

Frumvarp til laga

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

1. gr.

Í eftirfarandi ákvæðum laganna kemur í stað orðsins „samgönguráðherra“: ráðherra:
2. mgr. 1. gr., 2. mgr. 2. gr., c.-lið 1. mgr. 3. gr., 2. mgr. 3. gr., 1. mgr. 4. gr., 7. mgr. 28. gr., 1. mgr. 31. gr., 3. mgr. 32. gr., 39. gr., 3. og 4. mgr. 47. gr., 1. mgr. 56. gr., 1. mgr. 57. gr. b, 1. mgr. 57. gr. c, 1. mgr. 59. gr., 2. mgr. 64. gr., 1. mgr. 67. gr., 2. mgr. 70. gr., 73. gr., 74. gr., 5. mgr. 75. gr., 2. mgr. 76. gr., 1., 3., 4. og 5. mgr. 78. gr., 80. gr., 82. gr., 85. gr. a, 4. mgr. 131. gr., 1. mgr. 132. gr., 4. mgr. 136. gr., 137. gr., 145. gr., 2. mgr. 146. gr. og 146. gr. a.

Í stað orðsins „samgönguráðuneytisins“ í 3. mgr. 70. gr. c. laganna kemur: ráðherra.

2. gr.

Á eftir 5. mgr. 9. gr. laganna kemur ný málsgrein sem orðast svo:
Flugmálastjórn Íslands er heimilt að setja nánari reglur um skráningu loftfara m.a. vegna alþjóðlegra skuldbindinga, þar á meðal um þjóðerni, skráningarskírteini og kennispjald.

3. gr.

B-liður 1. mgr. 19. gr. laganna orðist svo:
gilt lofthæfivottorð eða gild heimild til starfrækslu loftfars, eftir því sem við á.

4. gr.

7. mgr. 28. gr. laganna orðast svo:
Flugmálastjórn Íslands er heimilt að setja nánari reglur um lofthæfi, þ.m.t. um vottun loftfara, íhluta og búnaðar, um viðurkenningu á viðhaldsstöðvum og skilyrði hennar og um hæfniskröfur til starfsfólks á þessu sviði.

5. gr.

Við 6. mgr. 57. gr. a. laganna bætast þrjár nýir stafliðir sem orðast svo:
k. veðurþjónustu fyrir flugleiðsögu og upplýsingaþjónustu flugmála í samræmi við alþjóðlegar skuldbindingar, þar á meðal um veitingu veðurþjónustu, tilnefningu og starfsleyfisskyldur þjónustuveitanda, veðurfræðilega ábyrga aðila, hæfni og getu, skipulag og stjórnun, gæðakerfi, starfsreglur, vöktun veðurs, veðurspár, veðurskeyti, veðurskort, eldvirkni og búnað til veðurmælinga á flugvöllum;
l. fjarskiptaþjónustu flugmála í samræmi við alþjóðlegar skuldbindingar, þar á meðal um eftirlit, tíðninkun, truflanir, notkun hvers konar fjarskiptaþjónustu, samskiptakerfa og samskiptaaðferða og verklagsreglur þar að lútandi;
m. upplýsingaþjónustu flugmála í samræmi við alþjóðlegar skuldbindingar, þar á meðal um veitendur þjónustunnar, eftirlit, gæðastjórnunarkerfi, nákvæmni gagna, útgáfu, flugmálaupplýsinga, gjaldtöku og tungumál.

6. gr.

2. másl. 3. mgr. 71. gr. laganna fellur brott.

7. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 71. gr. a.:

Síðari másl. 4. mgr. fellur niður.

Á eftir 4. mgr. 71. gr. a. kemur ný málsgrein sem orðast svo:

Hafi ágreiningur orðið í notendanefnd og rekstraraðili flugvallar tekið ákvörðun um gjald geta notendur farið fram á frekari rökstuðning og annan fund til frekari viðræðna. Náist ekki að sætta sjónarmið innan nefndarinnar í þeim viðræðum og rekstraraðili flugvallar hefur tekið endanlega ákvörðun um gjaldið, er aðilum heimilt að skjóta þeim ágreiningi sínum til Flugmálastjórnar Íslands. Ákvörðun stofnunarinnar samkvæmt þessari grein er endanleg á stjórnslustigi.

8. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 76. gr. laganna:

a. Við 1. mgr. bætist nýr máslíður sem orðast svo:

Leyfi stofnunarinnar þarf til flugsýninga, kennsluflugs og fallhlífarstökk á sýningu eða samkomu.

b. 3. mgr. orðast svo:

Ráðherra er m.a. heimilt að setja í reglugerð ákvæði um:

a. verndarráðstafanir sem gerðar skulu til að afstýra árekstri loftfara, öðrum flugslysum, hættum og óhagræði af loftferðum;

b. flugsýningar, þ.m.t. umsókn um leyfi til flugsýningar, ábyrgan stjórnanda flugsýningar, stjórnanda loftfars sem tekur þátt í flugsýningu, öryggisreglur, eftirlit, upplýsingaskyldu, heimild til afturköllunar leyfis o.fl.;

c. fallhlífarstökk, þ.m.t. um viðurkennda fallhlífarflúbba, flug með fallhlífarstökkvara, framkvæmd fallhlífarstökk, lágmarksöryggisreglur, búnað, skírteini, réttindi, fallhlífarstökk á sýningum eða samkomum, umsókn um leyfi til fallhlífarstökk, stökkstjóra, eftirlit, upplýsingaskyldu o.fl.

9. gr.

Í stað fjárhæðarinnar „100.000“ í 2. mgr. 102. gr. laganna kemur: 113.100.

10. gr.

Við 106. gr. laganna bætast þrjár nýjar málsgreinar er verða 2., 3. og 4. mgr. og orðast svo:

Flytjendum sem fljúga til eða frá landinu eða innan Íslands, er skylt að greiða bætur til farþega eða eigenda farangurs eða farms eftir atvikum, enda hafi tjón orðið vegna tafa á flutningi. Tefjist flutningur í þrjár klukkustundir eða lengur skal greiða bætur í samræmi við 126. gr. eins og um niðurfellingu flugs hafi verið að ræða.

Flytjendum er ekki skylt að greiða bætur til farþega sem orðið hefur fyrir töfum ef farþegi ferðast endurgjaldslaust eða á afsláttarverði sem ekki stendur almenningi til boða.

Ráðherra er heimilt að kveða nánar á um bætur vegna tafa, svo sem fyrirkomulag bótagreiðslna, ferðatilhögun, upphæð bóta og aðrar úrbætur til handa farþega eða eigenda farangurs eða farms, eftirlitsheimildir Flugmálastjórnar svo sem með upplýsingaöflun, vettvangsskoðun, heimildum til að stöðva brot og krefjast þess að látið sé af brotum, með reglugerð. Þá er heimilt að setja í reglugerð ákvæði um heimild Flugmálastjórnar til að afhenda stjórnvöldum annarra ríkja á Evrópska efnahagssvæðinu nauðsynlegar upplýsingar og gögn er aflað hefur verið á grundvelli þessarar greinar.

11. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 108. gr. laganna:

- a. Í stað fjárhæðarinnar „4.150“ í 1. mgr. kemur: 4.700.
- b. Í stað fjárhæðarinnar „1.000“ í 2. mgr. kemur: 1.150.
- c. Í stað fjárhæðarinnar „17“ í 3. mgr. kemur: 19.

12. gr.

Á eftir 4. mgr. 125. gr. koma þrjár nýjar málsgreinar sem orðast svo:

Flugrekandi, flytjandi, ferðaskrifstofa eða umboðsmaður framangreindra aðila skal tryggja að heildarverð fyrir ferð eða flutning skuli ávallt fela í sér opinber gjöld og skatta. Í sölufurlinu skal heildarverð ávallt vera sýnilegt kaupanda og skulu opinber gjöld og skattar birt sérgreind frá öðrum gjöldum, kostnaði og þóknun rekstraraðilans. Viðbótar valkvæður kostnaður skal ávallt vera sýnilegur við upphaf sölufurlisins.

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

Ráðherra er heimilt að kveða nánar á um upplýsingagjöf vegna kostnaðar farmiða eða flutnings í reglugerð.

13. gr.

