

Sp.

769. Tillaga til þingsályktunar

[343. mál]

um bættu þjónustu við farþega í innanlandsflugi.

Flm.: Hjörleifur Guttormsson.

Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að láta fara fram ítarlega úttekt á þjónustu við farþega á flugleiðum innanlands og á samgöngum við flugvelli og gera tillögur til úrbóta.

Áhersla verði m. a. lögð á að kanna eftirtalda þætti:

- a) Aðstöðu flugfélaga til að rækja eðlilega þjónustu við farþega.
- b) Núverandi þjónustu af hálfu flugfélaganna við farþega í áætlunarflugi, m. a. þegar tafir verða.
- c) Samgöngur að og frá flugvöllum, m. a. með sérleyfisbifreiðum og reglur um snjóruðning af vegum í því sambandi.

Úttekt þessari verði lokið fyrir 1. des. 1984 og þá skilað um hana greinargerð til Alþingis. Í framhaldi af henni verði endurskoðuð lög og reglur varðandi flugsamgöngur innanlands, m. a. með það að markmiði að tryggja góða þjónustu við farþega í innanlandsflugi og virkt eftirlit með starfsemi sérleyfishafa.

Greinargerð.

Innanlandsflug er mjög veigamikill þáttur í samgöngum. Fólk í þremur landshlutum, á Vestfjörðum, Norðurlandi og Austurlandi, er að miklu leyti háð flugsamgöngum við höfuðstaðinn, einkum að vetrarlagi. Flug innan landshluta gegnir einnig vaxandi hlutverki. Fimm flugfélög hafa leyfi til reglubundins áætlunarflugs innanlands og flugvellar sem þar koma við sögu eru 44 talsins. Fjöldi farþega í innanlandsflugi var á árinu 1982 um 606 þúsund manns, sbr. fylgiskjal I.

Sérstök stjórnskipuð nefnd á vegum samgönguráðuneytisins vinnur nú að tillögugerð um helstu framkvæmdir á sviði flugmála á næstu árum, þar á meðal varðandi öryggi í flugumferð. Af þeim sökum er ekki um þau atriði fjallað í þessari tillögu, heldur lögð áhersla á það sem snýr að þjónustu við farþega. Vissulega kalla endurbætur á því sviði á framkvæmdir, einkum við flugstöðvar og flugskýli, og þannig eru þessir þættir samslungnir.

Tillagan gerir ráð fyrir ítarlegri úttekt á öllu því er varðar þjónustu við farþega á innanlandsleiðum og samgöngur við áætlunarflugvelli. Líðan farþega er komin undir smáa og stóru allt frá upphafi ferðaundirbúnings til loka ferðar. Þar sem ferð hefst með áætlunarbifreið til flugvallar skiptir miklu að treysta megi á að komast leiðar sinnar í góðum farkosti á sem skemmstum tíma. Ástand vega og snjóruðningur að vetrarlagi kemur inn í þá mynd, en þau mál eru víða í ólestri og aðgerðir Vegagerðar ríkisins oft ekki felldar að flugáætlunum og gagnkvæmt. Reglur um snjómokstur eru of ósveigjanlegar til mikils óhagræðis fyrir farþega og heil byggðarlög. Á því sviði er brýn þörf á endurskoðun svo og hlutdeild ríkisins í rekstri snjóbifreiða þegar vegum er ekki haldið opnum.

Aðstæður á flugvöllum eru víða afleitar fyrir farþega og sums staðar á áætlunarflugvöllum er ekkert farþegaskýli að finna. Slíkt takmarkar að sjálfsögðu alla þjónustu við farþega og sérstök þörf er úrbóta í þeim efnum.

Á flugvöllum og í flugi reynir mikið á mannlega þjónustuþætti og greiðar upplýsingar

fyrir farþega. Flestir starfsmenn flugfélaganna leggja sig fram í starfi innan þess ramma sem þeim er ætlaður, en oft reynir á vegna þeirra hnúta sem myndast þegar tafir verða á flugi.

Sú staðreynd að flugfélögin hafa einokunaraðstöðu á tilteknum flugleiðum hefur ótvírætt þá hættu í för með sér að dregið er úr þjónustu við farþega umfram það sem væri ef um virka samkeppni milli flugfélaga væri að ræða. Þessu þarf að mæta með skýrum reglum sem flugfélögunum sé gert að fara eftir varðandi þjónustu við farþega og liður í því hlýtur að vera ákveðið lágmark starfsmanna til að sinna farþegum.

