

Nd.

20. Frumvarp til laga

[20. mál]

um loftferðir.

(Lagt fyrir Alþingi á 84. löggjafarþingi, 1963.)

I. KAFLI

Upphafsaákvæði.

1. gr.

Loftfar nefnist í lögum þessum hvert það tæki, sem lagað er til að hefja sig á loft eða haldast og hreyfast á lofti og telst að eðlisrökum loftfar.

2. gr.

Loftferðir um íslenzkt yfirráðasvæði (lofthelgi Íslands) eru háðar þeim skilyrðum og takmörkunum, er segir í lögum þessum eða reglum, settum samkvæmt þeim.

3. gr.

Loftfari er rétt að fljúga um íslenzkt yfirráðasvæði, enda hafi það:

- a. íslenzkt þjóðerni eða
- b. þjóðerni erlends ríkis, sem hefur með sáttmála verið veittur réttur til loftferða um íslenzkt yfirráðasvæði.
- c. Þá er sérstakar ástæður eru til, er flugmálaráðherra rétt að veita loftfari, sem eigi er svo farið sem í 1. mgr. segir, heimild til loftferða um íslenzkt yfirráðasvæði með því skilorði, er telja má nauðsynlegt, svo sem til öryggis. Slíkt leyfi má afturkalla, er vill.

4. gr.

Rétt er forseta Íslands að takmarka eða banna loftferðir um tiltekna hluta íslenzks yfirráðasvæðis, enda horfi slík ráðstöfun eindregið til almannaöryggis eða allsherjarreglu.

Þá er brýna nauðsyn ber til, svo sem vegna almannaöryggis, er forseta Íslands rétt að takmarka eða banna loftferðir almennt um íslenzkt yfirráðasvæði.

5. gr.

Lög þessi taka einnig yfir loftferðir íslenzkra loftfara utan íslenzks yfirráðasvæðis, enda mæli hvorki lögin öðruvísi né skipan þessi fari í bág við erlend lög, sem beita skal samkvæmt samningi við erlent ríki eða annars samkvæmt almennum grundvallarreglum laga.

Flugmálaráðherra ákveður, að hve miklu leyti reglu, sem samdar eru samkvæmt lögum þessum, skuli gilda utan íslenzks yfirráðasvæðis.

Ákvæðum IX. kafla skal einnig beita um loftferðir erlends loftfars utan íslenzks yfirráðasvæðis, að því leyti sem það leiðir af milliríkjasamningi eða almennum réttarreglum.

II. KAFLI

Skrásetning, þjóðerni og merking.

Þjóðernisskrásetning.

6. gr.

Flugmálastjórnin skal halda skrá um loftför (þjóðernisskráning).
Um skráning réttinda í loftförum gilda sérstök lög.

7. gr.

Rétt er að skrásetja loftfar hér á landi, þá er íslenskir aðilar eiga það.

Íslenskir aðilar teljast:

- a. Íslenska ríkið og stofnanir, sem hlíta stjórn þess.
- b. Íslensk sveitarfélög.
- c. Íslenskir ríkisborgarar.
- d. Mannúðarstofnanir, sem hlíta fyrirsvári íslenskra ríkisborgara einna, er þeir hafa aðsetur á Íslandi.
- e. Samtök, sem hlíta fyrirsvári íslenskra ríkisborgara einna, er þeir hafa aðsetur á Íslandi, enda séu a. m. k. $\frac{2}{3}$ samtakamanna íslenskir ríkisborgarar.
- f. Hlutafélög, sem hlíta stjórn íslenskra ríkisborgara einna, er aðsetur hafa á Íslandi, enda eigi íslenskir ríkisborgarar eða aðrir, sem verða samkvæmt grein þessari settir á bekk með þeim, hlutabréf, er samsvari tveimur þriðju hlutafjár, og fari á aðalfundum hlutafélaga með a. m. k. tvo þriðju allra atkvæða.
- g. Önnur félög með takmarkaðri ábyrgð, enda séu tveir þriðju hlutar félaga íslenskir ríkisborgarar eða aðilar, sem samkvæmt grein þessari eru settir á bekk með þeim, félagið eigi heimilisfang á Íslandi og hlíti stjórn íslenskra ríkisborgara, búsettra þar.
- h. Félög með ótakmarkaðri ábyrgð, enda séu félagar allir íslenskir ríkisborgarar eða aðilar, sem samkvæmt grein þessari eru settir á bekk með þeim.

Flugmálaráðherra er rétt, þá er mjög mikilvægar ástæður eru til, að leyfa, að loftfar, sem heimastöð hefur á Íslandi og er í stöðugri notkun, megi skrá hér á landi, þótt eigandi þess fullnægi eigi skilyrðum 1. mgr. a—g.

8. gr.

Loftfar, sem skrásett er erlendis, verður eigi skrásett hér á landi, fyrr en það hefur verið strikað af erlendri skrá.

Nú hvíla á loftfari skráð réttindi, sem meta skal gild hér á landi samkvæmt samningi við erlent ríki, og verður loftfarið eigi tekið á íslenska skrá, nema rétt-höfum hafi verið gerð full skil, þeir samþykki flutninginn eða réttindin séu niður fallin við nauðungarsölu.

9. gr.

Loftfar skal eigi skrásetja, nema það hafi lofthæfisskírteini, sem stjórn loftferðamála hefur gefið út eða metið gilt.

10. gr.

Skrásetja skal loftfar samkvæmt skriflegri umsókn eiganda þess. Umsókn skal geyma skýrslur, sem nauðsynlegar eru til skrásetningar, og henni skulu fylgja skilríki fyrir því, að umsækjandi sé eigandi loftfarsins, hvenær og af hverjum það er smíðað og svo að skilyrðum 7.—9. gr. sé fullnægt. Nú er eignarréttur umsækjanda bundinn skilyrðum eða takmörkunum, sem leitt geta til þess, að eignarrétturinn flytjist til annars aðila, og skal geta þess í umsókn.

Nú gerir umsækjandi sennilegt, að hann sé eigandi, en tekst eigi að leiða fullnægjandi sönnur að eignarheimild sinni, og er skrásetjara rétt að beiðni hans að birta opinberlega áskorun til þess, er kann að telja sig eiganda, að gefa sig fram, áður en liðinn er frestur, er eigi má vera styttri en tveir mánuðir. Ef enginn gefur sig fram, er skrásetjara rétt að viðurkenna eignarheimild umsækjanda.

11. gr.

Nú eru að dómi skrásetjara skilyrði skrásetningar fyrir hendi, og skrásetur hann loftfar og lætur því í té skrásetningarmerki.

Á skrá skal setja:

- a. Þjóðernismerki og skrásetningarmerki loftfars.
- b. Nauðsynlega skýrslu um annað það, er einkennir loftfar.
- c. Skýrslu um eiganda og eignartöku hans á loftfari og, sé því að skipta, skilyrði og hömlur, sem greindar eru í 1. mgr. 10. gr.
- d. Tilvísun til lofthæfisskírteinis handa loftfari.
- e. Dag og ár skrásetningar.
- f. Aðrar skýrslur eftir ákvörðun flugmálaráðherra.

12. gr.

Nú verða eftir skrásetningu eigandaskipti að loftfari að nokkru eða öllu, eigandi þess breytir þjóðerni sínu eða gerð er breyting á loftfarinu, sem máli skiptir um kennsl á því, og skal eigandi tafarlaust tilkynna skrásetjara breytinguna ásamt nauðsynlegum skýrslum og skilríkjum. Með sama hætti skal með fara, þá er eigandi fullnægir eigi lengur skilyrðum 7. gr.

Nú verða með samningi eigandaskipti að loftfari að nokkru eða öllu, og hvílir tilkynningarskylda einnig á afseljanda. Nú fer eignartaka á loftfari fram fyrir nauðungarsölu, beina fógetaaðgerð, gjaldþrot eða opinber skipti, og hvílir slík skylda á fógeta eða skiptaráðanda (skiptaforstjóra).

Skrásetjari skal skrá breytingu og geta, eftir því sem þörf er, ákvæða 10. og 11. gr. eða, beri atvik undir 13. og 14. gr., strika loftfar af skrá eða gera athugasemd á blað þess.

13. gr.

Loftfar skal strika af skrá, þá er:

- a. þess er krafizt af þeim, sem skráður er eigandi þess;
- b. skilyrðum 7. gr. er eigi lengur fullnægt, enda veiti flugmálaráðherra eigi leyfi til, að skráning loftfarsins haldist;
- c. loftfar er rífið eða það hefur eyðilagzt;
- d. loftfar er horfið. Loftfar telst horfið, þá er liðnir eru þrjú mánuðir frá því síðasta flug hófst, og eigi er vitað, að það sé enn óskaddað.

Nú hefur að hendi borið eithvert þeirra tilvika, sem nefnd eru í b—d þessarar greinar, og skal eigandi loftfars tafarlaust tilkynna það skráningaryfirvöldum, enda sé það eigi þegar gert samkvæmt 12. gr.

Nú hefur loftfar í þrjú ár eigi haft gilt lofthæfisskírteini, og má strika það af skrá, enda afli eigandi eigi slíks skírteinis, áður en liðinn er frestur, sem skrásetningaryfirvöld setja honum.

14. gr.

Nú er skráð haft á loftfari, og skal eigi fella loftfar niður af þjóðernisskrá, nema rétt hafi samþykki. Í þess stað skal gera í skránni athugasemd um það tilvik, sem leiða hefði átt til niðurfellingar af skrá. Slík athugasemd hefur engin áhrif á haftið, en hefur að öðru sömu verkun sem afmáning af skrá.