Á eftir 126. gr. b. laganna kemur ný grein, 126. gr. c. sem orðast svo:

Telji neytendur flugþjónustu eða aðrir sem hagsmuna hafa að gæta að flugrekandi, flytjandi, ferðaskrifstofa eða umboðsmaður framangreindra aðila, hafi brotið gegn skyldum sínum samkvæmt lögum þessum eða reglugerðum settum á grundvelli þeirra, getur hlutaðeigandi beint kvörtun til Flugmálastjórnar Íslands um að hún láti málið til sín taka.

Berist Flugmálastjórn slík kvörtun, skal hún m.a. leita álits viðkomandi þjónustuveitanda á kvörtuninni, ganga úr skugga um að þær upplýsingar sem þar eru veittar eigi við rök að styðjast og jafnframt freista þess að jafna ágreining aðila á skjótan og markvissan hátt.

Náist ekki samkomulag skv. 2. mgr. skal úr ágreiningi skorið með ákvörðun Flugmálastjórnar. Ákvörðun stofnunarinnar sætir kærui til ráðherra samkvæmt almennum reglum stjórnisýslulaga. Flugmálastjórn er heimilt að framfylgja ákvörðunum samkvæmt þessari grein í samræmi við 136. gr. laganna.

Gerist flugrekandi, flytjandi, ferðaskrifstofa eða umboðsmaður framangreindra aðila sekur um ítrekuð brot gagnvart neytendum er Flugmálastjórn heimilt, auk þeirra úrræða sem um ræðir í 136. gr., að svipta viðkomandi aðila starfsleyfi í samræmi við ákvæði laga þessara.

Flugmálastjórn er heimilt að birta ákvarðanir sínar á grundvelli þessa ákvæðis með opinberum hætti og nafngreina þá flugþjónustuaðila sem hlut eiga að máli.

14. gr.

Á eftir 3. mgr. 136. gr. kemur ný málsgrein sem orðast svo:

Flugmálastjórn er heimilt að taka ákvörðun um álagningu stjórnvaldssektar á eftirlitsskyldan aðila að tillögu Eftirlitsstofnunar EFTA eða Flugöryggisstofnunar Evrópu enda er sú starfsemi sem tillaga um sekt grundvallast á óheimil samkvæmt lögum þessum og reglum settum samkvæmt þeim.

15. gr.

140. gr. orðast svo:

Flugmálastjórn Íslands er heimilt að taka ákvarðanir er snúa að verksviði stofnunarinnar og teknar eru á grundvelli laga þessara og reglna settra samkvæmt þeim. Ákvarðanir stofnunarinnar hafa almennt gildi en geta einnig haft sérstakt gildi sé þeim beint að ákveðnum hópum eða einstökum aðilum. Ákvarðanir Flugmálastjórnar binda þá aðila sem þær beinist að og skulu birtar í flugmálahandbók eða á heimasíðu stofnunarinnar eftir því sem við á.

Flugmálastjórn skal gefa út upplýsingabréf um flugmál og flugmálahandbók. Skulu allir handhafar flugrekstrarleyfa og flugkennsluleyfa, útgefinna af Flugmálastjórn, svo og þeir sem starfrækja flugvelli og flugleiðsöguþjónustu hér á landi vera áskrifendur að útgáfum þessum.

Ákvarðanir Flugmálastjórnar Íslands skulu vera á íslensku eða ensku eftir því sem við á. Ráðherra er heimilt að kveða nánar á um útgáfu þeirra með reglugerð.

16. gr.

Á eftir 146. gr. c. laganna bætast við tvær nýjar greinar sem orðast svo:

a. (146. gr. d.):

Notast skal við alþjóðlega staðla og viðurkennda framkvæmd mælieininga við starfrækslu flugs í lofti sem og á jörðu niðri.

Flugmálastjórn Íslands er heimilt að setja reglur um mælieiningar við starfrækslu flugs í lofti sem og á jörðu niðri, í samræmi við alþjóðlegar skuldbindingar, þar á meðal um gildissvið, almenna notkun mælieininga, leiðbeiningar, breytur, samhæfingu og birtingu.

b. (146. gr. e.):

Flugmálastjórn Íslands getur sett nánari reglur um tæknilegar útfærslur almennra krafna um flugkort, starfrækslu loftfara, skráningu þeirra og lofthæfi og umhverfisvernd.

17. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi að undanskildu ákvæði 7. gr., sem tekur gildi þann 1. janúar 2011.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

Með frumvarpi þessu eru gerðar tillögur til breytinga á nokkrum ákvæðum laga um loftferðir, nr. 60/1998, með síðari breytingum. Lög og reglur á sviði flugsamgangna eru í eðli sínu alþjóðlegar reglur og mótast hið íslenska lagaumhverfi á því sviði að miklu leyti af þeim skuldbindingum sem Ísland hefur undirgengist með aðild sinni að Alþjóðaflugmálastofnuninni og Samningnum um hið Evrópska efnahagssvæði. Margar þeirra breytinga sem frumvarp þetta leggur til að gerðar verði á gildandi loftferðalögum eru þáttur í því að ríkið uppfylli þessar alþjóðlegu skuldbindingar og að íslenskt lagaumhverfi endurspegli þær breytingar sem hafa orðið á því alþjóðlega. Þar sem flugsamgöngur eru hlutfallslega stór þáttur í atvinnustarfsemi hér á landi hefur ávallt verið lögð áhersla á að hið íslenska lagaumhverfi sé uppfært og lagað að hinu alþjóðlega fljótt og vel. Í frumvarpinu er einnig að finna breytingar er snúa að neytendahagsmunum en á síðastliðnum árum hefur verið lögð meiri áhersla á mikilvægi neytendasjónarmiða í flugsamgöngum bæði erlendis og hérlendis og eru breytingar þessar gerðar til að endurspegla þá áherslubreytingu.

Ákvæði 6., 7., 12. og 14. gr. eru lögð til vegna skuldbindinga Íslands samkvæmt EES-samningnum. Í 6. og 7. gr. eru innleidd ákvæði vegna Evróputilskipunar nr. 2009/12/EC um gjaldtöku á flugvöllum en þar er lagt til að komi upp óleysanlegur ágreiningur vegna gjaldtöku

innan notandanevndar, sbr. 71. gr. a gildandi loftferðalaga, verði aðilum heimilt að skjóta honum til Flugmálastjórnar Íslands. 12. gr. er tilkomin vegna Evrópureglugerðar 1008/2008 um sameiginlegar reglur um framkvæmd flugþjónustu innan sambandsins en ákvæðið snýr að neytendahagsmunum og skyldar flugrekendur, flytjendur, ferðaskrifstofur eða umboðsmenn framangreindra aðila til að tryggja að tilteknar upplýsingar komi ávallt fram í því heildarverði fyrir flug eða flutning sem upp er gefið. Auk þess er í tilskipuninni nú kveðið á um heimild til þess að gera vægari fjárhagslegar rekstrarkröfur til minni flugrekanda í samræmi við umfang þess rekstrar. Ákvæði 14. gr. kemur til vegna Evrópureglugerðar 216/2008 um sameiginlegar reglur og stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópu en þar er lagt til að Flugmálastjórn Íslands verði gert heimilt að taka ákvörðun um lagningu stjórnvaldssektar á eftirlitsskyldan aðila að tillögu Eftirlitsstofnunar EFTA eða Flugöryggisstofnunar Evrópu.

Í 9. og 11. gr. er að finna breytingar sem tilkomnar eru vegna aðildar Íslands að Montreal samningnum¹ sem fjallar um sameiginlegar alþjóðareglur um bætur vegna tjóns flugfarþega. Breytingarnar snúa að hækkun fjárhæða sem flytjendum ber að greiða í bætur verði tjón.

Í 5. og 8. gr. er lagt til að heimildir ráðherra til setningar reglugerða á afmörkuðum sviðum flugsamgangna verði auknar. Þá er í 2., 4. og 16. gr. verið að auka heimildir Flugmálastjórnar Íslands til setningar reglna á tilteknum sviðum á verksviði stofnunarinnar sem áður eru hafa verið hjá ráðuneytinu. Hér er aðallega um að ræða reglur er lúta að tæknilegum þáttum í rekstri loftfara eða viðhaldsstöðva. Eru þessar heimildir tilkomnar m.a. vegna alþjóðlegra skuldbindinga ríkisins og eru þáttur í fyrirhugaðri innleiðingu allra þeirra krafna sem Alþjóðaflugmálastofnunin gerir í viðaukum við Samþykkt um alþjóðaflugmál.²