Erfið veðurskilyrði og bágbornar aðstæður á flugvöllum valda því oft að tafir verða á flugi, til mikilla óþæginda fyrir farþega og flugrekstur. Gera verður ráð fyrir slíku í þjónustu við farþega, en á því er mikill misbrestur í innanlandsfluginu. Fólk situr jafnvel hálfra og heilu dagana í flugskýlum án þess að eiga kost á málsverði eða vera boðin hressing, og falli flugniður milli daga þurfa menn að jafnaði að verða sér úti um náttstað á eigin kostnað, jafnvel leita heim til sín aftur um langan veg þegar um er að ræða flugvelli úti á landi. Hér eru aðstæður vissulega mjög mismunandi, en engar fastmótaðar reglur eru um það til hvers sé ætlast af flugfélögunum við slíkar aðstæður. Þetta leiðir oft til árekstra og misskilnings til ama fyrir farþega og starfsfólk. Að mati flutningsmanns er eðlilegt að gera hér meiri kröfur til flugfélaganna en hingað til, en um það þarf að leita skynsamlegs samkomulags og fella að sérleyfum.

Hafa ber í huga að oft eru það tiltölulega lítilfjórleg atriði og atvik sem ráðið geta miklu um líðan ferðamannsins og gott skipulag og viðmót getur bætt úr við annars frumstæðar aðstæður. Upplýsingum flugfélaganna við farþega og aðra viðskiptavini er oft mjög áfátt. Þetta á við um flugferðir, komu- og brottfarartíma flugvéla og breytingar á flugáætlun. Íðulega eru gefnar rangar upplýsingar eða vanrækt að tilkynna um breytingar á auglýstri flugáætlun. Á þessu verður að ráða bót. Þá er símasamband við afgreiðslur á flugvöllum víða ófullkomið, t. d. getur það tekið langan tíma að ná sambandi við afgreiðsluna á Reykjavíkflugvelli vegna álags. Úr slíku hlýtur að vera unnt að bæta skjótlega.

Í tillögunni er gert ráð fyrir að lokið verði við umrædda úttekt eigi síðar en 1. des. næstkomandi og verði henni skilað sem greinargerð til Alþingis. Er þá m. a. haft í huga að endurnýja þarf mörg sérleyfi um áramótin 1984—85 og æskilegt að þá sé unnt að taka mið af niðurstöðum.

Í framhaldi af þessu er síðan gert ráð fyrir að unnið verði að æskilegum laga- og reglugerðarbreytingum til að tryggja sem besta þjónustu og eftirlit með þeim sem leyfi hafa til flugrekstrar og sérleyfi til fólksflutninga að og frá flugvöllum.

Aðbúnaður að flugi hérlendis hefur verið alltof lakur til þessa. Taka þarf þar á mörgum þáttum, en í því sambandi má farþeginn, ferðamaðurinn sjálfur, síst verða útundan.

Fylgiskjal I.**Flutningur um íslenska flugvelli árið 1982.
(Upplýsingar frá flugmálastjórn.)**

Staður	Fjöldi farþega	Vörur (tonn)	Póstur (tonn)
Reykjavík	277 798	2 791	919
Akureyri	111 258	1 182	413
Ísafjörður	46 204	410	157
Egilsstaðir	41 397	576	210
Vestmannaeyjar	30 685	176	53
Húsavík	17 083	212	73
Hornafjörður	13 812	163	78
Sauðárkrókur	12 021	94	51
Patreksfjörður	8 688	125	56
Siglufjörður	5 421	54	13
Blönduós	3 911	22	2
Vopnafjörður	3 723	69	30
Rif	3 707	5	—
Flateyri	3 633	40	8
Stykkishólmur	3 183	7	—
Norðfjörður	2 777	20	4
Bíldudalur	2 672	38	15
Suðureyri	2 656	30	17
Pingeyri	2 564	117	26
Ólafsfjörður	2 071	55	3
Pórshöfn	2 053	49	22
Grimsey	1 783	20	4
Raufarhöfn	1 582	46	21
Hólmavík	1 300	9	7
Gjögur	863	7	4
Kópasker	661	6	—
Borgarfjörður eystri	447	36	7
Breiðdalsvík	446	4	3
Grundarfjörður	281	—	—
Bakkafjörður	250	9	4
Reykhólar	244	—	—
Hvammstangi	190	—	—
Fagurhólsmýri	165	—	—
Búðardalur	157	1	—
Mývatn	156	—	—
Djúpivogur	39	—	—
Alls innanlands:	605 881	6 373	2 200
Keflavík	472 787	4 770	1 468

Fylgiskjal II.

Reglugerð um fyrirtæki er starfa að loftflutningum.