Nú er loftfar fellt af þjóðernisskrá eða í hana er skráð slík athugasemd, sem í 1. mgr. getur, og skal tilkynna það til réttindaskrár.

15. gr.

Nú er skráð loftfar selt gegn afborgun og eignarréttarfyrirvara, og skal tilkynna skrásetjara tafarlaust samninginn. Tilkynningarskylda hvílir bæði á eiganda og kaupanda.

Skrásetjari skal skrá málavexti.

Nú er loftfar, sem skráð er hér á landi, látið um óákveðinn tíma eða eigi skemmri tíma en 14 daga í forræði leigutaka eða annars, sem notar það á sinn kostnað, og er hvorum samningsaðila rétt að tilkynna þetta skrásetjara, sem skráir umráðin.

16. gr.

Nú lætur íslenzkur aðili smíða á sinn kostnað loftfar erlendis eða fær þar eignarheimild í loftfari og fullnægt er skilyrðum 7. og 8. gr. til skrásetningar, og má samkvæmt umsókn hans skrá loftfarið til bráðabirgða í sérstakri deild loftfaraskrárinnar eftir nánari reglum, sem flugmálaráðherra setur.

17. gr.

Nú er loftfar í smíðum hér á landi, og má skrá það að beiðni eiganda þess til bráðabirgða í sérstakri deild loftfaraskrár, enda sé smíði þess komin á það stig, að þekkja má deili á því og eigandi fullnægir skilyrðum 7. gr.

18. gr.

Nú hefur loftfar verið skráð til bráðabirgða samkvæmt 16. eða 17. gr., og taka þá ákvæði 12.—15. gr. yfir það, eftir því sem við á. Nú verður slíkt loftfar skráð fullnaðarskráningu, og skal fella niður skráningu þess í hinn sérstöku deild, og höft, er getið var, skulu skráð að nýju á blaði þess í skránni.

19. gr.

Þjóðerni loftfara.

Nú er loftfar skráð samkvæmt 11. gr., og hlýtur það íslenzkt þjóðerni. Skrásetjari gefur út þjóðernis- og skrásetningarskírteini handa loftfarinu.

20. gr.

Nú er loftfar fellt niður af skrá eða athugasemd gerð eftir 14. gr., og skal eigandi loftfarsins eða fyrri eigandi þess, sé það komið í eigu erlendis aðila, tafarlaust senda skrásetjara þjóðernis- og skrásetningarskírteinið. Nú er annars færð á skrána einhver breyting á þeim atriðum, sem getur í skírteininu, og skal eigandinn án tafar senda skrásetjara skírteinið, sem getur breytingarinnar á skírteininu eða gefur út nýtt skírteini í stað hins.

21. gr.

Nú hefur loftfar verið skrásett til bráðabirgða samkvæmt 16. og 17. gr., og skal gefa út handa því bráðabirgða þjóðernis- og skrásetningarskírteini eftir nánari reglum, sem flugmálaráðherra setur.

Loftfarið hefur íslenzkt þjóðerni, meðan skírteinið heldur gildi sínu.

22. gr.

Í íslenzku loftfari, sem er í flugferðum samkvæmt lögum þessum, skal vera þjóðernis- og skrásetningarskírteini þess, er fullnægi reglum þessa kafla. Í erlendu loftfari skal, þá er það er á íslenzku yfirráðasvæði, vera þjóðernis- og skrásetningarskírteini þess eða samsvarandi skilríki frá erlendu ríki, sem samið hefur um rétt til flugferða um íslenzkt yfirráðasvæði.

Nú er loftfari samkvæmt c-lið 3. gr. veitt sérstakt leyfi til loftferða um íslenzkt yfirráðasvæði, og gilda um það reglur, er flugmálaráðherra setur.

23. gr.

Merking loftfara.

Nú hefur loftfar verið tekið á þjóðernisskrá samkvæmt 11., 16. eða 17. gr., og skal merkja það íslenzku þjóðernismerki og svo skrásetningamerki því, sem því er úthlutað. Merki þessi skal loftfarið bera, meðan skrásetning þess er í gildi.

Nú á loftfar heima í erlendu ríki, sem samið hefur um rétt til flugferða á íslenzku yfirráðasvæði, og skal loftfarið í slíkum flugferðum vera merkt samkvæmt þeim reglum, er gilda í heimalandi þess.

Loftfar, sem leyfð er notkun þess samkvæmt c-lið 3. gr., skal merkja eftir reglum, sem flugmálaráðherra setur.

III. KAFLI Um lofthæfi.

24. gr.

Lofftar, sem notað er til loftferða eftir lögum þessum, skal vera lofthæft. Lofftar er einungis þá lofthæft, er það er þannig saman sett, smíðað, útbúið og því við haldið og það hefur þá flugkosti, að kröfum um öryggi er fullnægt.

25. gr.

Flugmálastjórnin framkvæmir skoðun á loftförum og hefur eftirlit með því, að loftför, sem notuð eru til flugferða eftir lögum þessum, séu lofthæf.

Flugmálastjórninni er rétt að láta íslenzkan eða erlendan kunnáttumann, er hún skipar til þess, og svo erlent stjórnvald framkvæma skoðun og eftirlit.

26. gr.

Nú er með skoðun eða á annan hátt sannreynt, að loftfar sé lofthæft, og gefur flugmálastjórnin út lofthæfisskírteini handa loftfarinu. Gefa má skírteini út til tiltekins tíma, og takmarka má það við loftferðir tiltekinnar tegundar eða á tilteknu svæði. Rétt er flugmálaráðherra að kveða svo á, að taka skuli upp í skírteinið eða sérstakt skjal, er skírteininu fylgi, leiðbeiningar um notkun loftfarsins, enda teljist það einungis þá lofthæft, er leiðbeiningunum er fylgt.

Lofthæfisskírteini skal samkvæmt umsókn endurnýja, enda sé loftfarið lofthæft samkvæmt gildandi ákvæðum, þá er endurnýja skal. Nú framkvæmir íslenzkur eða erlendur kunnáttumaður skoðun eða erlend yfirvöld samkvæmt 2. mgr. 25. gr., og er flugmálastjórninni rétt að fela aðila þeim, er skoðun framkvæmir, að endurnýja lofthæfisskírteini.

27. gr.

Íslenzkt loftfar, sem notað er til loftferða eftir lögum þessum, skal til sannindamerkis um lofthæfi sitt hafa lofthæfisskírteini, sem sé gefið út eða staðfest af flugmálastjórninni.

Erlent loftfar skal í loftferðum um íslenzkt yfirráðasvæði hafa annað tveggja slíkt skírteini eða lofthæfisskírteini, sem hefur verið út gefið eða staðfest í erlendu ríki, sem samið hefur verið við um viðurkenningu þess háttar skírteinis hér á landi.

Flugmálaráðherra er rétt að veita loftfari, sem eigi hefur lofthæfisskírteini samkvæmt 1. eða 2. mgr., sérstakt leyfi til loftferða á íslenzku yfirráðasvæði. Slíkt leyfi má taka aftur, ef vill.

28. gr.

Nú lætur flugmálaráðherra eigi öðruvísi mælt, og verður íslenzkt lofthæfisskírteini ógilt:

- a. Þá er eigi hefur verið framkvæmd fyrirskipuð skoðun á loftfari.
- b. Þá er gerð hefur verið slík breyting á loftfari og búnaði þess, að máli getur skipt um lofthæfi þess.
- c. Þá er loftfar eða búnaður þess hefur orðið fyrir spjöllum, sem einsýnt er, að máli skiptir um lofthæfi þess.

Flugmálaráðherra er annars rétt að ógilda lofthæfisskírteini, þá er einhver þau atvik verða, sem skipta að dómi hans máli um lofthæfi loftfars.

Í tilviki því, er í stafl. c greinir, helzt ógildingin, unz bætt er úr spjöllum samkvæmt reglum, er ráðherra setur. Annars helzt ógildingin, unz flugmálastjórnin lýsir loftfar lofthæft.

Nú er lofthæfisskírteini ógilt, og er flugmálastjórninni rétt að heimta það til sín.

29. gr.

Ákvæði 26. og 28. gr. um íslenzkt lofthæfisskírteini skulu með tilsvarendi hætti eiga við um staðfestingu flugmálastjórnar á erlendu lofthæfisskírteini og svo um endurnýjun og ógildingu slíkrar staðfestingar.

30. gr.

Eigandi eða umráðandi (notandi) loftfars, sem notað er til loftferða samkvæmt lögum þessum, ber ábyrgð á því, að loftfarið sé lofthæft og að því fylgi gilt lofthæfisskírteini.

Nú ber við eitthvað það, sem máli skiptir um lofthæfi, og skal eigandi eða umráðandi loftfars samkvæmt reglum, er flugmálaráðherra setur, tilkynna það, svo fljótt sem verða má, flugmálastjórninni og veita henni alla þá vitneskju, sem nauðsynleg er við framkvæmd eftirlits með lofthæfinu.

31. gr.

Flugmálastjórninni og svo kunnáttumanni þeim eða yfirvaldi, er í 26. gr. getur, er heimill aðgangur að hverju því loftfari, sem notað er til loftferða eftir lögum þessum, og rétt er nefndum aðilum að framkvæma hverja þá rannsókn á loftfarinu og búnaði þess, sem þeir telja nauðsynlega við skoðun og eftirlit. Sömu aðilum er í þessu skyni rétt að krefja eiganda, umráðanda (notanda) og áhöfn loftfars þeirrar aðstoðar, sem þörf er. Þeim er þannig rétt að krefjast þess, að loftfarið sé haft til tækt til skoðunar, það affermt og prófflug og önnur próf framkvæmd.

