, atvik eða efnisatriði er byggjast á EASA-reglugerðinni.

Verndarráðstafanir í formi öryggisfyrirmæla sem falla undir gildissvið EASA-reglugerðarinnar ber að tilkynna til Eftirlitsstofnunar EFTA og EASA, sbr. 173. gr.

g. (Um 172. gr.)

Ákvæðið byggist í grunninn á 5. mgr. 28. gr. (lofthæfifyrirmæli og rekstrarfyrirmæli) og 1. mgr. 84. gr. (rekstrarfyrirmæli) núgildandi laga þar sem Samgöngustofa fer með sambærilegar heimildir og settar eru fram í ákvæðinu. Ákvæðið er útvíkkað til EASA með vísan til reglugerðar (ESB) 2018/1139, sbr. 4. og 6. mgr. 72. gr.

h. (Um 173. gr.)

Hér er lagt til að lögfest verði tilkynningarskylda þeirra ráðstafana sem tilteknar eru skv. 170. gr., 171. gr. og 172. gr. Er tilgangurinn tvíþættur; annarsvegar til að upplýsa lögbær yfirvöld og framkvæmdastjórn Evrópusambandsins og Eftirlitsstofnun EFTA um framangreindar ráðstafanir og hins vegar að sinna þeirri skyldu að tilkynna verndarráðstafana sem teknar eru skv. 171. gr. Miðað er við að framangreindum upplýsingum sé miðlað í gegnum evrópska gagnasafnið.

Skv. 2. mgr. 72. gr. EASA-reglugerðarinnar 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 ellegar vísi 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 lögbæra 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 ákvörðun Eftirlitsstofnunar EFTA fer samkvæmt q-lið 16. gr. frumvarpsins (sjá 182. gr.).

i. (Um 174. gr.)

Víðtækar 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 um 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.

j. (Um 175. gr.)

Í 1. mgr. greinarinnar er mælt fyrir hefðbundnum úrræðum lögbærra yfirvalda til að bregðast við aðstæðum þegar í ljós kemur að eftirlitsskyldur aðili fylgir ekki ákvæðum laganna eða reglugerða settra á grundvelli þeirra. Almennt er miðað við meðhöndlun frávika í samræmi við alvarleika þeirra með vísan til meðalhófs.

Í 2. mgr. er horft til annarskonar aðstæðna, þ.e. aðili viðhefur háttsemi sem er í andstöðu við ákvæði laganna, t.d. hefur hafið starfsemi án tilskilinnar vottunar.

k. (Um 176. gr.)

Sambærilegar heimildir og hér er mælt fyrir um eru í núgildandi lögum, sbr. t.d. 6. mgr. 27. gr., 4. mgr. 28. gr. a, 3. mgr. 28. gr. b 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.

Frekari árétting á heimild er í 3. mgr., hvað varðar fölsun, svik og neyslu geðvirkra efna.

l. (Um 177. gr.)

Greinin byggist lauslega á 142. gr. - 143. gr. núgildandi laga. Þó er vikið frá orðalagi um sviptingu réttinda og bráðabirgðasviptingu sem og að um meðferð mála fari skv. lögum um meðferð sakamála.

Ríkar ástæður til afturköllunar, sbr. 2. mgr., eru m.a. skýr ásetningur til brots, alvarleg brot og ítrekuð brot.

m. (Um 178. gr.)

Misítarleg og yfirlitssmikil skilyrði liggja til grundvallar þeim margvíslegu vottorðum, réttindum, undanþágum og leyfum sem veitt eru á grundvelli laganna. Í ákvæðinu felst fyrst og fremst árétting þess efnis að sé slíkum skilyrðum ekki fylgt, varðar það ógildi skjalsins meðan á broti stendur, enda sé ekki kveðið á um heimil frávík frá skilyrði/skilyrðum.

n. (Um 179. gr.)

