

Sp. 121. Tillaga til þingsályktunar [117. mál]
um athugun á flugfargjöldum.

Flm.: Hjörleifur Guttormsson.

Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að láta fara fram athugun á flugfargjöldum hjá íslenskum flugfélögum með sérstöku tilliti til hárra fargjalda í innanlandsflugi. Jafnframt verði gerður samanburður á fargjöldum á flugleiðum innan lands og til útlanda, svo og milli Evrópu og Norður-Ameríku með viðkomu í Keflavík.

Greinargerð um þetta efni verði lögð fyrir Alþingi ekki síðar en haustið 1988.

Greinargerð.

Engin þjóð í Vestur-Evrópu og líklega í heiminum notar flug í jafnmiklum mæli og Íslendingar. Á það bæði við um flug innan lands og ferðir til útlanda. Ástæðan er augljós, þ.e. lega landsins og bágbornar samgöngur á landi.

Samkvæmt heimild í reglugerð nr. 476/1982 (fylgiskjal I) getur ráðherra „veitt leyfi 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 flutningaþörfinni.“ (Sjá 13. gr.)

Í 12. gr. sömu reglugerðar segir um fargjöld:

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

Nú telur ráðuneytið ástæðu til þess að breyta far- eða 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.“

Á grundvelli þessara heimilda úthlutar samgönguráðherra flugrekstrarleyfum, og á grundvelli þeirra hefur viðkomandi flugfélag einokun á viðkomandi flugleið um tiltekinn tíma. Slíkum sérleyfum ættu að fylgja ákveðnar kröfur um þjónustu og virkt eftirlit með fargjöldum. Ástæða er til að ætla að nokkuð skorti á að af opinberri hálfu sé staðið að þessu með fullnægjandi hætti, t.d. er engin ákvæði að finna í flugrekstrarleyfum um þjónustu við farþega utan þess sem kveðið er á um fjölda ferða.

Tillagan gerir ráð fyrir að athugun fari fram á fargjöldum sem einum af þeim þáttum er snúa að viðskiptavinum flugfélaganna. Alþingi verði síðan gerð grein fyrir niðurstöðum þessarar könnunar innan árs.

Í tillögunni er staðhæft að fargjöld á innanlandsleiðum séu há að mati flutningsmanns. Best er að láta tölur tala sínu máli. Frá 3. nóvember sl. voru fargjöldin hjá Flugleiðum á helstu flugleiðum innan lands sem hér greinir:

Gjaldskrá innanlandsflugs Flugleiða frá 3. nóv. 1987.

Frá Reykjavík til		Aðra leið	Skattur	Samtals	Fram og til baka	Skattur	Samtals
Akureyrar	AEY	3318	100	3418	6636	200	6836
Breiðdalsvíkur	BXV	4575	100	4675	9150	200	9350
Egilsstaða	EGS	4430	100	4530	8860	200	9060
Fagurhólsmýrar	FAG	3367	100	3467	6734	200	6934
Fáskrúðsfjarðar	FAS	4575	100	4675	9150	200	9350
Hornafjarðar	HFN	3905	100	4005	7810	200	8010
Húsavíkur	HZK	3758	100	3858	7516	200	7716
Ísafjarðar	IFJ	3098	100	3198	6196	200	6396
Norðfjarðar	NOR	4572	100	4672	9144	200	9344
Ólafsfjarðar	OFJ	3878	100	3978	7756	200	7956
Patreksfjarðar	PFJ	2999	100	3099	5998	200	6198
Sauðárkróks	SAK	2981	100	3081	5962	200	6162
Pingeyrar	TEY	2965	100	3065	5930	200	6130
Vestmannaeyja	VEY	2154	100	2254	4308	200	4508

Taxtar annarra flugfélaga eru um flest svipaðir og Flugleiða og hækkanir á þeim fylgjast venjulega að.

Við ofangreindar tölur bætist ferðakostnaður að og frá flugvöllum. Með sérleyfisbifreiðum nemur hann á lengri leiðum um og yfir 1000 kr., t.d. á leiðinni Neskaupstaður–Egilsstaðir 1240 kr. (2 x 620 kr.). Leigubíll að og frá flugvelli í Reykjavík kostar hátt í 1000 kr., mismunandi eftir vegalengdum.