Nýmæli tengd neytendavernd er að finna í 10. og 13. gr. en þar eru m.a. flytjendur sem fljúga til eða frá landinu eða innan Íslands gerðir bótaskyldir vegna tjóns sem verður vegna tafa á flugi, sbr. 10. gr. og í 13. gr. er kvörtunum neytenda flugþjónustu skapaður farvegur og Flugmálastjórn Íslands veitt heimild til að taka ákvarðanir um þær. Hingað til hefur Flugmálastjórn einungis veitt álit sem ekki hefur verið bindandi fyrir veitanda þjónustunnar. Í 15. gr. er svo lagt til að heimildir Flugmálastjórnar til ákvarðanatöku á starfssviði sínu séu styrktar og að birting ákvarðana á heimasíðu stofnunarinnar hafi gildi.

Um nokkurt skeið hefur staðið fyrir dyrum heildarendurskoðun laga um loftferðir í samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu. Þar sem sú vinna er komin skammt á veg þótti brýnt að koma að tilteknum breytingum á lögum ekki síst með tillit til mikilvægis þess að neytendavernd verði styrkt á sviði flugmála og þess að alþjóðlegar skuldbindingar ríkisins séu virtar. Í öðrum tilvikum þótti mikilvægt að styrkja og bæta lagastoð fyrir setningu reglugerða á tilteknum sviðum.

Frumvarpið er samið í samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu í samvinnu við Flugmálastjórn Íslands.

Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Breytingin tekur mið af almennum tilmælum um að í lögum sé ekki sérstaklega tilgeint hvaða ráðherra eigi í hlut sem eykur sveigjanleika við að færa einstök verkefni milli ráðueyta.

¹ Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air.

² *Chicago-samningurinn: Samningur um alþjóðaflugmál (Convention on International Civil Aviation), undirritaður í Chicago 7. desember 1944.*

Um 2. gr.

Lagt er til að Flugmálastjórn Íslands verði veitt heimild til að setja nánari reglur um skráningu loftfara. Til stendur að innleiða í íslenskan rétt kröfur sem Alþjóðaflugmálastofnunin gerir til skráningar loftfara, sbr. athugasemdir við 5. gr. frumvarpsins og verða þær kröfur m.a. innleiddar á grundvelli þessarar heimildar. Talið er að heimildin eigi fremur að vera hjá stofnuninni en hjá ráðherra þar sem skilyrði vegna skráningar loftfara eru oft á tíðum tækilegs eðlis og krefjast sérfræðiþekkingar.

Um 3. gr.

Breyting þessi er gerð þar sem hugtakið lofthæfisskírteini er ekki lengur notað heldur er hugtakið lofthæfivottorð notað. Einnig getur verið um annars konar gilda heimild til starfrækslu loftfars að ræða og því mikilvægt að slíkur möguleiki komi fram í lögnum.

Um 4. gr.

Breyting ákvæðisins felst eingöngu í því að nú er Flugmálastjórn veitt heimild til að setja reglur um lofthæfi sem ráðherra var áður heimilt. Þær reglur sem settar eru á grundvelli þessa ákvæðis eru í flestum tilvikum tæknilegs eðlis og krefjast sérfræðiþekkingar á sviðinu. Af þeirri ástæðu er eðlilegt að stofnunin sjái um setningu reglnanna.

Um 5. gr.

Lagt er til að ráðherra verði veitt heimild til að setja reglugerð m.a. um veðurþjónustu fyrir flugleiðsögu, fjarskiptaþjónustu og upplýsingaþjónustu flugmála. Nú stendur yfir vinna við að innleiða í íslenskan rétt kröfur sem Alþjóðaflugmálastofnunin gerir í viðaukum við Chicago-samninginn um almenningflug og er reglugerðarheimildin nauðsynleg vegna innleiðingar þeirra reglna og þáttur í að uppfylla alþjóðlegar skyldur Íslands á sviði flugmála.

Um 6. gr.