Lagt er til að í ákvæðinu verði lögfest ákvæði er taki til afmarkaðra valdheimilda Eftirlitsstofnunar EFTA (ESA). Ekki er ætlunin hér að kveða með tæmandi hætti á um allar valdheimildir stofnunarinnar heldur að einblína á þær heimildir sem sérstaklega er kveðið á um í regluverki Evrópusambandsins á sviði flugsamgangna og þar sem ESA er ætlað að starfa sem hluti af hinu „evrópska flugöryggiskerfi“. Úrræði 1. mgr. greinarinnar byggist m.a. á 2. mgr. 67. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139 og varðar gildi gagnkvæmrar viðurkenningar vottorða og yfirlýsinga. Eins og lýst er í umfjöllun um o-lið 3. gr. frumvarpsins (8. gr. b), gildir gagnkvæm viðurkenning innan EASA-ríkjanna á vottorðum og yfirlýsingum sem byggja á reglugerð (ESB) 2018/1139 og afleiddum gerðum sem byggja lagastoð sína á reglugerðinni, auk annarra reglugerða sambandsins sem innihalda samskonar 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, grípi til viðeigandi ráðstafana. Slíkar ráðstafanir geta falist í því að afturkalla vottorð/yfirlýsingu 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 áþekk heimild ESA fyrir hendi. Á grundvelli 15. gr. reglugerðar (ESB) 72/2010, sem innleidd hefur verið í landsrétt, sbr. reglugerð um flugvernd, nr. 750/2016, með síðari breytingum, getur stofnunin ákveðið að tilkynna viðeigandi yfirlýðum 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 niður.

Úrræði 2. mgr. 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 á 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 álitæfni eða frávík við eftirlit eða úttektir EASA ná stofnunin og lögbær landsyfirlýðing iðulega saman um úrlausn frávika. Þó kunna að koma upp frávík sem ekki tekst að loka eða lögbær landsyfirlýðing 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 alvarlegs 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 frávíkum, en að ríkið hefur ekki brugðist við og ástandið stofnar öryggi í almenningsflugi í hættu. Um er að ræða nýmæli. Við slíkar aðstæður getur ESA ákveðið að beina því til EFTA-ríkis að koma á áætlun um tækniaðstoð í samvinnu við Flugöryggisstofnunina. Markmið slíkrar áætlunar sé að bæta úr annmörkum sem fram hafa komið við úttektir og vöktun EASA á viðkomandi ríki. Slík áætlun kemur þó ekki í veg fyrir að Eftirlitsstofnunin beiti samhliða öðrum úrræðum, s.s. skv. 1. mgr. eða 185. gr. eða að framkvæmdastjórn Evrópusambandsins grípi til ráðstafana, sbr. 2. mgr. 170. gr. EASA kostar sjálf þá aðstoð sem stofnunin veitir ríki. Viðkomandi ríki þarf hins vegar að greiða allan annan kostnað sem eftirlitsstuðningskerfið krefst, s.s. aðkeypta sérfræðiaðstoð.

o. (Um 180. gr.)

Með ákvæðinu er lagt til að lögfest verði meginatriði 105. gr. – 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.

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 fyrirætlum frá neinni ríkisstjórn né öðrum aðila. Þeir mega enn fremur ekki sinna starfi hjá EASA. Skv. þeim aðlögunartexta sem nú liggur fyrir við drög að ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar er gert ráð fyrir að EFTA-ríkjum sé 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 samnefndri reglugerð (ESB) 104/2004,

sbr. reglugerð nr. 1046/2007 um skipulag og samsetningu kærunefndar Flugöryggisstofnunar Evrópu.

Þær ákvarðanir sem heimilt er að kæra til kærunefndar stofnunarinnar eru tæmandi taldar í 108. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139. Er þar vísað til 64. gr. 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 yfirvalds), 85. gr. (framkvæmd Flugöryggisstofnunarinnar á vöktun lögbærra landsyfirvalda) og 126. gr. (gjöld og þóknanir Flugöryggisstofnunarinnar).

p. (Um 181. gr.)

Í greininni er lagt til að lögfest verði almennt ákvæði um heimild aðila til að höfða mál til að hnekkja ákvörðun Samgöngustofu. 2. másl. 2. mgr. byggist lauslega á 2. másl. 144. gr. núgildandi laga.

Í 3. mgr. er lögð til ný málsgrein. Byggist orðalag málsgreinarinnar og forsendur á tillögu í skýrslu nefndar skipaðri af forsætisráðuneytinu um viðurlög við efnahagsbrotum⁴. Kemur þar m.a. 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 m.a. til að gæta samræmis við heimildir EFTA-dómstólsins sem getur endurskoðað sektir og féviti sem Eftirlitsstofnun EFTA getur lagt á að tillögu EASA.

q. (Um 182. 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 Óportó hinn 2. maí 1992, sbr. lög um evrópska efnahagssvæðið, nr. 2/1993, með síðari breytingum.

r. (Um 183. gr.)

