

Frumvarp til laga

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

(Lagt fyrir Alþingi á 133. löggjafarþingi 2006–2007.)

1. gr.

Á eftir 4. gr. laganna kemur ný grein, svohljóðandi:

Flugmálastjórn Íslands skal heimilt að banna flug loftfara sem skrásett eru eða starfrækt frá tilteknum ríkjum og eða flugrekendum í íslensku lofthelgi á grundvelli flugöryggis. Flugmálastjórn skal heimilt að miðla upplýsingum um slíkt bann til almennings, alþjóðlegra stofnana og ríkja. Nánar skal kveðið á um setningu slíks banns, skilyrði, framkvæmd, afléttingu þess og upplýsingamiðlun í reglugerð.

2. gr.

2. og 3. mgr. 10. gr. laganna orðast svo:

Þó er heimilt að skrá á Íslandi loftfar sem íslenskum flugrekanda er heimilt að nota í rekstri sínum ef það er í eigu einstaklinga eða lögaðila með ríkisfang og heimilisfesti í ríki sem Ísland hefur samið við vegna þessa.

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

3. gr.

Við 1. mgr. 16. gr. laganna bætist nýr málslíður, svohljóðandi: Enda sé skráður eigandi og/eða umráðandi loftfars í skilum við Flugmálastjórn vegna áfallinna og gjaldfallinna gjalda vegna loftfarsins og eftirlits vegna þess, um gjöldin hafi verið samið eða trygging sett fyrir greiðslu þeirra.

4. gr.

Við lögina bætist ný grein, 57. gr. d, svohljóðandi:

Rekstraraðili flugvallar skal veita fötluðum eða hreyfihömluðum farþegum aðstoð, án sérstaks gjalds, á tilgreindum stöðum, einum eða fleiri, innan flugvallarsvæðis til þess að ferðast, enda hafi farþegi óskað aðstoðar með þeim fyrirvara sem áskilinn er samkvæmt reglugerð. Rekstraraðila flugvallar skal heimilt að innheimta gjald af notendum flugvallar til að fjármagna aðstoðina. Gjaldtakan skal ekki mismuna notendum flugvallar og vera ákvörðuð í samræmi við hlut hvers flugrekanda af komu- og brottfararfarþegum af heildarfjölda far-

þega á flugvelli. Gjaldið skal vera hæfilegt, byggjast á kostnaði sem verður til við að veita þjónustuna, gagnsætt og sett af rekstraraðila flugvallar í samráði við notendur flugvallar.

Nánar skal kveðið á um aðstoð flugrekanda og rekstraraðila flugvallar, fyrirkomulag aðstoðar, réttindi fatlaðra og hreyfihamlaðra farþega og upplýsingaskyldu flugrekanda, umboðsmanna hans og ferðaskrifstofu með reglugerð.

5. gr.

2. mgr. 59. gr. laganna orðast svo.

Skipulagsreglur skulu m.a. geyma fyrirmæli um skipulag innan flugvallarsvæðis, starfsheimildir, starfsemi og umferð innan svæðisins auk fyrirmæla um það svæði utan flugvallar þar sem rétt er að setja takmörkun á hæð mannvirkja og annarra hluta, t.d. húsa, stanga og trjáa, eða takmörkun á meðferð fasteigna eða hluta, t.d. að því er varðar leiðslur eða atvinnurekstur, enda séu slíkar kvaðir nauðsynlegar í þágu almenns öryggis. Kveða skal glögggt á um mörk þess svæðis sem skipulagið tekur yfir.

6. gr.

Í stað orðsins „flugumferðarstjórnar“ í 1. málsl. 2. mgr. 71. gr. laganna kemur: flugleiðsöguþjónustu.

7. gr.

1. másl. 1. mgr. 71. gr. b laganna orðast svo: Umráðandi loftfars skal greiða sérstakt gjald, öryggisgjald, þar sem vopna- og öryggisleit fer fram, til rekstraraðila flugvallar.

8. gr.

Í stað orðsins „tollhafnir“ í lok 2. másl. 72. gr. laganna kemur: landamærastöð.

9. gr.

Á eftir 125. gr. laganna kemur ný grein, 125. gr. a, svohljóðandi:

Við bókun, hver sem aðferðin er við gerð bókunar, skal samningsbundinn flytjandi upplýsa farþega um nafn eiginlegs flytjanda. Sé óljóst þegar bókun er gerð hver eiginlegur flytjandi er eða verður skal samningsbundinn flytjandi tryggja að farþegi sé upplýstur um nafn eða nöfn þeirra flytjenda sem mögulega munu annast loftflutninginn. Í slíkum tilvikum skal tryggja að farþegi sé upplýstur um eiginlegan flytjanda um leið og það fæst staðfest.