Nr. 91/1973, 49/1975, 205/1976, 405/1977, 476/1982.

Reglugerð þessi er sett samkvæmt lögum nr. 34 21. maí 1964 og öðlast hún gildi 1. maí 1973, og falla þá úr gildi reglur um fyrirtæki er starfa að loftflutningum, nr. 13 22. janúar 1947.

1. gr.

Leyfi samgönguráðherra þarf til reksturs reglubundinna loftferða í fjáraflaskyni yfir íslensku yfirráðasvæði. Leyfi hans þarf einnig til rekstrar annarra loftferða til fjáröflunar yfir nefndu yfirráðasvæði. Til kennsluflugs, sýningarflugs og annarrar loftferðastarfsemi sérstakrar tegundar þarf leyfi flugmálastjóra, enda þótt starfsemin sé eigi rekin til fjáröflunar, sjá 2. gr. Leyfi þarf ekki til annars einkaflugs.

2. gr.

Almenn flugstarfsemi skiptist í atvinnuflug og einkaflug. Atvinnuflug greinist eftir eðli starfseminnar í reglubundið áætlunarflug, óreglubundið flug, þjónustuflug og kennsluflug í atvinnuskyni. Með óreglubundnu flugi er átt við flutning á farþegum eða vörum sem ekki er áætlunarflug og sem framkvæmt er með flugvélum yfir 5 700 kg að hámarksþyngd. Með þjónustuflugi er meðal annars átt við: 1) Tækifærisferðir, vöruflug og hringflug sem framkvæmt er með flugvél 5 700 kg hámarksþyngd eða minna. 2) Fræsáningarflug, áburðarflug eða annað slíkt dreififlug. 3) Flugferðir til landfræðiathugana, könnunar á raflinum, fjárleit o. fl. 4) Dráttarflug. 5) Sjúkra- og björgunarflug. 6) Ljósmyndaflug. 7) Auglýsingaflug.

3. gr.

Peir aðilar, sem hyggjast sækja um leyfi til flugreksturs, skulu senda samgönguráðuneytinu umsóknir á þar til gerðu umsóknareyðublaði.

4. gr.

Leyfi til loftferða verður ekki veitt nema umsækjandi sanni að hann fullnægi þeim skilyrðum, sem sett hafa verið um þá loftferðastarfsemi sem hann hyggst reka. Auk þess skal umsækjandi vera skráður eigandi að minnsta kosti eins loftfars sem loftferðastarfsemin á aðallega að byggjast á.

5. gr.

Leyfi til loftferðastarfsemi er veitt til ákveðins tíma og veitir leyfishafa heimild til að stunda þá loftferðastarfsemi sem nánar er tiltekin í leyfisbréfinu.

6. gr.

Loftferðafyrirtæki, sem stundar reglubundið flug, óreglubundið flug eða þjónustuflug, skal hafa framkvæmdastjóra flugdeildar sem ber ábyrgð á flugrekstrinum í heild.

Framkvæmdastjórinn skal hafa sér til aðstoðar flugrekstrarstjóra og tæknistjóra. Flugrekstrarstjóri ber, ásamt framkvæmdastjóra, ábyrgð á flugrekstrinum (operations) og tæknistjóri ber, ásamt framkvæmdastjóra, ábyrgð á tækniatriðum flugrekstrarins. Flugrekstrarstjórinn skal vera starfsmaður hjá loftferðafyrirtækinu. Tæknistjórnin þarf í vissum tilvikum ekki að vera persóna eða fyrirtæki sem starfar hjá loftferðafyrirtækinu. Flugrekstrarstjóri og tæknistjóri skulu vera viðurkenndir af flugmálastjórn.

Ef starfsemi loftferðafyrirtækisins er lítil í sniðum getur flugmálastjórn samþykkt að framkvæmdastjóri sé jafnframt flugrekstrarstjóri og/eða tæknistjóri.

Framkvæmdastjóri flugdeildar skal bera ábyrgð á því að flugrekstrardeild og tæknideild sé gert kleift að sinna hlutverki sínu og skyldum.