Greinin byggist á 114. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139. Sambærilegt ákvæði var einnig í fyrirrennara hennar, 50. gr. reglugerðar (EB) 216/2008. 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 athafnaleysi, 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.

Einstaklingum og lögaðilum er aðeins heimilt að höfða mál á tilteknum grundvelli ef búið er að tæma kæruleið skv. o-lið 16. gr. frumvarpsins (sjá 180. gr.), ef mál varðar skv. 64. gr. og

⁴Skýrsla nefndar um viðurlög við efnahagsbrotum, 12. október 2006, https://www.stjornarradid.is/media/forsaetisraduneyti-media/media/frettir/Skyrslanefndarum_vidurlog.pdf, bls. 49-50.

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 yfirvalds), 85. gr. (framkvæmd EASA á vöktun lögbærra landsyfirvalda) og 126. gr. (gjöld og þóknarir EASA). Stofnanir Evrópusambandsins og EFTA-rikjanna, og EASA-rikin eru þó ekki bundin af því að tæma kæruleið, sbr. 3. mgr. 114. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139.

s. (Um 184. gr.)

Ákvæðið byggist að mestu á 2. - 6. mgr. 136. gr. núgildandi 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 kærur hefur verið rýmkaður úr 7 dögum í 15 daga.

t. (Um 185. gr.)

Greinin byggist lauslega á samsvarandi heimild Eftirlitsstofnunar EFTA í 136. gr. a í núgildandi lögum. Ákvæðið í núgildandi lögum er hins vegar takmarkaðra, en það sem hér er lagt til, sem byggist á 84. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139. Sektor og fávíti sem Eftirlitsstofnun EFTA getur lagt á, samsvara þeim þvingunarúrræðum sem framkvæmdastjórn Evrópusambandsins getur lagt á. Þau hafa verið nánar útfærð í reglugerð (ESB) 646/2012 frá 16. júlí 2012 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.

u. (Um 186. 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 afleiðdu 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.

Hér er lagt til að Samgöngustofu verði heimilt að leggja á stjórnvaldssekt við tilteknum brotum. Stjórnvaldssekt eru stjórnsýsluviðurlög, 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 í starfsemi hans brotið gegn ákvæðum laga, reglugerðar eða stjórnvaldsákvörðunar 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 skilvirkan 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 eða brots á ákvæðum reglugerðar. Er Samgöngustofu þar ætlað ákveðið svigrúm og mat á því

hvort skilyrði til álagningar 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, í sérstökum tilvikum, álagning stjórnsýsluviðurlaga þyki ekki brýn af almennum réttarvörsluáæðum.

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 verknaðarlýsingu fyrir hvert ákvæði fyrir sig, þ.e. í hverju hin brotlega háttsemi er falin.

Við mat á því hvaða ákvæði frumvarpsins 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 nr. 37/1993, með síðari breytingum, 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 2006⁵, sem forsætisráðherra skipaði til að m.a. 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. Kemur m.a. fram að:

(1) 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) Vandað sé til rannsóknar og allrar meðferðar slíkra mála hjá stjórnvöldum. (3) Þá er það 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 er það mikilvægt að geta borið ákvörðunina undir umboðsmann Alþingis.

Í 3. mgr. er lagt til að rammi sekta sé nokkuð víður. Er það gert í stað þess að kveða á um veltu tengdar sektir og er miðað við að sektir fyrir einstök brot verði nánar ákvarðaðar í reglugerð sem ráðherra setur, sbr. 4. mgr. ákvæðisins.

Í 7. mgr. er lagt til að heimild Samgöngustofu til að leggja á stjórnvaldssekt falli niður þegar fimm ár eru liðin frá því að háttsemi lauk.

v. (Um 187. gr.)

Fyrsta málsgrein greinarinnar byggist orðrétt á 1. mgr. 141. gr. núgildandi laga. Í 2. mgr. er bætt við heimild til að gera lögaðila fésekt skv. II. kafla A almennra hegningarlaga. Um er að ræða sekt sem refsingu.