Verði breytingar gerðar á eiginlegum flytjanda eftir bókun skal samningsbundinn flytjandi gera allar nauðsynlegar ráðstafanir til að upplýsa farþega um breytinguna eins fljótt og auðið er. Í öllum tilvikum skal farþegi upplýstur við innritun eða við för um borð í loftfarið þar sem innritunar er ekki krafist vegna tengiflugs.

Flugrekandi eða ferðaskrifstofa, eftir atvikum, skal tryggja að samningsbundinn flytjandi sé upplýstur um nafn hins eiginlega flytjanda eða flytjenda eins fljótt og auðið er, sérstaklega ef breyting er gerð á nafni eiginlegs flytjanda.

Ef söluaðili hefur ekki fengið upplýsingar um nafn eiginlegs flytjanda skal hann ekki sæta ábyrgð skv. 1.–3. mgr. þessarar greinar.

Skylda samningsbundins flytjanda skal koma fram í ferðaskilmálum farsamnings.

10. gr.

Á eftir 126. gr. laganna koma tvær nýjar greinar, svohljóðandi:

a. (126. gr. a.)

Hefjist flutningur í lofti frá Íslandi og

- a. frá brottfararstað hér á landi eða;
- b. frá brottfararstað í þriðja ríki til Íslands eða;
- c. frá brottfararstað í þriðja ríki til áfangastaðar í þriðja ríki;

skal farþegi eiga rétt til endurgreiðslu úr hendi sammingsbundins flytjanda eða breytingar á flugleið sé hinum eiginlega flytjanda sem starfrækja á flugið óheimil starfræksla loftfars innan Evrópska efnahagssvæðisins, enda kjósi farþegi að nýta sér ekki farmiða sinn og flugið hefur ekki verið fellt niður.

b. (126. gr. b.)

Flugrekandi, umboðsmaður hans eða ferðaskrifstofa skal ekki synja farþega á grundvelli fötlunar eða hreyfihömlunar um:

- a. farskráningu í flug til eða frá flugvelli hér á landi,
- b. að fara um borð í loftfar á flugvelli hér á landi, enda hafi farþegi gilda farskráningu og farseðil.

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

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

Þegar synja þarf farþega um flutning á grundvelli a- eða b-liðar 2. mgr. skal flugrekandi, umboðsmaður hans eða ferðaskrifstofa gera viðhlítandi ráðstafanir til að leggja farþega til viðunandi kost á flutningi.

Nánar skal kveðið á um réttindi farþega sem synjað er um flutning á grundvelli fötlunar eða hreyfihömlunar, kröfur um fylgd farþega á grundvelli flugöryggissjónarmiða og upplýsingamiðlun til farþega með reglugerð.

Ákvæði þetta tekur einnig til flugrekenda með útgefið flugrekstrarleyfi á Íslandi við brottför loftfars frá þriðja ríki til ríkja á EES-svæðinu.

11. gr.

5. mgr. 131. gr. laganna fellur brott.

12. gr.

1. mgr. 138. gr. laganna orðast svo:

Skráðum umráðanda loftfars, eftirlitsskyldum aðilum og aðilum er reka starfsemi samkvæmt skírteini, heimild, leyfi eða viðurkenningu samkvæmt lögum þessum, reglum settum samkvæmt þeim, eða lögum um Flugmálastjórn Íslands er skylt að láta í té þær upplýsingar sem Flugmálastjórn krefst.

13. gr.

Á eftir 146. gr. a laganna kemur ný grein, 146. gr. b, svohljóðandi:

Ríkisstjórninni er heimilt að gera samninga við stjórnir annarra ríkja um gagnkvæma viðurkenningu réttinda, skírteina, heimilda, starfsleyfa og vottunar á sviði loftflutninga.

14. gr.

Lög þessi öðlast gildi 1. janúar 2007. 4. gr. öðlast þó ekki gildi fyrr en 1. janúar 2008.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

Frumvarp þetta er lagt fram samhliða frumvarpi til breytinga á lögum um Flugmálastjórn Íslands, nr. 100/2006, þar sem kveðið er á um breytta skipan gjalddtöku stofnunarinnar. Ástæða var til að leggja samhliða fram frumvarp til breytinga á lögum um loftferðir, nr. 60/1998, með síðari breytingum, og tryggja frekari lagastoð fyrir innleiðingu EES-gerða sem teknar hafa verið inn í EES-samninginn en hafa ekki verið innleiddar í íslenskan rétt sem og að gera aðrar tímabærar leiðréttingar á ákvæðum laganna til samræmis við það sem tíðkast í nágrannaríkjum okkar.

Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Mælt er fyrir um heimild Flugmálastjórnar Íslands til að banna flug loftfara sem skrásett eru eða starfrækt frá tilteknum ríkjum og eða flugrekendum í íslenskri lofthelgi á grundvelli flugöryggis. Ákvæðið er nýmæli. Ástæða þessa eru nýlegar reglugerðir Evrópusambandsins sem innleiddar verða í EES-samninginn á næstunni. Þær eru:

Commission Regulation (EC) No 2111/2005 of the European Parliament and of the Council of 14 December 2005 on the establishment of a Community list of air carriers subject to an operating ban within the Community and on informing air transport passengers of the identity of the operating air carrier, and repealing Article 9 of the Directive 2004/36/EC,

Commission Regulation (EC) No 474/2006 of 22 March 2006 establishing the Community list of air carriers which are subject to an operating ban within the Community referred to in Chapter II of Regulation (EC) No 2111/2005 of the European Parliament and of the Council,

Commission Regulation (EC) No 473/2006 of 22 March 2006 laying down implementing rules for the Community list of air carriers which are subject to an operating ban within the Community referred to in Chapter II of Regulation (EC) No 2111/2005 of the European Parliament and of the Council.

Commission Regulation (EC) No 910/2006 of 20 June 2006 amending Regulation (EC) No 474/2006 establishing the Community list of air carriers which are subject to an operating ban within the Community referred to in Chapter II of Regulation (EC) No 2111/2005 of the European Parliament and of the Council.

Allt frá 1996 hafa samtök flugmálastjórna í Evrópu, ECAC og Flugöryggissamtök Evrópu, JAA, haft forgöngu um að aðildarríki þess geri úttektir á erlendum loftförum og flugrekendum sem viðkomu hafa í ríkjum þess í því skyni að auka flugöryggi. Leitað hefur verið eftir fullvissu um að þau loftför og áhafnir þeirra sem lendi í ríkjum ECAC/JAA uppfylli viðauka við Chicago-samninginn sem hefur að geyma lágmarksreglur og viðmið um flugöryggi. Upplýsingar úr úttektunum eru vistaðar í gagnagrunni sem ríkin hafa komið sér upp. Árið 2004 setti Evrópusambandið tilskipun þar sem settur var lagalegur rammi utan um þessar flugöryggisúttektir og framkvæmd þeirra og skýrslugjöf, þ.e. tilskipun nr. 2004/36 sem þegar hefur verið innleidd í EES-samninginn með ákvörðun sameiginlegu nefndarinnar nr. 152/ 2005. Í 9. gr. tilskipunarinnar var kveðið á um heimild framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins til þess að banna flug loftfara frá ríkjum sem ekki eru talin uppfylla lágmarksflugöryggiskröfur. Með reglugerð Evrópusambandsins nr. 2111/2005 er heimild 9.

gr. tilskipunarinnar felld niður og sett ný reglugerð um setningu og afturköllun slíks banns, upplýsingamiðlunar til almennings með birtingu bannlista og varnir flugrekanda sem fyrir slíku banni verður.

Samkvæmt nágildandi lögum um loftferðir, nr. 60/1998, hefur Flugmálastjórn ekki slíka heimild sem framangreindar reglugerðir áskilja til að taka ákvarðanir um að banna flug tiltekinn loftfara í íslenskri lofthelgi. Þær heimildir sem lög um loftferðir hafa að geyma ná einungis til þess að aftra för loftfars sem ekki telst lofthæft frá íslensku yfirráðasvæði, sbr. 135. gr. nágildandi laga. Þá er sérstök heimild í 4. gr. laganna þar sem samgönguráðherra er heimilt þegar brýna nauðsyn ber til, svo sem vegna almannaöryggis eða allsherjarreglu, að takmarka eða banna loftferðir almennt eða um hluta af íslensku yfirráðasvæði. Heimild þessi er annars eðlis og beinist að flugsamgöngum almennt, en ekki að því að banna einstökum flugrekendum eða loftförum för um íslenska lofthelgi.

Um 2. gr.