Rannsókn samkvæmt grein þessari skal framkvæma með þeirri nærgætni, sem kostur er.

32. gr.

Nú þykir rétt að prófa kosti loftfars eða séu aðrar sérstakar ástæður til, og er flugmálastjórninni rétt eftir nánari reglum, er flugmálaráðherra setur, að veita undanþágu frá ákvæðum þessa kafla og reglum, settum samkvæmt þeim.

33. gr.

Rétt er flugmálaráðherra að ákveða, að smíði loftfara, búnaðar, tækja og varahluta þeirra og svo nánar tiltekin störf við viðhald, viðgerðir og breytingar á loftförum, búnaði, tækjum og varahlutum þeirra skuli einungis falin verkvísunum mönnum, sem sérstaklega eru til slíks starfs löggiltir, eða fyrirtækjum, sem til starfans setja verkvísu og löggilta menn.

IV. KAFLI

Áhöfn.

34. gr.

Hvert það loftfar, sem notað er til loftferða lögum þessum samkvæmt, skal hafa áhöfn, svo að tryggilegt sé.

Flugmálaráðherra setur nánari reglur um áhöfn.

Eigandi eða umráðandi (notandi) loftfars ábyrgist, að það sé réttilega áhöfn skipað.

35. gr.

Flugmálastjórnin hefur eftirlit með því, að ákvæðin um áhöfn séu haldin. Rétt er henni að láta íslenzkan eða erlendan kunnáttumann og svo erlent yfirvald framkvæma eftirlitið.

36. gr.

Flugmálaráðherra ákveður, hverjum skilyrðum flugverjar, er í loftfari starfa, skuli fullnægja um ríkisfang, aldur, líkamlegt og andlegt hæfi, reglusemi, menntun og þjálfun.

37. gr.

Flugmálastjórnin gefur út skírteini flugstjóra og þeirra annarra flugverja, sem flugmálaráðherra kveður á um, enda leiði sá, er í hlut á, sönnur að því, að hann fullnægi skilyrðum til að rækja starfann.

Skírteini má binda við loftferðir loftfara tiltekinnar tegundar eða loftferðir á tilteknu svæði.

Skirteini skal gefa út til tiltekings tíma, og það skal eftir umsókn endurnýja til tiltekings tíma, enda fullnægi handhafi þess lögmæltum skilyrðum til starfans á endurnýjunarstundu.

Rétt er að synja skirteinis þeim manni, sem dæmdur hefur verið fyrir refsiverða hegðun, er veitir ástæðu til að ætla, að hann misfari með skirteinið.

38. gr.

Nú hefur maður á hendi starfa í loftfari, slíkan sem greinir í 37. gr., og skal hann sanna heimild sína til hans með skirteini, sem flugmálastjórnin hefur gefið út eða staðfest, eða skirteini, sem út er gefið eða staðfest af erlendu ríki, sem samið hefur verið við um viðurkenningu á þess háttar skirteini.

Nú hefur maður á hendi starfa á íslensku loftfari í milliríkjaflugi, og skal hann hafa skirteini, sem út er gefið eða staðfest af flugmálastjórninni.

Flugmálastjórninni er rétt að synja viðurkenningar á skirteini, sem annað ríki hefur veitt íslenskum ríkisborgara, að því er tekur til loftferða yfir íslensku yfirráðasvæði.

Flugmálastjórninni er, án tillits til ákvæða 1. mgr., rétt að veita sérstakt leyfi til starfa í loftfari. Afturkalla má slíkt leyfi hvenær sem er.

39. gr.

Flugmálastjórninni er rétt að ógilda íslenskt skirteini fyrir óliðinn gildistíma þess eða hluta hans, þá er skirteinishafi fullnægir eigi lengur skilyrðum til þess starfa, sem skirteinið varðar.

Nú þykir flugmálastjórninni ástæða til að ætla, að efni séu til þess að ógilda skirteini samkvæmt 1. mgr., og er henni rétt að fella skirteinið úr gildi um stundarsakir, unz útkljáð er, hvort skirteinið skuli ógilda að fullu.

Nú er skirteini ógilt eða fellt úr gildi um stundarsakir samkvæmt ákvæðum greinar þessarar, og skal skila flugmálastjórninni skirteininu.

40. gr.

Ákvæði 37. og 39. gr. um útgáfu, endurnýjun og ógilding skirteinis skulu með samsvarandi hætti taka yfir staðfestingu flugmálastjórnarinnar á erlendum skirteinum og svo endurnýjun og ógilding slíkrar staðfestingar.

41. gr.

Nú hefur maður skirteini, sem flugmálastjórnin hefur gefið út eða gilt metið, og skal hann, svo fljótt sem verða má, tilkynna henni atriði, sem máli skipta, er meta skal, hvort hann fullnægi áfram skilyrðum til starfans. Honum er skylt, hvenær sem er, að gangast undir þá rannsókn og þau próf, sem flugmálastjórnin telur nauðsynleg.

Nú verður læknir þess vís, að flugverji er haldinn slíkri heilsubilun, að hætta stafi af starfa hans í loftfari, og ber lækninum að vara hann við og, stóði viðvörðun eigi, tilkynna vitneskju sína flugmálastjórn eftir reglum, er flugmálaráðherra setur.

42. gr.

Flugmálastjórninni er rétt að leyfa, að loftfar sé notað til loftferða í æfingarskyni eða annars, séu sérstakar ástæður til, þótt það sé eigi áhöfn skipað samkvæmt ákvæðum þessa kafla.

V. KAFLI

Um flugstjóra og flugstarfa.

43. gr.

Flugstjóri skal vera á hverju því íslenzku loftfari, sem notað er til loftferða samkvæmt lögum þessum.

Flugstjóri hefur æðsta vald í loftfari.

44. gr.

Flugstjóri skal annast um, að loftfar sé lofthæft og tilhlýðilega búið, áhöfn skipað og fermt og að flug sé annars undirbúið og framkvæmt samkvæmt gildandi ákvæðum.

Flugstjóri skal hlíta ákvæðum 30. gr. um skyldu til að tilkynna flugmálastjórninni atriði, sem máli skipta um lofthæfi, og til að láta henni í té skýrslur, sem nauðsynlegar eru við framkvæmd eftirlits með lofthæfinu. Honum er skylt samkvæmt reglum, er flugmálaráðherra setur, að gefa flugmálastjórninni skýrslur um atriði, sem máli skipta, er meta skal starfshæfi flugverja.

45. gr.

Flugstjóri hefur undir sinni forsjá loftfar, áhöfn, farþega og farm.

Honum er rétt, þá er hann telur nauðsyn til bera, að setja flugverja um stundarsakir til annarrar þjónustu en þeirrar, sem þeir eru ráðnir til.

Farþegum er skylt að fara eftir þeim fyrirmælum, sem flugstjóri setur um góða hegðun og reglu í loftfari.

Flugstjóra er rétt, er nauðsyn ber til, að synja viðtöku í loftfari eða vísa úr því flugverjum, farþegum eða varningi og farangri.

46. gr.

Rétt er flugstjóra að þröngva mönnum með valdi til hlýðni við sig, enda sé það nauðsynlegt til upphalds á góðri hegðun og reglu í loftfari.

Nú er loftfar í hættu statt eða annars konar neyðarástand er fyrir hendi, og er flugstjóra rétt að beita hverri þeirri aðferð, sem nauðsynleg er til að koma á reglu og hlýðni. Flugverja hverjum er skylt, og það án þess að á hann sé skorað, að veita flugstjóra aðstoð.

Nú er manni, er hlýðni neitar, veittur áverki eða ákoma, og má hann þá einungis koma fram ábyrgð af þeim sökum, að harðari aðferðum sé beitt en efni voru til.

47. gr.

Nú er í loftfari framið stórfellt lögbrot, og ber flugstjóra að gera, eftir því sem kostur er, þær ráðstafanir, sem nauðsynlegar eru til öflunar rétttrar vitneskju um málið og eigi má að meinalausu fresta.

Flugstjóri skal, svo sem kostur er, annast um, að hinn seki komist eigi undan, og er flugstjóra rétt, ef nauðsyn ber til, að setja hann í gæzlu, unz hann verður afhentur lögreglu á Íslandi eða yfirvöldum, er í hlut eiga, erlendis.

Rétt er flugstjóra að taka í sína unsjá hluti, sem ætla má, að séu sönnunargögn, unz þeir verða afhentir lögreglu eða yfirvöldum, svo sem í 2. mgr. segir.

48. gr.

Flugstjóri skal gæta þess, að lögmæltar dagbækur og önnur flugskjöl séu í loftfari og að skráð sé í bækur þessar og skjöl, svo sem lög mæla.

49. gr.

Nú lendir loftfar í háska, og skal flugstjóri gera allt, sem honum er unnt, til þjargar loftfari, mönnum og varningi, sem í því eru. Nú ber nauðsyn til að yfirgefa loftfarið, og skal hann eftir megni annast um, að flugskjöllum sé komið á óhultan stað.

50. gr.

Nú verður flugslys, sem af hlýzt mannslát, stórfelld meiðsl á mönnum, stórfelld spjöll á loftfari eða eignum utan þess, og ber flugstjóra tafarlaust að sjá um, að flugmálastjórninni sé sagt til slyssins, og gefa skal hann síðan skýrslu um það, svo fljótt er verða má. Sama gildir, ef alvarleg hættu á slíku slysi hefur vofað yfir eða eitthvað hefur að hendi borið, sem til þess bendir, að meiri háttar löstur sé á loftfari, flugvirkjum eða flugtækjum á jörðu niðri eða rekstri þeirra.