Fyrir Austfirðing, sem ferðast til Reykjavíkur, nema fargjöld vegna einnar ferðar til höfuðstaðarins röskum 11 þús. kr., þar af flugfarið um 9 þús. kr. Þetta er meira en þriðjungur af lágmarkskaupi samkvæmt kaup-taxta.

Allir hljóta að viðurkenna að með þessu er lögð mikil byrði á íbúa landsbyggðarinnar, þyngst á þá sem fjarst búa höfuðstaðnum. Íbúar á norðausturhorni landsins, t.d. á Þórshöfn og Vopnafirði, greiða enn hærra gjald eða 10 206 kr. og þurfa að skipta um flugvél á Akureyri.

Samkvæmt upplýsingum Flugleiða ferðuðust um 45% farþega félagsins á venjulegu (normal) fargjaldi samkvæmt úrtaki veturinn 1986–87. Fjölskylduafsláttar nutu um 19%, helgarafslátt fengu 13,6%, á íþróttuafslætti ferðuðust 8,8% og námsmannaafslætti 4,9% (fylgiskjal II). Yfir sumartímann (1987) er samsetning þessara hópa nokkuð önnur. Athygli vekur að apex-fargjöld, sem Flugleiðir hafa boðið í innanlandsflugi að undanfögnu, eru mjög lítið notuð.

Samkvæmt upplýsingum Flugleiða er verð á floginn kílómetra innan lands á bilinu 11,32–18,89 kr., hækkandi á styttri vegalengdum. Á þennan mælikvarða virðast fargjöld á innanlandsleiðum í Danmörku vera nokkrú lægri en á Íslandi, ekki ósvipuð og á nokkrum leiðum í Noregi, en langtum hærrí í Bretlandi (fylgiskjal III). Í þessu sambandi er nauðsynlegt að hafa í huga að í flestum löndum utan Íslands eiga menn kost á öðrum almenningssfarartækjum, einkum járnbrautum og tíðum rútuferðum og notkun flugvéla er óveruleg af almenningi.

Tekjur Flugleiða voru samkvæmt upplýsingum félagsins, reiknað á „farþega-mílu“ árið 1986 (samsvarandi tölur frá SAS í sviga), eftirfarandi: Reiknað fyrir allar flugleiðir 5,5 bandarísk sent (13,0), í Evrópuflugi 9,4 bandarísk sent (21,2), í Norður-Atlantshafsflugi 4,0 bandarísk sent (6,4) og í innanlandsflugi 16,8 bandarísk sent (14,1) (fylgiskjal IV).

Fargjöld á Norður-Atlantshafsleiðinni eru kafli út af fyrir sig, ekki síst sú staðreynd að farþegi sem flýgur milli New York og Luxemborgar greiðir frá 3. nóv. 1987 almennt fargjald sem svarar 14 530 ísl. kr., en farþegi sem flýgur frá Keflavík til New York greiðir 17 840 kr. og frá Keflavík til Lúxemborgar 21 850 kr. (hvort tveggja án flugvallaskatts).

Einnig má benda á að erlendis bjóða íslensk flugfélög ýmis afsláttarfargjöld fyrir þá sem fljúga til Íslands, en samsvarandi tilboð gilda ekki alltaf fyrir farþega sem ferðast frá Íslandi til útlanda.

Á yfirstandandi ári hafa fargjöld í innanlandsflugi hækkað fjórum sinnum með heimild Verðlagsstofnunar. Um 10% frá marsbyrjun, um 10% frá miðjum maí, um 6% í byrjun ágúst og um 4% frá 3. nóvember 1987. Samtals nemur þessi hækkan fargjalda á innanlandsleiðum um 33%.

Hér er um miklar og tilfinnanlegar hækkanir að ræða sem leggjast fyrst og fremst á íbúa landsbyggðarinnar sem nota innanlandsflugið langtum meira en íbúar höfuðstaðarins.