Flugrekstrarstjóri ber ábyrgð á:

- a) stjórn og rekstri flugstarfseminnar, svo og skipulagi og umfangi flugdeildar,
- b) því að halda við og hafa tiltækar leiðbeiningar um stöðu, ábyrgð og tilhögun bæði í starfsemi á jörðu og á flugi er varðar starfslið flugrekstrardeildar,
- c) mati á hæfni flugstarfsliðs, viðurkenningu á hæfni þess til ráðningar og nauðsynlegri þjálfun þess,
- d) því að samþykkja flugverkefni frá sjónarmiði flugrekstrar, svo og skiptingu og skipulagningu flugverkefna með hliðsjón af hæfni flugverja, svo og að sjá um að flugverjar fái nægilega kennslu og þjálfun,
- e) stjórn á kennslu flugverja, eftirliti með henni og þjálfun þeirra samkvæmt gildandi reglum og flugrekstrarbók,
- f) því að nauðsynlegt leyfi, leiðsögubúnaður og upplýsingar um leitar- og björgunarþjónustu fyrir það svæði, sem flogið skal yfir, séu tiltæk fyrir hvert einstakt flug,
- g) því að hver einstakur flugverji hafi upplýsingar um, að svo miklu leyti sem þær eru nauðsynlegar hans sérstaka starfi, reglur og fyrirmæli, sem gilda á því svæði sem flogið skal yfir, fyrir flugvelli sem nota skal og um tilheyrandi leiðsögutæki á svæðum þessum og flugvöllum, svo og skyldur til að fara eftir þeim,
- h) að leiðarbækur og skýrslur, sem krafist er að skuli færðar í flugrekstrinum, séu rétt og reglulega færðar og við haldið,
- i) að fullnægt sé tilkynningarskyldu samkvæmt reglugerð um það efni eins og hún er á hverjum tíma.

Tæknistjóri ber ábyrgð á:

- a) skipulagningu og umfangi verksviðs, svo og stjórn tæknideildar loftferðafyrirtækisins, einnig samningum og framkvæmd á viðhaldi sem unnið er utan fyrirtækisins,
- b) því að tiltækar séu leiðbeiningar og haldið sé við leiðbeiningum um stöðu, ábyrgð og tilhögun er varðar vinnubrögð, viðhaldsvöndun og viðhaldseftirlit,
- c) mati á hæfni tæknistarfsliðs í ábyrgðarstöðum og nauðsynlegri þjálfun þess,
- d) úttegun og meðferð alls efnis sem notað er í viðhaldi og mikilvægt er fyrir gæðastaðal viðhaldsdeildar loftferðafyrirtækisins,
- e) að viðhaldsbækur og skýrslur, sem krafist er að skuli færðar, séu rétt og reglulega færðar og við haldið,
- f) að fullnægt sé tilkynningarskyldu samkvæmt reglugerð um það efni, eins og hún er á hverjum tíma.

Flugrekstrarstjóri og tæknistjóri eru samábyrgir fyrir skipulagningu þeirrar starfsemi sem tengir flugrekstur og viðhald og fyrir því að koma á fót og halda stöðugt við yfirliti um notkunarendingu og bilanir hluta.

Flugrekstrarstjóri og tæknistjóri skulu, nema flugmálastjórn telji það óþarft, gangast undir sérstakt próf hjá flugmálastjórn í reglum um loftferðir og framkvæmd þeirra.

Ef flugrekstrarstjóri og/eða tæknistjóri láta af störfum hjá loftferðafyrirtækinu skal framkvæmdastjórnin tilkynna það flugmálastjórn tafarlaust, svo og sækja um viðurkenningu á eftirmanni. Starfsemi fyrirtækisins má eigi halda áfram fyrr en nýr flugrekstrarstjóri og/eða tæknistjóri hefur á ný hafið störf hjá loftferðafyrirtækinu. Flugrekstrarstjóri og/eða tæknistjóri mega tilnefna staðgengil sinn í forföllum sínum, en ef þeir eru fjarverandi lengur en einn mánuð skal flugmálastjórn viðurkenna hlutaðeigandi staðgengil.

7. gr.

Hver sá sem stundar reglubundið áætlunarflug milli landa og hver sá sem stundar reglubundið áætlunarflug innanlands með þungum flugvélum, þ. e. flugvélum með meiri hámarksþyngd en 5700 kg, skal hafa flugumsjón sem flugmálastjórn hefur viðurkennt fyrir þann flugrekstur. Skal þar starfa flugumsjónarmaður (-menn) er hafi gilt skírteini skv. gr. 4.5. eða gr. 1.2.2. í reglugerð um skírteini gefin út af flugmálastjórn. Flugrekendur þeir, sem grein þessi tekur til, skulu í flugrekstursbók sinni gera grein fyrir verksviði og ábyrgð flugumsjónar og þeirra flugumsjónarmanna er hjá þeim starfa.

8. gr.