Nú er flugstjóra eigi unnt að gefa hina lögmæltu tilkynningu eða skýrslu, og hvílir skylda til þess á eiganda loftfars eða umráðanda (notanda).

Flugmálaráðherra er rétt að setja reglur um takmörkun tilkynningarskyldu, að skylda þessi taki til fleiri flugverja en flugstjóra eða tilkynna skuli fleirum en flugmálastjórninni.

51. gr.

Flugverji hver skal hlýða skipunum yfirmanna sinna í starfa sínum, vera umhyggjusamur um loftfar, menn og varning, sem í því eru, og rækja starfsskyldur sínar af samvirkusemi.

52. gr.

Enginn flugverji má hafa á hendi starfa í loftfari, sé hann vegna neyzlu áfengis, æsandi eða deyfandi lyfja, vegna sjúkdóms eða þreytu eða annarrar líkrar orsakar óhæfur til að rækja starfann á tryggilegan hátt. Nú er vándamagn í blóði flugstjóra eða annars flugverja yfir 0.4% eða áfengi er í líkama hans, sem leitt getur til slíks vándamagns í blóðinu, og telst hann með áhrifum áfengis og eigi hæfur til að starfa í loftfari. Eigi leysir það aðila undan sök, þótt hann ætli vándamagn í blóði sínu minni.

Sá, sem starfað hefur í loftfari, má eigi neyta áfengis, æsandi eða deyfandi lyfja næstu 6 klukkutíma, eftir að starfa hans í loftfari lauk, enda hafi hann ástæðu til að ætla, að opinber rannsókn verði hafin um atferli hans við starfann.

Rétt er lögreglumönnum, þá er ástæða er til, að flytja aðila til læknis til rannsóknar, þ. á m. til blóð- og þvagrannsóknar, og er honum skylt að hlíta nauðsynlegri meðferð læknis.

Bannað er að fela manni starfa í loftfari, þá er hann er haldinn þeim meinbug, sem í 1. og 2. mgr. getur.

Nú neytir flugstjóri eða annar flugverji áfengis á opinberum veitingastað og veitingamaður eða þjónar hans vita eða hafa ástæðu til að ætla, að hann muni verða brotlegur við 1. og 2. mgr., og ber þeim að gera allt, sem unnt er, til að afstýra broti, þar á meðal að gera lögreglu viðvart. Lögreglustjórar skulu, hver í sínu umdæmi, brýna ákvæði þessarar greinar fyrir veitingamönnum.

53. gr.

Flugmálaráðherra kveður á, að hve miklu leyti ákvæði þessa kafla skuli taka til erlends loftfars á íslensku yfirráðasvæði.

VI. KAFLI

Flugvellir og önnur flugvirki.

Almenn ákvæði.

54. gr.

Flugvellir og önnur flugvirki skulu fullnægja þeim kröfum, sem flugmálaráðherra setur, enda mæli lög eigi öðruvísi.

Rétt er flugmálaráðherra að ákveða í reglugerð, hverjum skilyrðum flugvellir skuli fullnægja, er þeir hafa eigi verið sérstaklega til flugs gerðir.

Flugmálaráðherra setur reglur um rekstur og viðhald flugvalla og flugvirkja og um eftirlit með þeim. Sá handhafi stjórnvalds, sem hefur umsjón með flugvirkjum,

skal einnig annast um, að haldin séu önnur þau ákvæði, sem kafli þessi geymir, og reglur, settar samkvæmt þeim. Rétt er honum að krefjast, hvenær sem er, aðgangs að flugvirkjum og öðrum stöðum, eftir því sem nauðsynlegt er til framkvæmdar á verki sínu.

55. gr.

Flugmálaráðherra er rétt að kveða á, að loftferðir á tilteknum leiðum eða yfir tilteknum svæðum skuli háðar sérstakri skipan.

56. gr.

Flugöryggisþjónustu skal setja á stofn loftferðum til öryggis og léttis. Flugmálaráðherra setur reglur um hana og ákveður, að hve miklu leyti aðrir en ríkisstofnanir skuli hafa hana á hendi.

Sérleyfi.

57. gr.

Sá, sem gera vill og starfrækja flugvöll, sem sé almenningi til afnota, þarf sérleyfi flugmálaráðherra auk viðurkenningar samkvæmt 62. gr. Ríkið þarfnast þó eigi sérleyfis.

Rétt er flugmálaráðherra að ákveða, að gera megi og starfrækja flugvöll án sérleyfis, þá er ásigkomulag flugvallarins, magn og tíðleiki umferðar eða aðrar sérstakar ástæður gera slíka skipan eðlilega.

58. gr.

Sérleyfi skal því aðeins veita, að almenn sjónarmið leiði til þess. Áður en sérleyfi er veitt, skal leita umsagnar sveitarstjórnar þeirrar, sem í hlut á.

59. gr.

Sérleyfi skal vera tímabundið og svo bundið slíkum skilyrðum, sem nauðsynleg teljast.

Í sérleyfi má áskilja ríkinu rétt til að leysa til sín flugvöll, önnur flugvirki og útbúnað sérleyfishafa. Um endurgjald fer samkvæmt ákvæðum laga um eignarnám.

60. gr.

Sérleyfi má taka aftur, ef sérleyfishafi brýtur í rekstri sínum í mikilvægum atriðum ákvæði laga, sérleyfisskilmála eða reglur, sem slíkan rekstur varða.

Nú má ætla, að sérleyfishafi sé eigi fær um að gera flugvirkin á fullnægjandi hátt eða halda rekstri uppi, og má afturkalla sérleyfið.

61. gr.

Flugmálaráðherra er rétt að ákveða, að leyfi hans þurfi til gerðar eða rekstrar á flugvelli, sem eigi er til almennrar notkunar, eða til annars flugvirkis. Hann setur reglur um slíkt leyfi.

Viðurkenning.

62. gr.

Flugvellir, sem ætlaðir eru til almennrar notkunar, þarfnast viðurkenningar flugmálaráðherra. Hann ákveður, að hve miklu leyti krefjast skuli slíkrar viðurkenningar um aðra flugvelli og önnur flugvirki.

Flugmálaráðherra bindur viðurkenningu sína þeim skilyrðum, sem nauðsynleg má telja.

Nú fullnægir flugvöllur eða annað flugvirki eigi lengur þeim kröfum, sem viðurkenning slíks flugvirkis er háð, eða sett skilyrði eru vanhaldin í mikilvægum atriðum, og er flugmálaráðherra rétt að afturkalla viðurkenningu sína.

Nú ber eitthvað við, sem í för með sér hefur, að flugvirki fullnægir eigi lengur settum kröfum, og er eiganda þess eða umráðanda skylt, undir eins og hann verður þess vís, að tilkynna það flugmálastjórninni.

Nú liggja atvik til þess, að hættulegt er að nota flugvirkið, og skal eigandi eða umráðandi þess stanza rekstur þess, án þess að bíða ákvörðunar flugmálastjórnarinnar.

Eignarnám og loftferðatálmanir.

63. gr.

Rétt er að framkvæma eignarnám samkvæmt lögum nr. 61 frá 1917 vegna gerðar flugvallar eða annars flugvirkis, vegna stækkunar, endurbóta eða viðhalds slíks virkis í þágu loftferða, enda telji flugmálaráðherra, að mannvirkisgerðin sé frá almennu sjónarmiði æskileg.

64. gr.

Aðflug að flugvelli, sem almenningi er heimil notkun hans til loftferða, skal vera tryggt samkvæmt þeim reglum, sem hér segir, en rétt er þó flugmálaráðherra að víkja frá þeim, þá er sérstaklega stendur á.

65. gr.

Flugmálaráðherra ber að setja skipulagsreglur fyrir flugvelli, þá er í 64. gr. getur, nema sérstök undantekning sé gerð samkvæmt þeirri grein.

Skipulagsreglur skulu m. a. geyma fyrirmæli um það svæði utan sjálfs flugvallarins, þar sem rétt er að setja takmörkun á hæð mannvirkja og annarra hluta, t. d. húsa, stanga, trjáa o. s. frv., eða takmörkun á meðferð fasteigna eða hluta, t. d. að því er varðar leiðslur, atvinnurekstur o. s. frv., enda séu slíkar kvaðir nauðsynlegar í þágu almenns öryggis. Kveða skal glöggð á um mörk þess svæðis, sem skipulagið tekur yfir.

Með sama hætti skal setja skipulagsreglur, eftir því sem þurfa þykir, um hafnar-svæði og vatnasvæði, þar sem loftför lenda á sjó eða vatni.

Innan skipulagssvæðis skal greina hinar mismunandi takmarkanir á mannvirkjahæð, sem nauðsynlegar eru til öruggrar lendingar og öruggs flugtaks.

Rétt er, að skipulagsreglur kveði á um tiltekna geira fyrir aðflug og fráflug, er séu breytilegir eftir því, hvort veður er gott eða skyggni slæmt.

Setja má reglur um tímabundið skipulag.

Uppkast að fyrirhuguðum skipulagsreglum skal liggja frammi mönnum til sýnis á hentugum stað, og skal auglýsa framlagningu í Lögbirtingablaði og skora á fasteignaeigendur og aðra, sem í hlut eiga, að gera athugasemdir við það, áður en liðinn er frestur, sem eigi má vera styttri en 4 vikur.