Í millilandaflugi hefur samgönguráðuneytið heimilað eftirtaldir hækkanir það sem af er árinu 1987: Frá 1. apríl 2–3% mismunandi eftir fargjaldategundum, frá 1. júlí 7,5% á öll fargjöld nema „normal+excursion“, frá 1. september 9% á „normal+excursion“, en 7,5% á öll önnur fargjöld og frá 3. nóvember 9,5% á öll fargjöld nema „normal+excursion“. Alls nema þessar hækkanir í millilandaflugi um 30% það sem af er árinu 1987.

Í þessari tillögu er ekki gert ráð fyrir úttekt á skipulagi íslenskra flugmála þótt ljóst sé að þar væri margt athugunar virði, m.a. „samkeppni“ Flugleiða og Arnarflugs. Ljóst er að skipan þessara mála hlýtur með einum og öðrum hætti að hafa áhrif á fargjöldin.

Samkvæmt nýlegum upplýsingum eru tekjur af flugi sem hlutfall af landsframleiðslu langhæstar á Íslandi af öllum ríkjum Vestur-Evrópu (sjá fylgiskjal V). Þýðing flugsins er þannig mikil og margþætt í íslenskum þjóðarbúskap. Þessi staðreynd hefur hins vegar ekki komið fram sem skyldi í fjárveitingum af opinberri hálfu til flugmála, t.d. hefur uppbygging flugvalla gengið hægt og allt of litlu fjármagni verið varið í því skyni.

Vissulega hefur margt verið vel gert af hálfu íslenskra flugfélaga. Eins og aðrir aðilar í þjóðfélaginu þurfa þau sitt aðhald og jákvæða gagnrýni, ekki síst vegna takmarkaðrar samkeppni. Þessi tillaga er flutt til að betur verði tekið á fargjaldabættinum en hingað til.

Nauðsynlegt er að óvilhallir aðilar annist þá athugun sem tillagan gerir ráð fyrir þannig að niðurstaðan verði hlutlæg og unnt verði að byggja á henni frekari umfjöllun Alþingis og stjórnvalda varðandi verðákvörðun á áætlunarflugleiðum.

Fylgiskjal I.

REGLUGERÐ UM FYRIRTÆKI ER STARFA AÐ LOFTFLUTNINGUM

Nr. 91/1973, 49/1975, 205/1976, 405/1977 og 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 5700 kg að hámarksþyngd. Með þjónustuflugi er meðal annars átt við: 1) Tækifærisferðir, vöruflug og hringflug sem framkvæmt er með flugvél 5700 kg að hámarksþyngd eða minna. 2) Fræsáningarflug, áburðarflug eða annað slíkt dreifflug. 3) Flugferðir til landfræðiathugana, könnunar á raflínum, 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. Tæknistjórinn 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 nauðsynlegru 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 nauðsynlegru 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 framkvæmdastjórinn 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- eða 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 flutningapörfinni 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 5700 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. 1200 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 ísvarnarbúnaði 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 ísvarnarbúnaði.

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 jafnvægisskrá 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 réttra marka. Hleðslu- og jafnvægisskráin skal vera samþykkt og undirrituð af flugstjóra. Hana skal geyma a.m.k. þrjá mánuði. Í stað hleðslu- og jafnvægisskrár 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 flugvéartegund, 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.

Loffferðafyrirtæki 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.