Í 3. mgr. er lagt til að heimilt verði að gera upptæk ómönnuð loftför við tiltekna aðstæður. Er einkum horft til þess að ómönnuð loftför á flugi geta gengið nærri öðrum vernduðum hagsmunum og rétti almennings til friðhelgi einkalífs og persónuverndar. Þá er einnig fjárféðanlegt að slík loftför geta verið notuð í andstöðu við lög eða með þeim hætti að flugöryggi sé stofnað í hættu.

w. (Um 188. gr.)

⁵ Sjá neðanmálsgrein 4.

Hér eru um að ræða nýtt ákvæði um almenna heimild Samgöngustofu til að kæra til lögreglu brot á lögnum eða reglugerðum settum samkvæmt. Byggist ákvæðið á sambærilegum ákvæðum í öðrum settum lögum. Rétt er að benda á að heimild Samgöngustofu til að deila gögnum með lögreglu og ákærvaldi kunna að takmarkast af öðrum ákvæðum laganna.

x. (Um 189. 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 að við 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 (hvort sem um er að ræða atvik sem teljast tilkynningarskyld eða ekki), sbr. 9. gr. frumvarpsins (tillögur til breytinga á V. kafla A laganna um tilkynningu atvika í flugi) skv. 47. gr. og 47. gr. a, þá kann hann að fella á sig sök. Þeirri vernd sem lagt er til að verði lögfest í 3. mgr. 47. gr. e er ætlað að vernda tilkynnanda, þ.e. koma í veg fyrir að tilkynnandi verði sóttur til saka eða beittur viðurlögum (s.s. stjórnvaldssektum eða öðrum viðurlögum) vegna brota á lögnum eða reglugerðum settum samkvæmt þeim, enda sé ekki um að ræða (a) vísitandi misgerð, eða (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 fyrrsjáanlegum skaða eða stofnar flugöryggi í alvarlega hættu.

Hafa ber í huga að séu aðstæður þannig að sá sem er tilkynningaskyldur vegna atviks tilkynnir það ekki, en einhver annar gerir það gildir sú vernd sem tiltekin er í 47. gr. e ekki gagnvart þeim sem að er tilkynningaskyldur en tilkynnir ekki. Þá er enn fremur kveðið á um sérstaka vernd tilkynningar og upplýsinga í tilkynningum í 2. mgr. 47. gr. e., sem sætir sömu takmörkunum og fjallað er um í 3. mgr. 47. gr. e.

Um 17. gr.

(Nýr kafli, XVII. kafli. Lokaákvæði.)

Lagt er til að nýr kafli, XVII. kafli um lokaákvæði verði lögfestur. Hefur kaflinn aðeins tvær greinar. Er fyrri greinin lögfesting svonefnds innleiðingarákvæðis með vísan til reglugerðar (ESB) 2018/1139 og er samhljóða 1. mgr. 21. gr. frumvarpsins. Síðari greinin er samhljóða núgildandi 147. gr. laganna og er ætlað að leysa það af hólmi.

Um 18. gr.

(Aðrar breytingar)

Um er að ræða breytingu á tilvísun til dagsektaákvæðis sem nú er í s-lið 16. gr. frumvarpsins (184. gr.).

Um 19. gr.

(Breytingar á lögum um Samgöngustofu, stjórnsýslustofnun samgöngumála)

Þær breytingar sem mælt er fyrir á lögum um Samgöngustofu leiða 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 m.t.t. geðvirkra efna, sem skilgreint er í b-lið 1. gr. frumvarpsins (2. gr.). Í b-lið greinarinnar er lögð til breyting á orðalagi 2. tölul. 8. gr. laga um Samgöngustofu er varðar verkefni Samgöngustofu svo gætt sé samræmis við lög um loftferðir. Í c-lið greinarinnar er bætt við gjaldtökuheimild vegna skráningar flugrekenda/umráðenda ómannaðra loftfara, sbr. h-liður 4. gr. frumvarpsins (sbr. 19. gr. a).

Um 20. gr.