Flugmálastjórnin skal taka til gaungæfilegrar athugunar þær athugasemdir, sem fram kunna að koma, og gefa þeim, sem í hlut eiga, færi á því að kynna sér breytingar, áður en gengið er frá skipulagi til fullnaðar. Fullnaðarskipulag skal birta með sama hætti og uppkastið.

Þinglýsa skal kvöð, sem lögð er á fasteignir vegna flugvalla, enda skipti kvöð máli.

66. gr.

Eigi má víkja frá hæðartakmörkun eða öðrum takmörkunum um forræði eigna, sem í skipulagsreglum segir, án samþykkis flugmálaráðherra. Fyrir slíku samþykki má setja skilyrði, svo sem um breytingu eða merkingu þeirra bygginga, sem máli skipta.

Nú er takmörkun eigi hlýtt, án þess að fyrir liggja samþykki, og skal flugmálastjórnin setja þeim, er í hlut á, frest til að ganga löglega frá málum. Sama gildir, ef eigi eru haldin skilyrði fyrir samþykki eftir 1. mgr.

Nú líður frestur, án þess að úr sé bætt, og er flugmálastjórn rétt að framkvæma nauðsynlegar aðgerðir með atvinnu fólga og á kostnað þess, sem í hlut á. Nú fær ríkið kostnað sinn eigi bættan úr hendi hans, og er rétt að krefjast kostnaðar úr hendi eiganda flugvallar.

67. gr.

Nú er fyrir hendi, er skipulagsreglur taka gildi, loftferðatálmi, sem fer í bága við skipulagið, og skal ryðja honum úr vegi, enda samþykki flugmálaráðherra eigi, að hann haldist. Ákvæði 66. gr. eiga hér við. Útgjöld af framkvæmdum skal eigandi flugvallar þó bera, enda sé eigi til að dreifa tilviki því, er greinir í 2. mgr. 66. gr.

68. gr.

Nú er kvöð lögð á eign manns eða forræðisskerðing vegna flugvallar, og á eigandi hennar eða réttindahafi kröfu til skaðabóta úr hendi eiganda flugvallar, enda hafi kvöð eða forræðisskerðing í för með sér, að eignin verði eigi hagnýtt til fulls, miðað við stærð hennar, legu og allar aðstæður, eða eigandi hennar verður fyrir fjárhagstjóni, sem hann á að fá bætt eftir meginreglum laga.

Bóta má og krefja úr hendi eiganda flugvallar, er aðili verður fyrir skaða vegna framkvæmda, er getur í 67. gr.

Skilyrði skaðabóta er, að leitað hafi verið heimildar til undanþágu samkvæmt 66. gr.

Ríkið ábyrgist, að skaðabætur séu af hendi inntar.

69. gr.

Skaðabætur skal ákveða eftir reglum laga nr. 61/1917.

Rétt er krefjanda skaðabóta að beiðast mats innan þess frests, sem ákveðinn er í skipulagsreglum. Frestur má eigi styttri vera en 2 ár frá birtingu skipulagsreglna. Rétt er flugmálaráðherra að veita uppreisn um 6 mánaða tímabil frá lokum frests.

70. gr.

Eigandi eða umráðamaður (notandi) flugvallar skal annast um, að hinni fyrirskipuðu forræðisskerðingu á eignum og mannvirkjum sé hlítt. Nú er út af þessu brugðið, og ber honum að tilkynna flugmálastjórninni það tafarlaust.

71. gr.

Við breytingu á skipulagsreglum skal beita sömu aðferð og við setningu nýrra. Veita má tilslökun á forræðisskerðingu, án þess að uppkast liggi áður frammi til sýnis.

72. gr.

Skipulagsreglur skulu halda gildi sínu, unz flugmálaráðherra fellir þær úr gildi eða gildistími þeirra er útrunninn.

Nú eru skipulagsreglur úr gildi felldar, og taka ákvæði 6. og 7. mgr. 65. gr. til þess með tilsvarendi hætti.

73. gr.

Rétt er flugmálaráðherra að krefjast þess, að brott séu numdir eða merktir tálmar, sem eru utan svæðis, sem skipulag tekur yfir, en vegna hæðar mega teljast hættulegir flugumferð. Beitt skal eignarnámi, ef því er að skipta. Kostnaður, þar með taldar skaðabætur handa eiganda eða notanda, greiðist úr ríkissjóði.

74. gr.

Rétt er flugmálaráðherra að kveða svo á, að eigi skuli setja upp eða nota og, sé því að skipta, að brott skuli nema eða færa í annað horf merki, ljós eða hljóðvirki, tæki er senda frá sér útvarpsbylgjur, eða önnur tilfæri, sem telja má flugumferð stafa hættu af.

Um skaðabætur fer eftir almennum reglum laga, ef því er að skipta.

Önnur ákvæði.

75. gr.

Flugmálaráðherra er rétt að kveða á um flugvelli þá, er loftför mega nota, þá er þau hefja sig til flugs eða lenda, enda segi eigi öðruvísi í sérlægum.

76. gr.

Rétt er flugmálaráðherra að setja reglur um aðgang að flugvöllum, umferð um þá og dvöl loftfara á þeim og svo, beri nauðsyn til, banna í samráði við samgöngumálaráðherra siglingu eða vist á vatna- eða sjóleiðum, sem notaðar eru um stundarsakir eða til frambúðar sem flugstöðvar.

77. gr.

Heimta má afgjöld fyrir not flugvallar eða annars mannvirkis í þágu loftferða, sem eru til almennra nota, eftir reglum, sem flugmálaráðherra setur. Taka má afgjöld lögtaki.

78. gr.

Flugvelli og önnur mannvirki í þágu loftferða, sem eru til almennra nota, mega erlend loftför einnig nota með sömu skilyrðum og íslensk loftför í þvílíkum milliríkjaförum, enda sé fyrir hendi samningur um þetta við það erlenda ríki, sem í hlut á.

79. gr.

Flugmálaráðherra er rétt að kveða á, hverjum kostum þeir skulu búnir vera, sem starfa á flugvelli, í öðru flugvirki eða hafa á hendi annað það starf utan loftfars, sem mikilsvert er um öryggi loftferða. Ráðherra setur reglur um starfsskírteini fyrir slíkum starfa.

80. gr.

Ákvæði 52. gr. taka með viðeigandi hætti til þeirra, sem hafa eftirlit með loftförum og loftferðum, hafa á hendi tæknistörf við loftför eða önnur störf mikilsverð fyrir öryggi loftferða að dómi flugmálaráðherra.

VII. KAFLI

Leyfi til loftferðastarfsemi.

81. gr.

Leyfi flugmálaráðherra þarf til rekstrar reglubundinna loftferða í fjáraflaskyni yfir íslensku yfirráðasvæði.

Leyfi flugmálaráðherra þarf einnig til rekstrar annarra loftferða til fjáröflunar yfir nefndu yfirráðasvæði, enda mæli ráðherra eigi öðruvísi.

Rétt er flugmálaráðherra að láta svo mælt, að kennsluflug, sýningarflug, samkeppnisflug og önnur loftferðastarfsemi sérstakrar tegundar þurfi leyfis, enda þótt starfsemin sé eigi rekin til fjáröflunar.

82. gr.

Leyfi má því aðeins veita, að almenn sjónarmið styðji það.

83. gr.

Nú er einungis um að tefla loftferðir milli staða á íslensku yfirráðasvæði, og má veita leyfi samkvæmt 81. gr. þeim einum, er fullnægir skilyrðum til skrásetningar á loftfari, þeim er í 7. gr. getur.

Nú fullnægir leyfishafi eigi skilyrðum leyfis, og gengur leyfi úr gildi, nema úr sé bætt, áður en liðinn er frestur, sem flugmálaráðherra setur.

Þá er alveg sérstaklega stendur á, er flugmálaráðherra rétt að veita leyfi samkvæmt 81. gr., þótt skilyrðum þessarar greinar sé eigi fullnægt.

84. gr.

Veita skal leyfi um tiltekinn tíma og binda þeim skilyrðum, sem nauðsynleg þykja.

Rétt er í leyfi að áskilja ríkinu heimild til innlausnar.

85. gr.

Nú brýtur leyfishafi í hinni leyfðu starfsemi í mikilvægum atriðum lagaboð, skilyrði leyfis, önnur fyrirmæli um starfsemina, eða hann reynist ófær til að reka starfsemina, og er rétt að svipta hann leyfi.

86. gr.

Rétt er að vika frá ákvæðum þessa kafla, þá er leyfi er veitt, að því leyti sem sáttmáli við erlent ríki gerir það nauðsynlegt.

87. gr.

Flugmálaráðherra er rétt að setja reglur um, með hverju skilorði afhenda megi loftfar eða flugvirki þess eða varahluti í hendur annars aðila til nota á sjálfs hans kostnað.

VIII. KAFLI

Um umferð í lofti.

88. gr.

Flugmálaráðherra setur reglur um verndarráðstafanir, sem gerðar skulu til að afstýra árekstri loftfara, öðrum flugslysum, hættum og óhagræði af loftferðum.

89. gr.

Rétt er flugmálaráðherra að setja reglur um flugleiðir loftfara inn á íslenskt yfirráðasvæði og yfir því og hverja flugvelli nota megi í millilandaflugi.

90. gr.

Rétt er þeim handhafa stjórnvalds, er í hlut á, að skipa loftfari að lenda, enda miði sú skipan til upphalds á allsherjarreglu og öryggi. Lenda skal þá, svo skjótt sem kostur er. Nú er eigi gefin skipun annars efnis, og skal loftfar lenda á næsta flugvelli hér á landi, sem er til almennra flugnota og lenda má á.