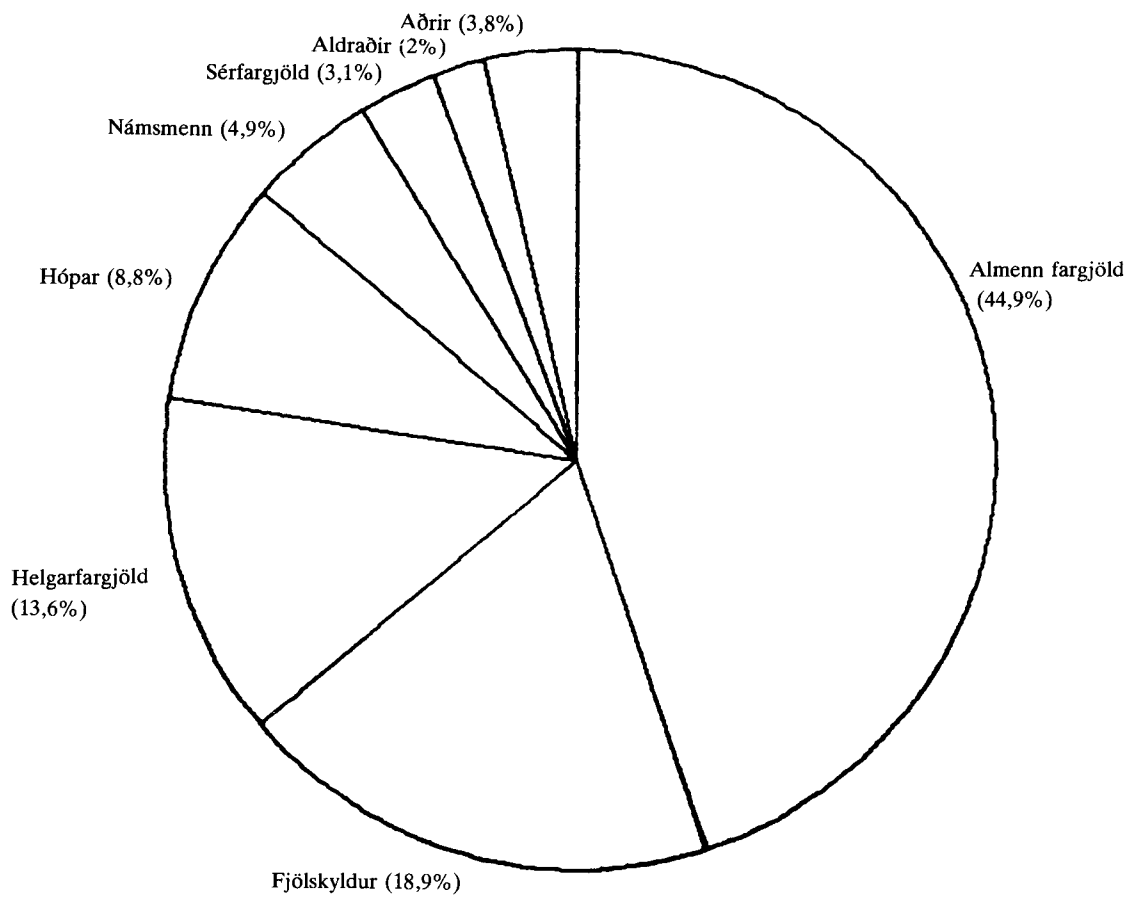
Fylgiskjal II.

Fargjaldaskipting innan lands.