Séu lendingargjöld eða skoðunargjöld, sem leyfishafa ber að greiða fyrir starfsemi sína, ekki greidd á réttum tíma má afturkalla leyfi um stundarsakir eða fyrir fullt og allt séu vanskil veruleg og endurtekin. Leyfishafi skal tafarlaust skýra flugmálastjóra frá því ef þær breytingar verða á starfsemi hans sem valda því að þær forsendur, sem leyfisveitingin byggðist á, eru brostnar, t. d. að því er lýtur að starfskröfum, loftfarkosti, váttryggingum eða stjórnendum.

9. gr.

Leyfishafa er skylt að senda flugmálastjóra árlega skýrslu um flugstarfsemina, tölu farþega, fjölda ferða og aðrar upplýsingar sem máli skipta að dómi flugmálastjóra. Heimilt er flugmálastjóra að krefjast mánaðarlegra skýrslna, telji hann þess þörf.

Leyfishafi skal fyrir 1. apríl ár hvert senda flugmálastjóra reikninga félagsins fyrir liðið ár, í því formi er hann mælir fyrir um.

Nú dregur leyfishafi að senda slíkar skýrslur eða reikninga og er þá flugmálastjóra heimilt, eftir að hafa sent leyfishafa skriflega aðvörun, að svipta hann flugleyfi þar til úr er bætt. Slíkri ákvörðun flugmálastjóra má skjóta undir úrskurð ráðherra.

10. gr.

Beiðni um framlengingu á leyfi til loftferða skal senda samgönguráðuneytinu a. m. k. einum mánuði áður en leyfið rennur út. Með endurnýjunarumsókn skal senda upplýsingar um allar þær breytingar sem orðið hafa á starfseminni frá því að leyfið var gefið út eða síðast endurnýjað.

11. gr.

Leyfishafa er skylt að kaupa og viðhalda tryggingum í samræmi við ábyrgð þá sem hann ber samkvæmt gildandi lögum og reglugerðum á hverjum tíma.

Tryggingar þær, sem að framan getur, skal kaupa hjá váttryggjanda sem hefur varnarþing hér á landi í þeim málum sem rísa kunna út af tryggingum þessum.

12. gr.

Leyfishafi skal hlíta þeim ákvæðum um far- og farmgjöld sem samgönguráðuneytið setur á hverjum tíma.

Nú telur ráðuneytið ástæðu til þess að breyta far- og farmgjöldum á öllum eða einstökum flugleiðum og skal þá, áður en breytingin er ákveðin, gefa leyfishafa kost á að láta í té umsögn sína um hina fyrirhuguðu breytingu.

13. gr.

Ráðherra getur veitt sérleyfi til ákveðins tíma til reglubundinna áætlunarflugferða á sérstökum flugleiðum eða frá og til ákveðins lendingarstaðar eða byggðarlags. Sérleyfi fyrir

ákveðna flugleið skal bundið því skilyrði að leyfishafi fullnægi flutningsþörfinni að mati samgönguráðuneytis.

14. gr.

Ráðherra getur skyldað leyfishafa til að halda uppi ákveðinni tölu flugferða á einstökum flugleiðum er leyfishafi hefur óskað að starfrækja þótt ekki sé um sérleyfi að ræða.

15. gr.

Leyfishafa er skylt að hlíta fyrirmælum flugmálastjóra um áhafnir á hinum ýmsu gerðum loftfara.

16. gr.

Leyfishafi skal fullvissa sig um að flugstjórar þeir, sem hann ræður til starfa við farþegaflutninga í flugvélum með 5 700 kg hámarksþyngd eða minni, hafi 500 klst. flugtíma reynslu eða meira og þar af séu ekki færri en 100 flugstundir í yfirlandsflugi. Sé flogið í reglubundnu áætlunarflugi skal viðkomandi flugstjóri hafa a. m. k. 1 200 klst. flugtíma reynslu.

17. gr.

Í flugvélum, sem skráðar eru til flutninga á fleiri en 10 farþegum, skal í farþegaflugi vera aðstoðarflugmaður. Aðstoðarflugmaðurinn skal hafa gilt atvinnuflugmannsskírteini og fyrir flug skv. blindflugsreglum skal hann hafa gild blindflugsréttindi.

18. gr.

Flugvél skal þá aðeins heimilt flug, þar sem tilkynnt hefur verið um ísingu eða búast má við ísingu, sé hún búin ísvarnbúnaði á væng- og stélbrúnum, skrúfum og öðrum stöðum eftir því sem við á, og skal búnaður þessi fullnægja kröfum flugmálastjórnar um gerð, frágang, notkun og viðhald.

Flugvél, sem ætluð er til notkunar í reglubundnu áætlunarflugi samkvæmt blindflugsreglum, skal eftir 15. október 1976 búin framangreindum ísvarnbúnaði.