Nú flýgur loftfar inn á svæði, þar sem loftferðir eru bannaðar, og skal loftfarið tafarlaust fljúga út fyrir svæðið og tilkynna þetta þeim handhafa stjórnvalds, sem í hlut á, og mæli hann eigi annað, lenda á næsta flugvelli hér á landi, sem er til almennra flugnota og lenda má á.

Nú fer stjórnandi loftfars eigi eftir fyrirmælum þessarar greinar, og er handhafa stjórnvaldsins rétt með viðeigandi ráðum að hindra áframhaldandi flug loftfarsins.

91. gr.

Hergögn má eigi flytja í loftförum án leyfis flugmálaráðherra. Flugmálaráðherra setur í samráði við dómsmálaráðherra fyrirmæli um, hvað hergögn merkja. Flugmálaráðherra er rétt, í samráði við dómsmálaráðherra, að veita undanþágu frá ákvæðum þessarar greinar.

Rétt er flugmálaráðherra til upphalds á allsherjarreglu og öryggi að banna eða setja reglur um flutning annars varnings en hergagna.

Rétt er flugmálaráðherra að banna eða setja reglur um heimild manna til að hafa meðferðis og nota ljósmyndataeki í loftfari.

92. gr.

Nú er eigi öðruvisi mælt í sérstökum lögum, og setur flugmálaráðherra reglur um dagbækur og önnur loftfarsskjöl, vist þeirra í loftfari, ef þurfa þykir, gerð þeirra, ritun og geymslu.

93. gr.

Hver, er það varðar hag hans að lögum, hefur rétt til að kynna sér efni dagbóka og annarra loftfarsskjala.

94. gr.

Flugmálaráðherra kveður á, að hverju ráði flugverjar skulu hafa meðferðis skirteini og önnur skjöl.

95. gr.

Flugmálastjórn, lögreglu og tollyfirvöldum er rétt að rannsaka loftfar og sannkanna þau skjöl, sem loftfar og flugverjar skulu vera búnir.

IX. KAFLI

Um loftflutninga.

Gildissvið.

96. gr.

Ákvæði þessa kafla taka yfir flutninga í loftfari á farþegum, farangri eða varningi, enda sé flutningur inntur af hendi gegn endurgjaldi. Nú framkvæmir loftferðafyrirtæki flutninga, og gilda ákvæði laganna, enda þótt flutningur sé ókeypis.

97. gr.

Ákvæði kafla þessa gilda eigi um póstflutninga.

Ákvæðin um flutningaskjöl í 98.—104. gr. taka eigi til flutninga, sem inntir eru af hendi við óvenjulegar aðstæður og falla utan venjulegrar loftferðastarfsemi.

Flutningaskjöl.

98. gr.

Nú eru farþegar fluttir, og skal flytjandi afhenda farseðil, þar sem greina skal:

- a. Brottfararstað og ákvörðunarstað.
- b. Að minnsta kosti einn umsaminn viðkomustað á leiðinni, svo fremi brottfararstaður og ákvörðunarstaður eru í sama ríki og samið er um einn eða fleiri viðkomustaði í öðru ríki.
- c. Að flutningurinn megi hlíta ákvæðum Varsjáráttmálans eða lögum, sem til líka við sáttmálann takmarka að jafnaði ábyrgð flytjanda á mannskaða og glötun eða tjóni á farangri.

Nú eru eigi færðar sönnur á annað, og telst farseðill sönnun um gerð flutnings-samnings og flutningskjör.

Nú er farseðill eigi gefinn út eða efni hans er eigi það, er mælt var, eða hann hefur glatazt, og er flutningssamningur engu að síður gildur. Nú er farþegi með samþykki flytjanda í loftfari, án þess að farmiði sé afhentur, eða farmiði geymir eigi þá vitneskju, sem í c. greinir, og getur flytjandi eigi borið fyrir sig ákvæði 117. gr. um takmörkun ábyrgðar.

99. gr.

Nú er innrituðum farangri veitt viðtaka til flutnings, og skal gefa út farangursmiða. Nú er farangursmiði eigi festur við eða felldur inn í farseðil farþega, sem fullnægir kröfum 1. mgr. 98. gr., og skal í farangursmiða greina:

- a. Brottfararstað og ákvörðunarstað.
- b. Að minnsta kosti einn umsaminn viðkomustað á leiðinni, svo fremi brottfararstaður og ákvörðunarstaður eru í sama ríki og samið er um einn eða fleiri viðkomustaði í öðru ríki.
- c. Að flutningurinn megi hlíta ákvæðum Varsjáráttmálans eða lögum, sem til líka við sáttmálann takmarka að jafnaði ábyrgð flytjanda á glötun eða tjóni á farangri.

Nú eru eigi færðar sönnur á annað, og telst farangursmiði sönnun um innritun og viðtöku farangurs til flutnings og um flutningskjörin.

Nú er farangursmiði eigi gefinn út eða efni hans er eigi það, sem mælt var, eða hann hefur glatazt, og er flutningssamningurinn eigi að síður gildur.

Nú hefur flytjandi tekið við farangri, án þess að afhenda farangursmiða, eða farangursmiði geymir eigi þá vitneskju, sem í c. greinir, og hann er eigi heldur festur við eða felldur inn í farmiða, sem geymir vitneskju þá, sem segir í 1. mgr. c. 98. gr., og getur flytjandi eigi borið fyrir sig ákvæði 2. mgr. 117. gr. um takmörkun ábyrgðar.

100. gr.

Nú er varningur fluttur, og getur flytjandi krafizt, að sendandi gefi út og afhendi honum skjal, sem nefnist flugfarmbréf. Sendandi getur og krafizt, að flytjandi taki við skjali þessu.

Nú er flugfarmbréf eigi gefið út, eða það geymir eigi efni það, er mælt var, eða það hefur glatazt, og er flutningssamningurinn eigi að síður gildur.

101. gr.

Sendandi skal gefa flugfarmbréf út í þremur eintökum og afhenda þau flytjanda ásamt varningi. Á fyrsta eintakið skal rita „Handa flytjanda“, og skal sendandi undirrita það. Á annað eintakið skal rita „Handa viðtakanda“, og skulu bæði sendandi og flytjandi undirrita það. Skal það fylgja varningnum. Þriðja eintakið skal flytjandi undirrita og skila því sendanda, þá er varningnum hefur verið veitt viðtaka.

Flytjandi skal undirrita flugfarmbréf, áður en varningur er færður í loftfar. Undirritun má rita með stimpli. Rétt er, að undirritun sendanda sé prentuð eða lettruð með stimpli.

Nú hefur flytjandi gefið út flugfarmbréf eftir beiðni sendanda, og skal talið, að hann hafi gert það fyrir hönd sendanda, nema annað sannist.

102. gr.

Nú eru fleiri en einn hlutir varnings fluttir, og skal sendandi gefa út sérstök flugfarmbréf, enda krefjist flytjandi þess.

103. gr.

Í flugfarmbréfi skal greina:

- a. Brottfararstað og ákvörðunarstað.
- b. Að minnsta kosti einn umsaminn viðkomustað á leiðinni, svo fremi brottfararstaður og ákvörðunarstaður eru í sama ríki og samið er um einn eða fleiri viðkomustaði í öðru ríki.
- c. Að flutningurinn megi hlíta ákvæðum Varsjáráttmálans að lögum, sem til líka við sáttmálann takmarka að jafnaði ábyrgð flytjanda á glötun eða tjóni á varningi.

104. gr.

Nú er varningur með samþykki flytjanda færður í loftfar, án þess að flugfarmbréf sé gefið út, eða flugfarmbréf geymir eigi vitneskju þá, sem mælt var í 103. gr. c., og getur flytjandi eigi borið fyrir sig ákvæði 2. mgr. 117. gr. um takmörkun ábyrgðar.

105. gr.

Sendandi er ábyrgur fyrir tjóni, sem flytjandi eða einhver, sem flytjandi ber ábyrgð gegnt, bíður vegna þess, að frásögn sendanda í flugfarmbréfi um varning geymir eigi þau atriði, sem mælt var, eða er annars röng eða ófullkomin.

106. gr.

Flugfarmbréf er gild sönnun fyrir gerð flutningssamnings, viðtöku varnings og flutningsskilmálum, enda séu eigi leiddar sönnur að öðru.

Frásögn flugfarmbréfs um þyngd varnings, umtak, umbúðir og hlutatölu telst rétt, enda séu eigi sönnur leiddar að öðru. Aðrar skýrslur í flugfarmbréfi um magn varnings eða rúmtak eða ástand gilda hins vegar eigi sem sönnun gegn flytjanda, nema hann hafi í viðurvist sendanda kannað réttleik þeirra og staðfest það með áritun á flugfarmbréfið eða skýrslurnar varða sýnilegt ástand vöru.

Réttur til að ráðstafa varningi og afhending hans.

107. gr.

Nú fullnægir sendandi skuldbindingum sínum samkvæmt flutningssamningi, og er honum, flytjanda eða öðrum sendendum að meinfangalaus, rétt að ráðstafa varningi þann veg, að hann endurheimtir hann á brottfarar- eða ákvörðunarflugvelli, stöðvar flutning hans, þá er lent er á leiðinni, lætur afhenda hann á ákvörðunarstað eða á leiðinni öðrum aðila en þeim, sem tilgreindur er í flugfarmbréfi sem viðtakandi, eða krefst þess, að hann sé fluttur aftur til brottfararflugvallar. Sendandi skal þó greiða kostnað af þessum ráðstöfunum. Nú er eigi unnt að framkvæma fyrir-mæli sendanda, og skal flytjandi tilkynna honum það þegar í stað.