INNANLANDSFLUG

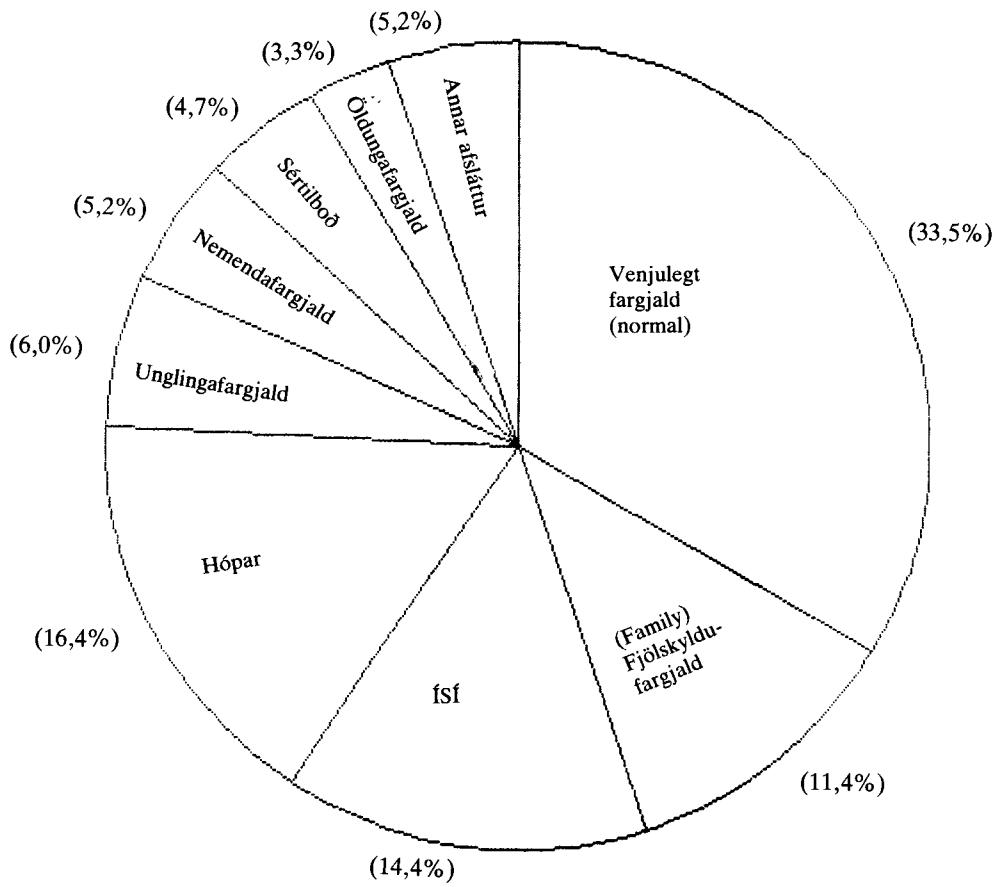
Flugleiðir

VETUR 1986-87



Fargjaldaskipting innan lands.

SUMAR 1987



Fylgiskjal III.

Flugleiðir, 5. nóvember 1987.

Samanburður á fargjöldum í innanlandsflugi á Íslandi og erlendis.

		Km	Fargjald	Á km
Reykjavík	Vestmannaeyjar	114	2154	18,89
Ósló	Hamar	105	2316	22,06
London	Birmingham	141	4980	35,32
Reykjavík	Patreksfjörður	190	2999	15,78
Helsinki	Lappeenranta	191	2211	11,58
Copenhagen	Aarhus	168	2340	13,93
Glasgow	Inverness	187	4676	25,01
Frankfurt	Stuttgart	157	2035	12,96
Frankfurt	Strassburg	180	4391	24,39
Frankfurt	Nurnberg	190	2441	12,85
Frankfurt	Dusseldorf	189	2441	12,92
Glasgow	Isle of Man	200	4777	23,89
Reykjavík	Pingeyri	208	2965	14,25
Reykjavík	Sauðárkrókur	210	2981	14,20
Reykjavík	Ísafjörður	223	3098	13,89
Reykjavík	Akureyri	250	3318	13,27
London	Manchester	243	5896	24,26
Copenhagen	Aalborg	239	2847	11,91
Copenhagen	Billund	220	2706	12,30
Copenhagen	Karup	233	2706	11,61
Helsinki	Pori	214	3868	18,07
Reykjavík	Húsavík	296	3758	12,70
London	Liverpool	266	5795	21,79
Edinborg	Manchester	296	5947	20,09
Glasgow	Stornaway	284	7012	24,69
Frankfurt	Hannover	282	2499	8,86
Berlín	Hamborg	261	1618	6,20
Reykjavík	Hornafjörður	325	3905	12,02
Stockholm	Sundsvall	322	4820	14,97
Ósló	Bergen	302	2843	9,41
Helsinki	Kvopio	335	3479	10,39
Dusseldorf	Hamborg	341	2694	7,90
Glasgow	Manchester	312	5998	19,22
Ósló	Stavanger	304	4368	14,37
Reykjavík	Egilsstaðir	382	4430	11,60
Stockholm	Gautaborg	377	5144	13,64
Ósló	Trondheim	395	4605	11,66
Helsinki	Kokkola	389	3377	8,68
Reykjavík	Norðfjörður	404	4572	11,32
Glasgow	Birmingham	419	7624	18,20
Frankfurt	Hamborg	412	3061	7,43
Stockholm	Halmstad	421	6646	15,79