Í 2. mgr. 10. gr. er kveðið á um heimild til að skrá loftfar hér á landi sem íslenskum flugrekanda er heimilt að nota í rekstri sínum ef það er í eigu einstaklinga með ríkisfang og heimilisfesti í tilteknum ríkjum sem Ísland hefur samið við vegna þessa. Í núverandi ákvæði er vísað til tveggja samninga sem Ísland er aðili að, þ.e. EES-samningsins og stofnsamnings EFTA. Til að komast hjá frekari breytingum á ákvæðinu er mælt fyrir um almennara orðalag svo að ekki þurfi að koma til langrar upptalningar á þeim samningum sem Ísland hefur gerst aðili að. Í júní sl. var undirritaður fyrir Íslands hönd samningur um samevrópskt flugsvæði (Agreement on the European Common Aviation Area) sem til stendur að fullgilda innan tíðar. Aðild að samningnum eiga Ísland, Noregur, Albanía, Bosnía Hersegóvína, Búlgaría, Króatía, Makedónía, Serbía og Svartfjallaland, Rúmenía, borgaraleg stjórnarsýsla Sameinuðu þjóðanna í Kosovo og aðildarlönd Evrópubandalagsins.

Þá hefur verið undirritaður samningur við Færeyjar milli ríkisstjórnar Íslands, ríkisstjórnar Danmerkur og heimaþjórnar Færeyja, svonefndur Hoyvíkur-samningur sem hefur að markmiði stofnun sameiginlegs efnahagssvæðis á yfirráðasvæði Íslands og Færeyja.

Kveðið er á um breytingar á 3. mgr. 10. gr. Með breytingunni gefst flugrekendum frekara svigrúm til þess að skrá loftfar hér á landi, þrátt fyrir skilyrði 1. og 2. mgr. 10. gr. Í einstaka tilvikum kann eignarhald loftfarsins að vera í höndum aðila utan þeirra ríkja sem Ísland hefur samið við og þarf því að sækja um það sérstaka heimild til Flugmálastjórnar að skrá loftfarið hér á landi. Þá heimilar ákvæðið einnig skráningu loftfars hér á landi sem flugrekandi framleigir áfram til rekstrar í öðru ríki, enda sé eftirlit með loftfarinu skipað með fullnægjandi hætti að mati stofnunarinnar. Í slíkum tilvikum er gengið frá samningi milli flugmálayfirvalda beggja ríkja um skipan eftirlits með loftfarinu og útgáfu/fullgildingu skírteina flugliða eftir atvikum.

Um 3. gr.

Með breytingunni á 16. gr. er leitast við að tryggja innheimtu áfallinna og gjaldfallinna gjalda vegna loftfars sem bíður afskráningar. Flugmálastjórn nýtur ekki lögveðsréttar í loftfari vegna áfallina og gjaldfallinna gjalda vegna loftfars og eftirlits með því.

Um 4. gr.

Í nýrri grein, 57. gr. d, er mælt fyrir um skyldu rekstraraðila flugvallar til að veita fötl-uðum eða hreyfihömluðum farþega aðstoð á tilgreindum stöðum, einum eða fleiri, innan flugvallarsvæðis til að ferðast. Slík aðstoð gæti m.a. falist í að komast frá þeim tilgreindu stöðum þar sem farþegi skal gefa sig fram til innritunar og til að komast um borð í loftfarið, frá loftfari, komast í tengiflug o.fl. Gert er ráð fyrir að þessi aðstoð rekstraraðila flugvallar sé fjármögnuð með gjaldi sem lagt sé á notendur flugvallar í samræmi við hlut hvers notanda af komu- og brottfararfarþegum sem um flugvöllinn fara.

Um 5. gr.

Ákvæðið er að mestu samhljóða 2. mgr. 59. gr. núgildandi laga, en gerðar hafa verið orða-lagsbreytingar þar sem ríkari áhersla er lögð á að skipulagsreglur skuli einnig taka til skipu-lags innan flugvallar, starfsheimildir þeirra aðila er starfrækja rekstur innan flugvallarsvæðis og þá starfsemi og umferð sem fer um flugvöllinn.

Um 6. gr.

Gerð er orðalagsbreyting á 2. mgr. 71. gr. og orðið flugleiðsöguþjónusta kemur í stað flug-umferðarþjónustu. Orðið flugleiðsöguþjónusta er mun víðtækara hugtak og tekur til flug-umferðar-, fjarskipta- og ratsjárþjónustu, veðurþjónustu fyrir flugleiðsögu og flugupplýsinga-þjónustu, sbr. 1. mgr. 57. gr. a.