Í ákvæðinu er lagt til að 2. máls. 3. mgr. 71. gr. verði felldur niður en samkvæmt honum þarf staðfestingu ráðherra fyrir gjaldskrá þjónustu rekstraraðila flugvallar, flugleiðsöguþjónustu og flugumferðar. Breytingin er í samræmi við tilskipun Evrópusambandsins nr. 2009/12/EC um gjalddöku á flugvöllum. Er þetta ákvæði í beinum tengslum við ákvæði 7. gr. frumvarpsins þar sem lagt er til að komi upp óleysanlegur ágreiningur um gjalddöku verði hægt að skjóta þeim ágreiningi til ákvörðunar Flugmálastjórnar Íslands. Yrði 2. máls. 3. mgr. 71. gr. ekki felldur niður væri hugsanlegt að sú staða kæmi upp að Flugmálastjórn Íslands tæki ákvörðun um gjaldskrá sem ráðherra hefði þá þegar staðfest. Verður slíkt að teljast óæskilegt og fara gegn grunnskipulagi íslenskrar stjórnslu.

Um 7. gr.

Í 7. gr. er lagt til að komi upp óleysanlegur ágreiningur innan notendanevndarinnar verði aðilum heimilt að skjóta honum til Flugmálastjórnar Íslands sem tekur ákvörðun í málinu. Ákvæðið er sett til að uppfylla skyldur Íslands samkvæmt EES-samningnum og á það rætur sínar að rekja til Evróputilskipunar nr. 2009/12/EC um gjalddöku á flugvöllum. Markmið tilskipunarinnar er að setja meginreglur varðandi gjalddöku á flugvöllum innan aðildarríkja Evrópusambandsins og EFTA/EES ríkjanna. Tilskipunin miðar að því að endurskilgreina sambandið milli rekstraraðila flugvallar og notenda flugvallar varðandi eftirtalda þætti: gagnsæi gjalddöku, samráð vegna gjalddöku og jafnræði notenda. Þar að auki er sú skylda lögð á ríki að tryggja að óháðum

eftirlitsaðila verði falið að skera úr ágreiningi milli aðila. Tilskipunin var að mestu innleidd með lögum nr. 15/2009 um breytingu á lögum um loftferðir, nr. 60/1998, með síðari breytingum en eftir stóð að innleiða ákvæði um hinn óháða eftirlitsaðila sem gæti skorið úr um ágreining aðila. Í 7. gr. er því lagt til að Flugmálastjórn Íslands verði veitt þetta hlutverk og heimild til ákvörðunar töku til úrlausnar ágreinings. Ákvörðun Flugmálastjórnar samkvæmt greininni er því ekki stjórnvaldsákvörðun og af þeirri ástæðu er hún endanleg á stjórnslustigi og ekki kæránleg til ráðherra. Í samræmi við gildistökuákvæðið er lagt til að þetta ákvæði taki ekki gildi fyrr en 1. janúar 2011, sbr. 17. gr. frumvarpsins.

Um 8. gr.

Lagt er til að við 1. mgr. 76. gr. verði bætt málslið þar sem leyfi Flugmálastjórnar er gert að skilyrði fyrir flugsýningum, kennsluflugi og fallhlífarstökki á sýningu eða samkomu og í 3. mgr. verði ráðherra veitt heimild til að setja ákvæði í reglugerð um flugsýningar og fallhlífarstökk. Í gildandi reglugerð um flugsýningar og flugkeppnir nr. 442/1976 er lagastoðin 82., 89. og 188. gr. eldri loftferðalaga nr. 34/1964. Í gildandi loftferðalögum eru 76. gr. og 145. gr. sambærileg við 89. gr. 188. gr. eldri laga, en 82. gr. eldri laga á enga samsvörun í gildandi lögum. Í 82. gr. eldri laga er fjallað um leyfi til loftferða og þar segir í 3. mgr. að leyfi þurfi til sýningarflugs og kennsluflugs. Í gildandi loftferðalögum er ekki minnst á flugsýningar, sýningarflug eða kennsluflug og nauðsynlegt að bæta þar úr. Gildandi reglugerð um fallhlífarstökk nr. 440/1976 er lagastoðin 188. gr. eldri loftferðalaga nr. 34/1964 sem er eins og áður segir sambærileg við 145. gr. gildandi loftferðalaga. Ákvæðinu er því ætlað að styrkja reglugerðarheimildir ráðherra.

Um 9. gr.