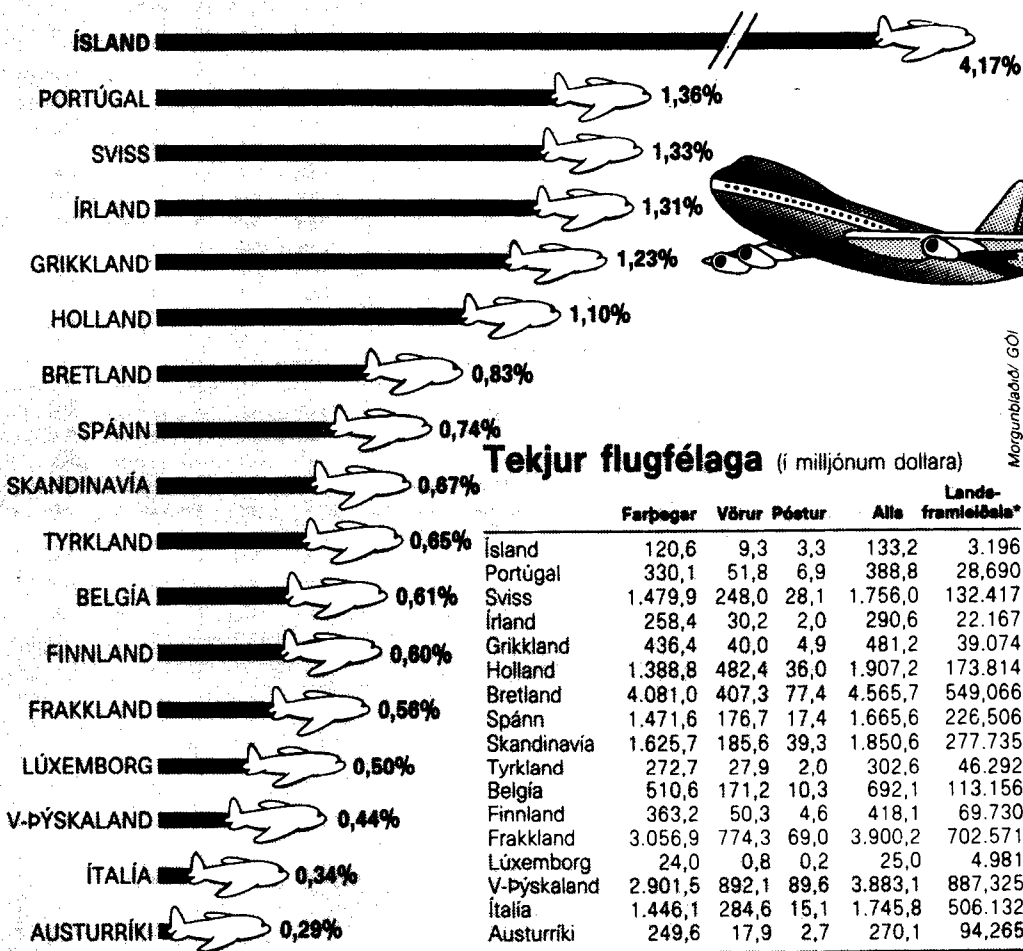
Fylgiskjal IV.