Nú fer flytjandi eftir fyrir-mælum sendanda, án þess að lagt sé fram eintak það af farmbréfi, sem sendanda var skilað, og er flytjandi ábyrgur fyrir tjóni, sem réttur handhafi flugfarmbréfs býður við það, en framkröfur á flytjandi þó á hendur sendanda.

Réttur sendanda fellur niður, um leið og réttur viðtakanda hefst samkvæmt 108. gr. Nú neitar viðtakandi að taka við flugfarmbréfi eða varningi eða verður fundi hans eigi náð, og raknar þá við ráðstöfunarréttur sendanda á varningnum.

108. gr.

Nú er varningurinn kominn á ákvörðunarstað, og getur viðtakandi, sé eigi tilvikum 107. gr. til að dreifa, krafist, að flytjandi láti af hendi við hann flugfarmbréfið og varninginn gegn greiðslu þess, sem ógildið er, og gegn efndum á flutningsskilmálum þeim, sem í flugfarmbréfi greinir.

Flytjandi skal, þegar er varningur er kominn á leiðarenda, tilkynna það viðtakanda, enda sé eigi öðruvísi samið.

109. gr.

Nú viðurkennir flytjandi, að varningur hafi glatazt, eða hann er eigi kominn á leiðarenda í síðasta lagi sjö dögum eftir áætlun, og er viðkomanda rétt að neyta þess réttar, er flutningssamningurinn veitir honum, gegn flytjanda.

110. gr.

Samningur, sem geymir frávik frá ákvæðum 107.—109. gr., er ógildur, nema hann sé tilfærður í flugfarmbréfi.

111. gr.

Sendanda er skylt að gefa þær skýrslur og láta fylgja flugfarmbréfi þau skjöl, sem nauðsynleg eru til fullnægju toll- og lögregluákvæðum, áður en varningur verður afhentur viðtakanda. Sendandi ber gagnvart flytjanda ábyrgð á því tjóni, sem hljóttast kann af því, að þessar skýrslur eða skjöl vantar eða þau eru ófullkomin eða eigi í samræmi við settar reglur, nema flytjandi eða starfsmenn hans hafi gerzt sekir um yfirsjón eða vanrækslu.

Flytjanda er eigi skylt að rannsaka, hvort þessar skýrslur og skjöl séu rétt eða alger.

Ábyrgð flytjanda.

112. gr.

Nú lætur farþegi lífið eða hlýtur líkamsmeiðsl eða heilsutjón af völdum atburðar, sem gerist í loftfari eða þá er farið er upp í loftfar eða úr því, og ber flytjandi ábyrgð á því.

113. gr.

Nú spillist eða týnist innritaður farangur eða varningur af völdum atburðar, sem gerizt á þeim tíma, er farangurinn eða varningurinn eru í vörzlum flytjanda, hvort heldur það er á flugvelli, í loftfari eða á hverjum stað öðrum, þá er lent er utan flugvallar, og ber flytjandi ábyrgð á því.

Nú tekur flutningssamningur einnig til flutninga á láði eða legi utan flugvallar við fermingu, afhendingu eða endurfermingu, og skal hvers konar tjón, sem verður á farangri eða varningi talið hafa orðið á þeim tíma, er í 1. mgr. getur, unz annað sannast.

114. gr.

Flytjandi ber ábyrgð á tjóni, sem verður af völdum dráttar við loftflutning farþega, innritaðs farangurs eða varnings.

115. gr.

Flytjandi losnar undan ábyrgð, ef hann leiðir sönnur að því, að hann sjálfur og starfsmenn hans hafi gert allar nauðsynlegar varúðarráðstafanir til þess að afstýra tjóni eða það hafi eigi verið á þeirra valdi.

116. gr.

Nú sannar flytjandi, að sá, sem fyrir tjóninu varð, hafi sjálfur verið valdur eða samvaldur þess, og má færa skaðabætur niður eða fella þær niður.

117. gr.

Nú eru farþegar fluttir, og skal hámark á ábyrgð flytjanda vegna hvers einstaks farþega vera kr. 36 500.00. Semja má þó um hærra hámark ábyrgðar.

Nú er innritaður farangur eða varningur fluttur, og skal hámark á ábyrgð flytjanda vera kr. 37.00 á kg. Nú hefur farþegi eða sendandi, þá er farangur eða varningur er afhentur flytjanda, tilgreint sérstaklega þá hagsmuni, sem tengdir eru við afhendingu farangurs eða varnings á ákvörðunarstað, og greitt það aukafarmgjald, sem kveðið kann að vera á um, og gildir þá hin tiltekna fjárhæð sem hámark á ábyrgð flytjanda, nema hann sanni, að raunverulegir hagsmunir farþega eða sendanda hafi verið minni. Nú er um að tefla glötun, spjöll eða seinkun á hluta hins innritaða farangurs eða varnings eða einhvers, sem í farangri eða varningi kann að felast, og skal einungis leggja heildarþunga þess varnings, sem þannig stendur á um, til grundvallar við ákvörðun á hámarksábyrgð flytjanda. Ef glötun, spjöll eða seinkun lækkar verðmæti annarra hluta varnings, sem sami farangursmiði eða sama flugfarmbréf tekur til, skal einnig taka heildarþunga þessara varningshluta við ákvörðun á hámarksábyrgð.

Hámarksábyrgð flytjanda á varningi, sem farþegar halda í vörzlum sínum, skal vera kr. 730.00 til hvers farþega.

Rétt er dómara að dæma sækjanda málskostnað án tillits til hámarksábyrgðar samkvæmt grein þessari. Þetta gildir þó eigi, ef flytjandi hefur áður en 6 mánuðir eru liðnir, frá því er atburður sá gerðist, er tjónið hlaut af, eða áður mál sé höfðað, boðið sækjanda skriflega skaðabætur, sem eigi eru lægri en dæmd fjárhæð að undanskildum málskostnaði.

Skaðabætur samkvæmt grein þessari skal reikna eftir gullgildi. Nú verða breytingar á gullgildi íslenzkrar krónu, því sem skráð er hjá Alþjóðagjaldeyrissjóðnum við gildistöku laga þessara, og breytast tilgreindar hámarksbætur í samræmi við hið nýja gullgildi. Í dómsmáli skal reikna eftir gullgildi til íslenzks gjaldeyris á dómsuppsögudegi.

118. gr.

Ógildur er áskilnaður, sem miðar að því að leysa flytjanda undan ábyrgð eða kveða á um lægri hámarksábyrgð en í 117. gr. segir.

Nú er varningur fluttur, og er leyfilegt að gera áskilnað um tjón eða spjöll, sem leiðir af eðli varnings eða eðlislægum galla á honum.

119. gr.

Nú sannast, að flytjandi eða starfsmenn hans hafa við framkvæmd starfa síns valdið tjóninu, annaðhvort af ásetningi eða af stórfelldu gáleysi samfara vitneskju um, að tjón myndi sennilega af hljótast, og skal eigi beita ákvæðum 117. gr. um hámarksábyrgð.

120. gr.

Nú eru starfsmenn flytjanda sóttir til fébóta fyrir skaða, sem þeir hafa við framkvæmd starfa síns valdið af minni háttar gáleysi en því, sem í 119. gr. getur, og má heildarfjárhæð þeirra skaðabóta, sem þeim og flytjanda er gert að greiða, eigi fara fram úr hámarksábyrgð flytjanda.

121. gr.

Nú er tekið við innrituðum farangri eða varningi án fyrirvara af hálfu viðtakanda, og skal telja, að farangurinn eða varningurinn hafi verið afhentur í góðu lagi og í samræmi við flutningsskírteini, enda sannist eigi annað.

Nú hefur farangur eða varningur orðið fyrir spjöllum eða eitthvað af honum glatazt, og skal tilkynna það flytjanda, jafnskjótt sem tjónsins verður vart, og í síðasta lagi áður en liðnir eru frá viðtöku sjö dagar, að því er varðar farangur, en fjórtán dagar, að því er til annars varnings tekur. Tilkynningu um seinkun skal gefa, áður en liðinn er tuttugu og einn dagur frá þeim degi að telja, er farangur eða varningur var boðinn viðtakanda til umráða.

Tilkynningu skal skrá á flutningsskírteini eða senda bréflega, áður en frestur er liðinn.

122. gr.

Nú er tjón eigi tilkynnt, áður liðnir séu frestir þeir, sem í 121. gr. getur, og fellur niður sérhver krafa á hendur flytjanda, nema hann hafi farið sviksamlega að ráði sínu.

123. gr.

Skaðabótamál skal höfða annaðhvort fyrir dómi á þeim stað, þar sem flytjandi býr eða hefur aðalskrifstofu sína eða útibú það, sem gerði flutningssamninginn, eða á ákvörðunarstaðnum.

Nú tekur Varsjáráttmálinn yfir flutninginn, og verður skaðabótamál einungis höfðað fyrir íslenskum dómstól eða dómstól í ríki, sem gerzt hefur aðili að nefndum sáttmála.

124. gr.

Réttur til skaðabóta eftir ákvæðum þessa kafla fellur niður, ef mál er eigi höfðað, áður en tvö ár eru liðin frá því er loftfar kom á ákvörðunarstað eða frá þeim degi, er loftfar skyldi koma þangað, eða frá því er flutningur stöðvaðist.

125. gr.