Um 7. gr.

Í greininni er kveðið á um að öryggisgjald, þar sem vopna- og öryggisleit fer fram, renni til rekstraraðila flugvallar í stað Flugmálastjórnar Íslands.

Um 8. gr.

Í greininni er gerð breyting á öðrum málslíð 72. gr. þar sem hugtakið tollhöfn vikur fyrir orðinu landamærastöð. Orðalagsbreytingin er til samræmingar við II. kafla laga um útlend-inga, nr. 96/2002, um komur og brottfarir.

Um 9. gr.

Mælt er fyrir nýju ákvæði 125. gr. a. Ákvæðið er nýmæli. Það færir sífellt meira í vöxt að annar flytjandi annist og starfræki loftflutning en sá sem samdi við farþega upphaflega um flutninginn. Í sumum tilvikum semur flytjandi við flugrekanda um flutning en í öðrum til-vikum er um að ræða tilfærslu á milli flugrekanda, svo sem vegna bilunar eða annarra ófyrir-séðra atvika. Er hér sú skylda lögð á sammingsbundinn flytjanda, þ.e. þann aðila er semur við farþega um flutning, að hann upplýsi við bókun um nafn hins eiginlega flytjanda. Sé óljóst þegar bókun fer fram hver eiginlegur flytjandi er ber sammingsbundnum flytjanda að tilkynna farþega um eiginlegan flytjanda um leið og slíkar upplýsingar fást staðfestar. Mikilvægt er að flugrekandi eða ferðaskrifstofa, eftir atvikum, upplýsi sammingsbundinn flytjanda um hver hinn eiginlegi flytjandi er verði breytingar á þeirri tilhögun sem farþega var áður tilkynnt um. Fáí söluaðili ekki upplýsingar um eiginlegan flytjanda getur hann ekki framfylgt ákvæðum 125. gr. a og er því ráðgert að hann sæti ekki ábyrgð vegna þessa.

Um 10. gr.

Um a-lið (126. gr. a).

Ákvæðið sem er nýmæli tengist beitingu banns skv. 1. gr. frumvarpsins þar sem kveðið er á um bann flugs frá ákveðnum flugrekendum eða ríkjum. Með ákvæðinu er kveðið á um bótarétt farþega í þeim tilvikum sem viðkomandi flytjandi sætir slíku banni, flugið hefur ekki verið fellt niður og farþegi ákveður að nýta sér ekki farið. Að öðru leyti vísast til greinargerðar með 1. gr.

Um b-lið (126. gr. b).

Ákvæðið fjallar um rétt fatlaðra og hreyfihamlaðra. Ákvæðið er nýmæli.

Talið er nauðsynlegt að setja skýra lagastoð fyrir nýrri reglugerð Evrópusambandsins sem bíður innleiðingar í íslenskan rétt og varðar réttindi fatlaðra og hreyfihamlaðra í flugi, *Regulation (EC) No 1107/2006 of the European Parliament and of the Council of 5 July 2006 concerning the rights of disabled persons and persons with reduced mobility when travelling by air*.

Frumvarpið hefur að geyma tvö ný ákvæði. Í nýrri grein, 126. gr. b, er kveðið á um rétt fatlaðra eða hreyfihamlaðra til flutnings sem háður er þeim takmörkunum sem greinir í 2. mgr. greinarinnar. Þegar eru í gildi reglur um hámarksfjölda fatlaðra eða hreyfihamlaðra um borð í loftförum, sbr. reglugerð um flutning hreyfiskerts fólks með stórum flugvélum, nr. 442/1979. Það nýmæli er lögfest að komi til þess að synja þurfi fötluðum eða hreyfihömluðum farþega um flutning vegna þess að flugöryggiskröfur mæla gegn því eða ef stærð loftfarsins eða dyr þess rúma ekki farþega skuli flugrekandi, umboðsmaður hans eða ferðaskrifstofa gera viðhlítandi ráðstafanir til að stinga upp á öðrum viðunandi möguleika á flutningi. Samkvæmt framangreindri reglugerð Evrópusambandsins á farþegi rétt á að fá endurgreiddan farmiða eða að breyta flugleið á áfangastað komi til synjunar um flutning.

Um 11. gr.