**Samanburður við önnur flugfélög.
Tekjur í bandarískum sentum á farþega-mílu.**

I. Á öllum leiðum. II. Í Evrópu. III. Á N-Atlantshafi. IV. Innan lands.														
Flugfélag	1986	1985	Breyt.	1986	1985	Breyt.	1986	1985	Breyt.	1986	1985	Breyt.	Flugfélag	
LUXAIR	LG	19,9	16,1	24,2%	19,9	16,1	24,2%	NA	NA		NA	NA	LG	
AUSTRIAN	OS	18,1	16,2	12,1%	19,5	17,4	12,3%	NA	NA		NA	NA	OS	
SAS	SK	13,0	10,4	24,2%	21,2	17,2	23,0%	6,4	5,91	8,0%	14,1	11,0	27,9%	SK
FINNAIR	AY	12,5	10,4	20,3%	17,8	14,1	26,3%	5,8	5,51	4,5%	13,9	11,2	24,1%	AY
SWISSAIR	SR	11,5	9,5	21,7%	20,5	16,1	27,2%	7,7	6,57	16,4%	32,0	22,8	40,6%	SR
LUFTHANSA	LH	10,9	9,2	19,0%	19,3	14,9	29,2%	6,4	5,82	10,1%	25,1	18,7	34,5%	LH
AER LINGUS	EI	10,4	8,9	16,3%	20,6	17,3	19,5%	5,3	5,23	1,5%	18,1	13,2	37,1%	EI
ALITALIA	AZ	10,3	8,5	22,2%	18,5	14,3	29,5%	6,2	5,54	11,0%	16,8	11,9	41,0%	AZ
MALEV	MA	9,7	9,0	8,4%	9,6	8,5	12,2%	NA	NA		NA	NA	MA	
AIR FRANCE	AF	9,5	7,8	21,9%	19,8	15,1	31,4%	8,0	6,81	17,0%	6,4	5,2	23,7%	AF
	AEA	9,4	8,0	16,8%	16,2	13,23	22,8%	6,5	5,85	10,3%	11,5	9,1	26,8%	AEA
SABENA	SN	9,2	7,6	21,4%	19,3	14,8	30,0%	5,2	4,73	10,8%	NA	NA	SN	
TURKISH	TK	8,9	10,0	-10,9%	8,6	9,6	-10,1%	NA	NA		7,6	7,0	8,6%	TK
BRITISH	BA	8,6	7,6	13,2%	16,1	13,5	19,8%	7,8	6,83	13,5%	17,7	14,8	20,1%	BA
UTA	UT	8,5	7,0	20,3%	NA	NA		6,4	NA		6,0	4,5	34,3%	UT
CALEDONIAN	BR	8,2	8,5	-3,2%	21,8	19,3	12,8%	6,0	6,34	-5,0%	17,5	17,3	0,8%	BR
IBERIA	IB	8,0	6,9	17,2%	10,3	8,5	21,6%	5,3	4,92	6,7%	9,5	7,5	26,0%	IB
TAP	TP	7,4	6,9	7,3%	10,5	8,6	21,6%	5,5	4,87	12,5%	6,2	4,9	27,2%	TP
KLM	KL	7,3	6,4	14,1%	17,0	14,7	16,0%	5,5	5,05	8,1%	NA	NA	KL	
JUGOSLAVIA	JU	7,1	7,6	-6,7%	11,1	10,7	3,7%	4,7	4,74	0,0%	6,5	7,2	-9,4%	JU
OLYMPIC	OA	6,8	5,6	22,8%	8,2	6,7	23,0%	4,2	3,57	17,9%	9,0	6,3	43,3%	OA
FLUGLEIÐIR	FI	5,5	5,0	9,4%	9,4	8,5	11,0%	4,0	3,89	2,3%	16,8	14,5	15,6%	FI

Það munar um minna en eitt flugfélag

Tekjur af flugi sem hlutfall af landsframleiðslu í Evrópulöndum



Tekjur flugfélaga (í milljónum dollara)

	Farþegar	Vörur	Póstur	Alla	Lands- framleiðsla*
Ísland	120,6	9,3	3,3	133,2	3.196
Portúgal	330,1	51,8	6,9	388,8	28.690
Sviss	1.479,9	248,0	28,1	1.756,0	132.417
Írland	258,4	30,2	2,0	290,6	22.167
Grikkland	436,4	40,0	4,9	481,2	39.074
Holland	1.388,8	482,4	36,0	1.907,2	173.814
Bretland	4.081,0	407,3	77,4	4.565,7	549.066
Spánn	1.471,6	176,7	17,4	1.665,6	226.506
Skandinavía	1.625,7	185,6	39,3	1.850,6	277.735
Tyrkland	272,7	27,9	2,0	302,6	46.292
Belgía	510,6	171,2	10,3	692,1	113.156
Finnland	363,2	50,3	4,6	418,1	69.730
Frakkland	3.056,9	774,3	69,0	3.900,2	702.571
Lúxemborg	24,0	0,8	0,2	25,0	4.981
V-Þýskaland	2.901,5	892,1	89,6	3.883,1	887.325
Ítalía	1.446,1	284,6	15,1	1.745,8	506.132
Austurríki	249,6	17,9	2,7	270,1	94.265

Heimild: AEA, Evrópusamtök flugfélaga

* í milljónum dollara