19. gr.

Eigi má hefja flug fyrr en flugstjóri hefur sannfærst um að viðhaldsvottorð hafi verið gefið út fyrir loftfarið í samræmi við gildandi reglur.

Flugstjóri skal sjá um að hleðslu- og jafnvægisráð sé gerð fyrir hvert flug eða röð af flugferðum. Af skránni skal hægt að sjá að þungi flugvélarinnar sé þannig að með hliðsjón af hugsanlegum veðurskilyrðum sé unnt að ljúka fluginu, hleðsla og dreifing farms og farþega skal vera þannig, að lega þyngdarpunkts sé innan rétttra marka. Hleðslu- og jafnvægisráðin skal vera samþykkt og undirrituð af flugstjóra. Hana skal geyma a. m. k. þrjú mánuði. Í stað hleðslu- og jafnvægisráð má í vissum tilvikum koma einföld hleðsluskrá ef flugmálastjórn hefur samþykkt það fyrir hlutaðeigandi loftfar og flugstarfsemi.

20. gr.

Sé flugvélavirki ekki að staðaldri á þeim stað sem loftfar er gert út frá skal flugmaður þess sanna að hann hafi hlotið fullnægjandi þekkingu á daglegri skoðun þess.

21. gr.

Gild flugrekstrarbók (operations manual) skal vera tiltæk og samþykkt af flugmálastjórn. Flugrekstrarbókin skal vera samin með hliðsjón af reglum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, International Civil Aviation Organisation (ICAO), „Manual of Procedures for

Operations Certification and Inspection“, eins og þær eru á hverjum tíma. Flugmálastjórn skal látið í té eitt eintak af flugrekstrarbók og halda skal við leiðréttinga- og breytingaþjónustu.

22. gr.

Gild viðhaldsbók skal vera tiltæk fyrir hverja flugvélartegund, sem flugrekandi notar, og vera samþykkt af flugmálastjórn. Viðhaldsbók skal samin á kerfisbundinn hátt og hafa efnisyfirlit og skrá yfir leiðréttingar og breytingar. Flugmálastjórn skal látið í té eitt eintak af viðhaldsbók og skal leiðréttinga- og breytingaþjónustu haldið við.

23. gr.

Loftferðafyrirtæki ber að haga flugrekstri sínum í samræmi við skilyrði sem sett eru í leyfisbréfinu.

24. gr.

Viðurlög við brotum á reglugerð þessari eru hin sömu og greinir í XIII. kafla laga um loftferðir, nr. 34 21. maí 1964.

25. gr.

Eigi síðar en tveimur mánuðum eftir gildistöku reglugerðar þessarar skulu allir þeir, sem öðlast hafa leyfi til flugrekstrar samkvæmt eldri ákvæðum, sækja um endurnýjun leyfisins samkvæmt reglugerð þessari, ella fellur leyfið niður.

Þetta nær þó ekki til þeirra flugfélaga sem halda uppi reglubundnu áætlunarflugi á erlendum flugleiðum til og frá Íslandi samkvæmt tvíhliða loftferðasamningum, né heldur til þeirra félaga sem starfrækja reglubundið áætlunarflug innanlands og hafa til þess sérleyfi.

Fylgiskjal III.

Auglýsingar um veitingu leyfa til áætlunarflugs innanlands.

Nr. 358.

15. ágúst 1979.

AUGLÝSING

um veitingu leyfa til áætlunarflugs innanlands.

Samkvæmt heimild í 3. gr. laga nr. 119 28. desember 1950 um stjórn flugmála, og VII. kafla laga nr. 34 21. maí 1964, um loftferðir, hefur samgönguráðuneytið í dag veitt Flugleiðum hf., Reykjavík, sérleyfi til áætlunarflugs með farþega, vörur og póst á eftirtöldum flugleiðum innanlands, tímabilið 1. október 1979 til 31. desember 1984:

1. Reykjavík — Patreksfjörður — Reykjavík
2. Reykjavík — Þingeyri — Reykjavík
3. Reykjavík — Ísafjörður — Reykjavík
4. Reykjavík — Sauðárkrókur — Reykjavík
5. Reykjavík — Akureyri — Reykjavík

6. Reykjavík — Húsavík — Reykjavík
7. Reykjavík — Raufarhöfn — Reykjavík
8. Reykjavík — Þórshöfn — Reykjavík
9. Reykjavík — Egilsstaðir — Reykjavík
10. Reykjavík — Neskaupstaður — Reykjavík
11. Reykjavík — Hornafjörður — Reykjavík
12. Reykjavík — Fagurhólsmýri — Reykjavík
13. Reykjavík — Vestmannaeyjar — Reykjavík
14. Akureyri — Egilsstaðir — Akureyri
15. Akureyri — Ísafjörður — Akureyri

Sérleyfinu fylgir einkaréttur til að reka áætlunarflug á umræddum flugleiðum, en jafnframt skylda til að halda þar uppi föstum áætlunarferðum, eftir því sem flutningaþörf krefur, að dómi ráðuneytisins.