Lagt er til að upphæð hlutlægrar bótaábyrgðar á tjóni hvers farþega verði hækkuð úr 100.000 SDR í 113.100 SDR. Þessi breyting kemur til vegna breytinga sem Alþjóðaflugmálastofnunin hefur gert á Montreal samningnum sem tóku gildi fyrir aðildarríki þann 30. desember 2009 en samningurinn fjallar um sameiginlegar alþjóðareglur um bætur vegna tjóns flugfarþega. Þar sem íslenska ríkið er aðili að samningnum er það skuldbundið til að innleiða þessa hækkun.

Um 10. gr.

Lagt er til að kveðið verði á um skyldu flytjenda sem fljúga til eða frá landinu eða innan Íslands til að greiða bætur til farþega eða eigenda farangurs eða farms hafi tjón orðið vegna tafa á flutningi. Í 2. mgr. er miðað við seinkun um þrjár klukkustundir og á það viðmið sér fordæmi í nýlegum dómi Evrópudómstólsins, *Joined Cases C-402/07 og C-432/07*. Í 3. mgr. verði kveðið á um að flytjanda sé ekki skylt að greiða bætur til farþega sem orðið hefur fyrir töfum ef farþeginn hefur ferðast endurgjaldslaust eða á afsláttarverði sem ekki stendur almenningi til boða. Í 4. mgr. er svo kveðið á um heimild ráðherra til að setja reglugerðir um fyrirkomulag bótagreiðslna og annað tengt bótagreiðslum til farþega eða eigenda farangurs eða farms. Ákvæðinu er því ætlað að tryggja réttindi neytenda flugþjónustu verði þeir fyrir tjóni.

Um 11. gr.

Þessar breytingar eru einnig gerðar vegna breytinga Alþjóðaflugmálastofnunarinnar á Montreal samningum, sbr. athugasemdir um 9. gr.

Um 12. gr.

Í greininni eru lögð til nýmæli tengd neytendavernd. Ákvæðið er sett til að uppfylla skyldur Íslands samkvæmt EES-samningnum og á rætur sínar að rekja til Evrópureglugerðar nr. 1008/2008 um sameiginlegar reglur um framkvæmd flugþjónustu innan sambandsins. Lagt er til að sú skylda verði lögð á flugrekendur, flytjendur, ferðaskrifstofur eða umboðsmenn framangreindra aðila að tryggja að í heildarverði séu sérgreind álögð opinber gjöld og skattar frá öðrum gjöldum kostnaði eða þóknunum rekstraraðilans sem óhjákvæmilegur er í rekstri hans. Með þessu er m.a. verið að koma í veg fyrir að rekstraraðili geti dulið almennan rekstrarkostnað undir því yfirskini að um opinber gjöld eða skatta sé að ræða. Flugfélög hafa t.d. um nokkurt skeið verið með sérgreint eldsneytisgjald og flokkað það með sköttum og gjöldum þannig að ætla megi að þetta sé hluti af opinberri skattheimtu en ekki almennum rekstrarkostnaði flugrekandans. Kaupendum þarf að vera ljóst hvaða upphæð þeir þurfa í raun að greiða fyrir farmiða eða flutning m.a. svo þeim sé mögulegt að gera raunverulegan verðsamanburð á milli þeirra sem bjóða uppá þjónustuna. Einnig þarf valkvæður kostnaður að vera ljós allt frá upphafi söluferlisins.

Í 2. mgr. er lagt til að hnykkt verði á þeim réttindum neytenda að óheimilt sé að mismuna þeim um upplýsingagjöf og aðgengi að farmiðaverði og farmiðum á grundvelli þjóðernis, búsetu eða staðsetningar söluaðila.

Í 3. mgr. er ráðherra veitt heimild til að kveða nánar á um upplýsingagjöf vegna kostnaðar farmiða eða flutnings í reglugerð.

Um 13. gr.