(Breytingar á lögum um rannsókn samgönguslysa)

Með reglugerð (ESB) 2018/1139 eru gerðar fáeinar breytingar á reglugerð (ESB) 996/2010 frá 20. október 2010 um rannsóknir og forvarnir gegn slysum og flugatvikum í almenningsslysum og niðurfellingu á tilskipun 94/56/EB með síðari breytingum. Reglugerð (ESB) 996/2010 var innleidd í landsrétt m.a. með lögum nr. 18/2013 um rannsókn samgönguslysa, með síðari breytingum. Þær breytingar sem hér eru lagðar til byggja aðallega á framangreindum breytingum, auk þess að leggja til fáeinar aðrar breytingar til lagfæringar á lögnum til samræmis við önnur ákvæði reglugerðar (ESB) 996/2010.

a. (Um 3. gr.)

Þær orðskýringar sem hér er lagt til að bætist við 3. gr. laganna samsvara sömu orðskýringum og lagt er til að verði lögfestar í b-lið 1. gr. frumvarpsins og leiða beint af reglugerð (ESB) 2018/1139. Endanlegt gildissvið reglugerðar (ESB) 2018/1139, hvað Ísland varðar, afmarkast af reglugerðinni sjálfri (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 uppá. Þ.e. svonefnd „opt-in“ og „opt-out“ ákvæði.

b. (Um 5. mgr. 4. gr.)

Hér er lagt til að málsgreininni, sem er ein setning í núgildandi lögum, sé skipt upp í tvær setningar. Fyrri málslíður málsgreinarinnar orðast óbreyttur frá núgildandi 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 málslíðarinnar að skýrslur rannsóknarnefndarinnar skuli ekki beitt sem sönnunargögnum í dómsmálum, að skýrslurnar séu hvorki „matsgerð“ eða „opinbert skjal“ í skilningi 2. mgr. 66. gr. og 71. gr. laga um meðferð einkamála, eða „mats- og skoðunargerðir“, skv. 1. mgr. 109. gr. laga um meðferð sakamála. 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. viðbæti við 13. viðauka (rannsókn flugslysa) 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 rannsakendur séu kallaði fyrir dóm til að bera vitni um þá rannsókn sem þeir hafa tekið þátt í. Hafa ber í huga að rannsókn samgönguslysa er óháð rannsókn annarra rannsóknaraðila, s.s. annarra opinberra aðila (lögreglu og opinberra eftirlitsaðila), váttryggingarfélaga og annarra aðila. Slíkar aðrar rannsóknir kunna að fara fram samhliða rannsókn rannsóknarnefndarinnar og er m.a. gengið út frá því í núgildandi lögnum

að lögregla og rannsóknarnefnd deili tilteknum rannsóknargögnum, en úrvinnsla rannsóknargagna sé aðskilin.

Orðalagsbreytingar í síðari málslið má rekja til 6. mgr. 5. gr. reglugerðar (ESB) 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 rannsóknaðar sé ekki sá að benda á ólögð mætar 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 samskonar slys eða atvik og stuðla að öryggi í samgöngum. Er þetta markmið endurspeglad í 1. mgr. 1. gr. reglugerðar (ESB) 996/2010 og í 2. mgr. 1. gr. núgildandi laga um rannsókn samgönguslysa. Í ljósi framangreinds, er lagt til að orðin „skal ekki leitast við að“ falli brott úr niðurlagi málsliðarins og í stað þess komi „skal ekki miða að“.

c. (Um 9. gr.)

Hér er lagt til að breyting verði gerð á 2. mgr. 9. gr. laganna 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 rannsóknaðar. Byggist breytingin á sambærilegum sjónarmiðum og liggja til grundvallar þeim breytingum sem tíundaðar eru í 7. gr. frumvarpsins (sjá V. kafli A tilkynning atvika í flugi).

d. (Um 11. gr.)