Enn fremur hefur ráðuneytið í dag veitt sama félagi, til sama tíma, leyfi til reksturs áætlunarferða með farþega, vörur og póst, á eftirgreindum flugleiðum án sérleyfis:

1. Patreksfjörður — Ísafjörður — Patreksfjörður
2. Þingeyri — Ísafjörður — Þingeyri
3. Sauðárkrókur — Húsavík — Sauðárkrókur
4. Akureyri — Húsavík — Akureyri
5. Egilsstaðir — Hornafjörður — Egilsstaðir
6. Hornafjörður — Fagurhólsmýri — Hornafjörður.

Samgönguráðuneytið, 15. ágúst 1979.

Ragnar Arnalds.

Birgir Guðjónsson.

13. september 1979.

Nr. 383.

AUGLÝSING

um veitingu leyfa til áætlunarflugs innanlands.

Samkvæmt heimild í 3. gr. laga nr. 119 28. desember 1950 um stjórn flugmála, og VII. kafla laga nr. 34 21. maí 1964, um loftferðir, hefur ráðuneytið í dag veitt Arnarflugi hf., Reykjavík, sérleyfi til áætlunarflugs með farþega, vörur og póst á eftirtöldum flugleiðum innanlands, tímabilið 13. september 1979 til 31. desember 1984:

1. Reykjavík — Rif — Reykjavík
2. Reykjavík — Grundarfjörður — Reykjavík
3. Reykjavík — Stykkishólmur — Reykjavík
4. Reykjavík — Búðardalur — Reykjavík
5. Reykjavík — Reykhólar — Reykjavík
6. Reykjavík — Bíldudalur — Reykjavík
7. Reykjavík — Flateyri — Reykjavík
8. Reykjavík — Suðureyri — Reykjavík

9. Reykjavík — Hólmavík — Reykjavík
10. Reykjavík — Gjögur — Reykjavík
11. Reykjavík — Hvammstangi — Reykjavík
12. Reykjavík — Blönduós — Reykjavík
13. Reykjavík — Siglufjörður — Reykjavík.

Samkvæmt sömu heimildum hefur ráðuneytið í dag einnig veitt flugfélaginu Ernir hf., Ísafirði, sams konar leyfi á flugleiðinni Ísafjörður — Hólmavík — Gjögur — Ísafjörður og Flugfélagi Norðurlands hf., Akureyri, á flugleiðunum Akureyri — Mývatn — Akureyri, og Akureyri — Mývatn — Reykjavík — Mývatn — Akureyri.

Sérleyfum félaganna fylgir einkaréttur til að reka áætlunarflug á umræddum flugleiðum, en jafnframt skylda til að halda þar uppi föstum áætlunarferðum, eftir því sem flutningaþörf krefur, að dómi ráðuneytisins.

Samgönguráðuneytið, 13. september 1979.

Ragnar Arnalds.

Birgir Guðjónsson.

6. desember 1979.

Nr. 487.

AUGLÝSING

um veitingu leyfis til áætlunarflugs.

Samkvæmt heimild í VII. kafla laga nr. 34 21. maí 1964, um loftferðir, hefur samgönguráðuneytið í dag veitt flugfélagi Austurlands hf. leyfi til reglubundins flugs með farþega, vörur og póst á eftirtöldum flugleiðum:

Egilsstaðir — Neskaupstaður — Akureyri — Neskaupstaður — Egilsstaðir.

Egilsstaðir — Neskaupstaður — Höfn — Neskaupstaður — Egilsstaðir.

Egilsstaðir — Höfn — Fagurhólsmýri — Kirkjubæjarklaustur — Reykjavík — Kirkjubæjarklaustur — Fagurhólsmýri — Höfn — Egilsstaðir.

Leyfi þetta gildir frá 1. janúar 1980 til 31. desember 1983.

Samgönguráðuneytið, 6. desember 1979.

Magnús H. Magnússon.

Birgir Guðjónsson.

2. maí 1983.

Nr. 296.

AUGLÝSING

um veitingu sérleyfis til áætlunarflugs.