Lagt er til það nýmæli að kveðið verði á um rétt neytenda flugþjónustu til að kvarta til Flugmálastjórnar telji þeir flugrekenda, flytjenda, ferðaskrifstofu eða umboðsmann þeirra hafa brotið gegn skyldum sínum samkvæmt loftferðalögunum eða reglugerðum settum á grundvelli þeirra. Kveðið er á um hvernig Flugmálastjórn skuli bregðast við slíkum kvörtunum og heimild hennar til töku ákvörðunar til að skera úr um ágreining. Er ákvörðunin kæránleg til ráðherra og Flugmálastjórn heimilt að framfylgja henni skv. 136. gr. Flugmálastjórn er einnig heimilt að svipta aðila starfsleyfi sem ítrekað gerast brotlegir gagnvart neytendum.

Samkvæmt gildandi lögum hefur Flugmálastjórn veitt álit sitt á þeim kvörtunum sem farþegar beina til hennar en reynslan sýnir að flugrekendur hafna í ítrekuðum mæli álitum Flugmálastjórnar þar sem þau séu einungis álit en ekki ákvörðun og því ekki bindandi fyrir þá. Af þessari ástæði þykir mikilvægt að styrkja stoðir neytendaverndar á sviði flugþjónustu og veita Flugmálastjórn heimild til að skera út um kvartanir sem henni berast með ákvörðun sem hefur bindandi áhrif fyrir veitendur þjónustunnar.

Um 14. gr.

Lagt er til að Flugmálastjórn verði gert heimilt að leggja stjórnvaldssektir á eftirlitsskyldan aðila að tillögu Eftirlitsstofnunar EFTA eða Flugöryggisstofnunar Evrópu enda sé um óheimilt athæfi að ræða samkvæmt íslenskum lögum. Ákvæðið er sett til að uppfylla skuldbindingar Íslands samkvæmt EES-samningnum og á rætur sínar að rekja til reglugerðar 216/2008 um sameiginlegar reglur og stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópu. Í reglugerðinni er gert ráð fyrir því að Eftirlitsstofnun EFTA og Flugöryggisstofnun Evrópu sé heimilt að leggja sektir á eftirlitsskylda aðila. Talið er að EES-samningurinn veiti þeim stofnunum ekki heimild til að leggja sektir á eftirlitsskylda aðila á Íslandi og því sé nauðsynlegt að Flugmálastjórn Íslands komi að því ferli og sé það íslenska stjórnvald sem leggur sektirnar á.

Um 15. gr.

Ákvæðið er efnislega að hluta til samhljóða 140. gr. gildandi laga en heimildir Flugmálastjórnar Íslands til töku ákvarðana á verksviði sínu er styrktar. Sérstaklega er áréttað að ákvarðanir Flugmálastjórnar geta bæði haft almennt gildi og sérstakt gildi þ.e. beinst að tilteknum hópum eða aðilum sem og að þær eru bindandi fyrir þá aðila sem ákvörðunin beinist að. Einnig er lagt til að birting ákvarðana á heimasíðu stofnunarinnar verði lögð að jöfnu við birtingu í flugmálahandbók enda geta ákvarðanir haft gildi fyrir almenna farþega svo sem á sviði neytenda- og öryggismála. Í slíkum tilvikum er talið eðlilegra að ákvarðanirnar séu birtar á heimasíðu stofnunarinnar enda auðveldar það aðgengi að upplýsingunum fyrir hinn almenna borgara.

Um 16. gr.

Lagt er til að í 146. gr. d. verði kveðið á um þá skyldu að notast skuli við alþjóðlega staðla og viðurkennda framkvæmd mælieininga við starfrækslu flugs og heimild Flugmálastjórnar til að setja reglur um slíkar mælieiningar. Einnig er lagt til að í 146. gr. e. verði Flugmálastjórn Íslands veitt heimild til að setja nánari reglur um tæknilegar útfærslur almennra krafna um flugkort, starfrækslu loftfara, skráningu þeirra og lofthæfi og umhverfisvernd. Er hér yfirleitt um tæknileg atriði að ræða sem krefjast sérfræðipækkingar og því eðlilegt að heimild til setningar slíkra reglna sé hjá Flugmálastjórn.

Um 17. gr.

Í ákvæðinu er lagt til að lögin öðlist þegar gildi að undanskildu ákvæði 7. gr. sem kveður á um heimild aðila í notendanefnd til að skjóta ágreiningi til Flugmálastjórnar Íslands. Er gildistöku þess ákvæðis frestað til að veita stofnuninni tíma til að búa sig undir aukin verkefni.