Lagt er til að breytingar á orðalagi verði gerðar á 1. mgr. 11. gr. laganna. Breytingar á 2. mgr. 11. gr. laganna byggja á 135. gr. reglugerðar (ESB) 2018/1139, þar sem kveðið er á um nýja 5. gr. reglugerðar (ESB) 996/2010. Er orðalagi greinarinnar breytt til samræmis. Hefur þessi breyting þau áhrif að þrátt fyrir orðalag 1. mgr. 4. gr. núgildandi laga, verði nefndinni skylt að rannsaka flugslys og alvarleg flugatvik sem tengjast EASA-loftförum sem verða á íslensku yfirráðasvæði og flugslys og alvarleg flugatvik, sem ekki er hægt að staðsetja nákvæmlega innan yfirráðasvæðis, 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 ekki teljast EASA-loftför, sbr. þeir flokkar loftfara sem viðauki I. við reglugerð (ESB) 2018/1139 tiltekur, auk annarra loftfara sem hugsanlega verða undanskilin gildissviði EASA-reglugerðarinnar við innleiðingu hennar í landsrétt. Hafa ber í huga að skylda til rannsóknaðar 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 rannsóknaðar einnig að hafa verið færðar til. Þá er í 3. mgr. tiltekið að nefndinni sé heimilt að taka til rannsóknaðar flugslys og önnur flugatvik sem tengjast loftförum sem ekki teljast EASA-loftför, ef talið er að draga meg af slíkum rannsóknum lærdóm í þágu aukins öryggis. Byggist málsgreinin á samsvarandi ákvæði í nýrri 4. mgr. 5. gr. reglugerðar (ESB) 996/2010.

Í 4. mgr. greinarinnar er byggt á orðalagi núgildandi d-liðar 2. mgr. 11. gr. laganna.

5. mgr. greinarinnar byggist á samsvarandi ákvæði í 5. mgr. nýrrar 5. gr. reglugerðar (ESB) 996/2010. Vísað er m.a. 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 m.a. þau er staðfesta að hönnun ómannaðra loftfara samrýmist gildandi kröfum

og sem Flugöryggisstofnunin hefur eftirlit með. M.ö.o. að um sé að ræða ómannað loftfar sem háð er vottun, sbr. g-liður 5. gr. frumvarpsins (sjá 21. gr. c). Þá vísar 5. mgr. 5. gr. reglugerðar (ESB) 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, loftskrúfa, 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. (Um 11. gr. a)

Það leiðir af þeim breytingum sem gerðar eru á 11. gr. laganna að 11. gr. a er felld niður.

f. – i. (Um 14. gr.)

EASA annast, fyrir hönd EASA-ríkjanna, starfsemi og verkefni hönnunarríkis, framleiðsluríkis og skráningarríkis skv. Chicago-samningnum þegar um er að ræða vottun hönnunar framleiðsluvara, hluta, úppsetts búnaðar og búnaðar til að fjarstýra ómönnuðum loftförum sem falla undir gildissvið EASA-reglugerðarinnar (sjá einnig umfjöllun um g-lið 3. gr. frumvarpsins (sjá 7. gr. f)). Því skal EASA, í samræmi við 13. viðauka (rannsókn flugslysa) við Chicago-samninginn, boðið 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 landsbundnum flugmálayfirvöldum á sviði almenningsflugs að taka þátt í öryggisrannsóknum. Byggist málsgreinin, sem verður ný 1. mgr. 14. gr., á 1. mgr. 8. gr. reglugerðar (ESB) 996/2010.

Þær breytingar sem lagðar eru til á 2. málsl. 2. mgr. 14. gr. leiða af 2. mgr. 8. gr. reglugerðar (ESB) 996/2010.

Vegna annarra breytinga sem lagðar eru til, þ.m.t. nýrri 1. mgr. 14. gr. laganna, eru einnig lagðar til breytingar á nú 7. mgr. greinarinnar til samræmis. Byggist greinin m.a. á 1. mgr. 15. gr. reglugerðar (ESB) 996/2010.

j. – k. (Um 27. gr.)

Hér eru lagðar til fáeinar breytingar á 27. gr. laganna. Miða breytingarnar að því að aðlaga lög um rannsókn samgönguslysa frekar að 14. gr. reglugerðar (ESB) 996/2010.

l. (Um 28. gr.)

Um er að ræða tillögu til breytinga er leiða af breytingum á 27. gr. laganna.

m. (Um 41. gr.)

Breytingin er lögð til að gæta samræmis við önnur ákvæði laganna og frumvarpsins.

Um 21. gr.

(Breytingar á lögum um fjárfestingu erlendra aðila í atvinnurekstri)
Sjá umfjöllun um c-lið 13. gr. frumvarpsins (80. gr. a).

Um 22. gr.

(Innleiðing)

Ákvæðið þarfnast ekki skýringa.

Um 23. gr.

(Gildistaka)

Ákvæðið þarfnast ekki skýringa.

DRÖG