Samkvæmt heimild í 3. gr. laga nr. 119 28. desember 1950, um stjórn flugmála og VIII. kafla laga nr. 34 21. maí 1964, um loftferðir, hefur samgönguráðuneytið hinn 21. desember 1982 veitt Flugfélagi Austurlands hf., Egilsstöðum, sérleyfi til reglubundins áætlunarflugs með farþega, vörur og póst á eftirtöldum flugleiðum innanlands á tímabilinu 1. janúar 1983 til 31. desember 1984:

1. Egilsstaðir — Vopnafjörður — Bakkafjörður — Egilsstaðir
2. Egilsstaðir — Borgarfjörður eystri — Egilsstaðir
3. Egilsstaðir — Neskaupstaður — Egilsstaðir
4. Egilsstaðir — Djúpvogur — Höfn — Egilsstaðir.

Sérleyfinu fylgir einkaréttur til að reka áætlunarflug á framangreindum flugleiðum, en jafnframt skylda að halda uppi áætlunarferðum eftir því sem flutningaþörf krefur að mati ráðuneytisins.

Samgönguráðuneytið, 2. maí 1983.

Steingrímur Hermannsson.

Ragnhildur Hjaltadóttir.

20. október 1980.

Nr. 597.

AUGLÝSING

um veitingu leyfa til áætlunarflugs innanlands.

Samkvæmt heimild í VII. kafla laga nr. 34 21. maí 1964, um loftferðir, hefur ráðuneytið í dag veitt Flugfélagi Norðurlands hf., Akureyri, leyfi til áætlunarflugs með farþega, vörur og póst á eftirtöldum flugleiðum innanlands, tímabilið 22. október 1980 til 31. desember 1984:

1. Akureyri — Ólafsfjörður — Akureyri
2. Ólafsfjörður — Reykjavík — Ólafsfjörður
3. Akureyri — Sauðárkrókur — Blönduós — Akureyri.

Samkvæmt sömu heimild hefur ráðuneytið í dag einnig veitt Flugfélaginu Ernir hf., Ísafirði sams konar leyfi, sama tímabil, á eftirtöldum flugleiðum:

1. Ísafjörður — Reykjanes — Arngerðareyri — Melgraseyri — Bæir — Ísafjörður
2. Ísafjörður — Reykjanes — Reykhólar — Ísafjörður
3. Ísafjörður — Þingeyri — Ísafjörður.

Samgönguráðuneytið, 20. október 1980.

Steingrímur Hermannsson.

Birgir Guðjónsson.

16. janúar 1979.

Nr. 62.

AUGLÝSING

um veitingu sérleyfis til áætlunarflugs.

Samkvæmt heimild í 3. gr. laga nr. 119 28. desember 1950, um stjórn flugmála, og VII. kafla laga nr. 34 21. maí 1964, um loftferðir, hefur samgönguráðuneytið í dag veitt Flugfélagi Norðurlands hf., Akureyri, sérleyfi til reglubundins áætlunarflugs með farþega, vörur og póst á eftirtöldum flugleiðum tímabilið 16. janúar 1979 til 31. desember 1983.

Akureyri — Siglufjörður — Akureyri
Akureyri — Grímsey — Akureyri
Akureyri — Kópasker — Akureyri
Akureyri — Vopnafjörður — Akureyri.

Sérleyfinu fylgir einkaréttur til að reka áætlunarflug á téðri flugleið, en jafnframt skylda til að halda uppi áætlunarferðum eftir því sem flutningaþörf krefur að mati ráðuneytisins.

Samgönguráðuneytið, 16. janúar 1979.

Ragnar Arnalds.

Birgir Guðjónsson.

29. september 1981.

Nr. 568.

AUGLÝSING

um veitingu sérleyfis til áætlunarflugs.

Samkvæmt heimild í 3. gr. laga nr. 119 28. desember 1950, um stjórn flugmála, og VII. kafla laga nr. 34 21. maí 1964, um loftferðir, hefur samgönguráðuneytið í dag veitt Flugfélagi Norðurlands hf., Akureyri, sérleyfi til reglubundins áætlunarflugs með farþega, vörur og póst á eftirtöldum flugleiðum innanlands á tímabilinu 1. október 1981 til ársloka 1984:

Akureyri — Raufarhöfn — Akureyri
Akureyri — Þórshöfn — Akureyri.

Sérleyfinu fylgir einkaréttur til að reka áætlunarflug á framangreindum flugleiðum, en jafnframt skylda til að halda uppi áætlunarferðum eftir því sem flutningaþörf krefur að mati ráðuneytisins.

Samgönguráðuneytið, 29. september 1981.

Steingrímur Hermannsson.

Birgir Guðjónsson.