Í 11. gr. frumvarpsins er mælt fyrir um að 5. mgr. 131. gr. falli brott þar sem eigendum einka- og kennsluflugvéla var gert skylt að taka og viðhalda slysatryggingu fyrir þá sem ferðast með slíkum vélum. Töluverður munur hefur um alllangt skeið verið á milli skylduvátrygginga í atvinnuflugi og einkaflugi, en hafa ber í huga að ábyrgðargrundvöllur er hér mjög ólíkur. Allt atvinnuflug sætir reglum um hlutlæga ábyrgð flytjanda, sbr. X. kafla laga um loftferðir, nr. 60/1998. Einkaflugið byggist hins vegar á bótareglum á grundvelli sakar. Við setningu laga um loftferðir 1998 var í fyrsta skipti kveðið á um skyldu til að taka og viðhalda slysatryggingu í einkaflugi. Skyldan náði þó aðeins til einka- og kennsluflugvéla en ekki þyrlna eða annarra tegunda loftfara.

Hinn 1. mars 2006 tók gildi hér á landi reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 785/2004 frá 21. apríl 2004 um kröfur um vátryggingar fyrir flugrekendur og umráðendur loftfara, sbr. reglugerð um skylduvátryggingar vegna loftferða, nr. 78/2006. Í reglugerðinni var í fyrsta skipti kveðið á um ábyrgðartryggingu í almannaflugi. Skylda til vátrygginga í einka- og atvinnuflugi er því orðin sú sama hvað snertir farþega. Vátryggja ber farþega ábyrgðartryggingu. Reglugerðin tekur ekki til stjórnenda loftfars, flugliða né þjónustuliða. Fyrir hendi er því skylda til að tvítryggja þá sem ferðast með einka- og kennsluflugvélum, að stjórnendum þess og áhöfn undanskildum. Annars vegar ber að ábyrgðartryggja þá og hins vegar slysatryggja. Er því lagt til að skylda til að slysatryggja þá sem ferðast með einka- og kennsluflugvélum verði afnumin og skylduvátryggingar héraendis samræmdar því umhverfi sem flugi er búið annars staðar á EES-svæðinu.

Um 12. gr.

Kveðið er á um breytt orðalag 1. mgr. 138. gr. Horfið er frá þeirri upptalningu sem var í ákvæðinu og er leitast við að ná til allra þeirra aðila sem samkvæmt lögum falla undir eftirlit Flugmálastjórnar Íslands.

Um 13. gr.

Mælt er fyrir um heimild til handa ríkistjórninni til að gera samninga við stjórnir annarra ríkja um gagnkvæma viðurkenningu réttinda, skírteina, heimilda, starfsleyfa og vottunar á sviði loftflutninga sem og um gagnkvæma veitingu flugréttinda við önnur ríki. Ákvæðið er nýmæli.

Ísland gerðist aðili að Flugöryggisstofnun Evrópu árið 2004. Í reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1592/2002 um stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópu er gert ráð fyrir tiltekinni samningagerð um gagnkvæma viðurkenningu af hálfu framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins við þriðju ríki. Nauðsynlegt er að Ísland geri sambærilega samninga við þriðju ríki samhliða Evrópusambandinu til að tryggja hnökralausan rekstur íslenskra flugrekenda og sama rekstrarumhverfi og annars staðar á Evrópska efnahagssvæðinu. Er hér miðað við að samgönguráðherra fari með samningsgerð.

Um 14. gr.

Greinin þarfnast ekki skýringa.

Fylgiskjal.

*Fjármálaráðuneyti,
fjárlagaskrifstofa:*

Umsögn um frumvarp til laga um breytingu á lögum um loftferðir, nr. 60/1998, með síðari breytingum.

Markmiðið með frumvarpinu er að tryggja frekari lagastoð fyrir innleiðingu EES-gerða sem teknar hafa verið inn í EES-samninginn. Nokkrar helstu breytingarnar eru eftirfarandi. Í fyrsta lagi er mælt fyrir um heimild Flugmálastjórnar Íslands til að banna flug tiltekinna loftfara í íslenskri lofthelgi á grundvelli flugöryggis. Í öðru lagi er flugrekendum gefið frekara svigrúm til þess að skrá loftfar hér á landi. Í þriðja lagi er fjallað um rétt fatlaðra og hreyfihamlaðra. Í fjórða lagi er lagt til að ríkisstjórnin fái heimild til að gera samninga við stjórnir annarra ríkja um gagnkvæma viðurkenningu réttinda, skírteina, heimilda starfsleyfa og vottunar á sviði loftflutninga.

Verði frumvarpið óbreytt að lögum verður ekki séð að það hafi í för með sér aukin útgjöld fyrir ríkissjóð.