Nú eiga fleiri en einn flytjandi, hver á eftir öðrum, að annast flutning, sem ber samkvæmt flutningssamningi eða flutningssamningum að telja einn og sama flutning, og er hver þeirra, þá er hann tekur við farþegum, innrituðum farangri eða varningi, ábyrgur fyrir þeim hluta flutningsstarfans, sem hann á að inna af hendi.

Nú er um að tefla flutning á innrituðum farangri eða varningi, og getur sendandi einnig beint kröfum sínum gegn fyrsta flytjanda, og sá, sem á rétt til afhendingar, gegn síðasta flytjanda, þótt tjón eða seinkun hafi orðið, meðan varningurinn var í vörzlu annars flytjanda.

Ef fleiri flytjendur eru ábyrgir samkvæmt þessu, bera þeir óskipta ábyrgð.

Flutningur með fleiri en eins konar flutningstækjum.

126. gr.

Nú fer flutningur að nokkru fram með loftfari og að nokkru með öðru flutningstæki, og taka ákvæði laga þessara einungis til loftflutningsins.

Taka má upp í loftflutningsskjalið skilmálana fyrir hinum greinum flutningsins.

Önnur ákvæði.

127. gr.

Ógildir skulu vera fyrirvarar í flutningssamningi og samningar, gerðir áður en tjón verður, þar sem aðilar vikja frá ákvæðunum um þau lög, sem fara skal eftir, eða ákvæðum um varnarþing.

Gerðardómssamningar, gerðir áður en tjón verður, eru einungis gildir, að því er varðar flutning á munum, enda sé gerðardómur háður á einhverjum þeim stað, sem er löglegt varnarþing eftir 123. gr., og sé málið útkljáð samkvæmt ákvæðum Varsjár-sáttmálans, að því leyti sem ákvæði hans taka til þess.

128. gr.

Nú er loftflutningaskjal gert utan Íslands eða varðar loftflutninga milli ríkja, og er viðvörðun samkvæmt 98. gr. 1 c., 99. gr. 1 c. og 103. gr. c. nægilega framkvæmd, ef skjalið ber það greinilega með sér, að flutningurinn geti hlítt Varsjár-sáttmálanum og að hann takmarki að jafnaði ábyrgð flytjanda í þeim tilvikum, sem viðkomandi ákvæði tekur til.

Nú er um að tefla loftflutning milli ríkja, sem Varsjár-sáttmálinn tekur eigi yfir, og getur flytjandi borið fyrir sig takmörkun ábyrgðar samkvæmt 117. gr. jafnvel þótt flutningsskjalið geymi eigi viðvörðun þá, sem í 1. málsgrein getur.

129. gr.

Nú er um að tefla loftferðir innanlands og eigi samið um viðkomu utan lands, og er flugmálaráðherra rétt að gera undantekning frá ákvæðum 1. mgr. 98. gr., 1. mgr. 99. gr. og 1. mgr. 103. gr. um farseðla, farangursmiða og flugfarmbréf.

130. gr.

Þá er rætt er um Varsjár-sáttmálanum í lögum þessum, er átt við sáttmála þann um alþjóðaloflutfutninga, sem gerður var í Varsjá 12. október 1929, með þeim breytingum, sem á honum urðu samkvæmt sáttmálaauka, undirrituðum í Haag 28. september 1955.

Ákvæði kafla þessa skal eigi beita um milliríkja loftflutninga, sem framkvæmdir eru samkvæmt áskilnaði, gerðum með heimild í viðbótar-bókun við 2. gr. Varsjár-sáttmálans frá 12. október 1929 eða XXVI. gr. Haag-sáttmálaaukans frá 28. september 1955.

131. gr.

Ákvæði laga þessara hrófla eigi við Varsjár-sáttmálanum frá 12. október 1929, að svo miklu leyti sem hann heldur gildi sínu í milliríkjaskiptum Íslands og annarra ríkja, sem eigi hafa fullgilt eða játast undir sáttmálaaukann, sem gerður var í Haag 28. september 1955.

X. KAFLI

Skaðabætur.

132. gr.

Nú hlýzt af notkun loftfars skaði á mönnum eða hlutum, sem eru utan loftfarsins, og er eigandi þess eða, eftir því sem við á, aðili sá, sem það er rekið á kostnað hans, skyldur að bæta skaðann fé.

Skaðabótaskyldan fellur niður, ef sannað er, að sá, sem fyrir skaða verður, hefur valdið tjóninu af ásetningi eða stórfelldu gáleysi.

Nú verður maður fyrir meiðslum eða heilsutjóni, og er rétt að krefjast fébóta fyrir þjáningar og lýti. Ef sá, sem á rétt til bóta, hefur að nokkru eða öllu misst starfskrafta sína, á hann rétt á skaðabótum fyrir varanlegan missi á starfshæfni. Nú andast sá, sem fyrir slysi verður, af völdum þess, og getur sá, sem misst hefur vegna dauða hans framfæranda, krafizt fébóta fyrir það tjón, sem ætla má, að hann hafi beðið.

Sá, sem kostað hefur útförina, getur krafizt kostnaðinn af henni bættan, að svo miklu leyti sem hann fer eigi fram úr því, sem hæfilegt má teljast.

133. gr.

Nú er um að tefla tjón, sem verða á mönnum eða hlutum innan marka viðurkennds flugvallar, og skal eigi beita ákvæðum 1. mgr. 132. gr.

Nú verður tjón á loftfari eða farni við árekstur milli loftfara, og skal beita ákvæðum siglingalaga um árekstur skipa.

Nú verður við árekstur tveggja eða fleiri loftfara tjón, sem hver þeirra, er bera kostnaðinn af rekstri loftfaranna, á að greiða samkvæmt ákvæði 1. mgr. 132. gr., og eru þeir allir samskulda. Dómstólar skera úr með hliðsjón af ástæðum, hversu mikinn hluta goldinna skaðabóta hver þeirra megi framkrefja úr hendi þess eða þeirra, sem samábyrgir eru.

134. gr.

Ákvæði 132. og 133. gr. takmarka að engu þann rétt til skaðabóta, sem leiðir af almennum reglum.

135. gr.

Nú verður maður, sem starf hefur á hendi í loftfari, skaðabótaskyldur fyrir tjón, sem verður við loftferðir og er af völdum mistaka eða vanrækslu hans við starfann, og geta dómstólar fært skaðabótafjárhæð niður með hliðsjón af sök hans, stærð tjónsins og aðstæðum að öðru leyti. Ákvæði þessu má einnig beita um skaðabótaverk manna, sem inna af hendi utan loftfars starf, sem mikilvægt er fyrir flugöryggi.

136. gr.

Eigandi loftfars, sem nota skal til loftferða samkvæmt lögum þessum, skal taka og halda við váttryggingu eða tryggingu, er örugg telst, til greiðslu skaðabóta, sem falla kunna á hann eða umráðanda loftfarsins vegna tjóns, er verður á mönnum og hlutum utan loftfarsins og stafar af notkun þess. Leita skal viðurkenningar flugmálaráðherra á váttryggingarfélagi og tryggingu.

Nú fellur váttrygging úr gildi, og ber váttryggingarfélag gagnvart þriðja aðilja ábyrgð á tjóni samkvæmt hljóðan váttryggingarskírteinis í tvo mánuði, frá því er það tilkynnti flugmálaráðherra, að váttryggingin væri niður fallin, enda hafi loftfarið eigi á þeim tíma verið strikað af skrá eða flugleyfi samkvæmt 3. gr. c. afturkallað.

Rétt er flugmálaráðherra að kveða á um váttryggingu eða aðra tryggingu gegn tjóni á mönnum eða hlutum í loftfari eða við för eða flutning þeirra í loftfar eða úr því og svo gegn tjóni á innrituðum farangri og varningi, meðan flytjandi ber ábyrgð á honum samkvæmt IX. kafla.

Flugmálaráðherra er rétt að setja nánari reglur um váttryggingu eða tryggingu, þar á meðal um afleiðingar þess, að váttryggingu eða tryggingu er eigi haldið í gildi.

XI. KAFLI

Flugslys.

Bjargþjónusta.

137. gr.

Flugmálaráðherra setur reglur um leit og bjargráð, þau er viðhafa skal, þá er loftfars er saknað, því hlekkist á eða það ferst, þar á meðal um aðstoð þá, sem einstaklingum og fyrirtækjum er skylt að veita við leit og bjargstörf, og um þóknun fyrir slíka aðstoð.

Kostnað, sem rikissjóður hefur af leit að loftfari, sem er saknað, er flugmálaráðherra rétt að leggja að nokkru eða öllu leyti á eiganda eða umráðanda loftfarsins, enda hnígi rök til þess og það fari eigi í bág við millirikjasamninga. Sama gildir um kostnað af bjargstarfa, að því leyti sem hann greiðist eigi með bjarglaunum.

Björgun loftfara.

138. gr.

Nú bjargar maður eða stuðlar að björgun á loftfari, sem hlekkzt hefur á eða er stött í háska, farangri eða varningi, sem í því er, eða nokkru því, sem telst til slíks loftfars, farangurs eða varnings, og á hann, hvort heldur bjargað er í lofti, á láði eða legi, rétt til bjarglauna samkvæmt gildandi reglum um björgun skipa og varnings, sem til þeirra telst. Nú bjargar maður eða stuðlar að björgun á mannlífum úr þeim háska, sem tilefni til björgunar varð, og á hann kröfu til hlutdeildar í bjarglauninum.

Nú hefur maður stofnað til óvenjulegra útgjalda, sem nauðsynleg voru til varðveizlu á loftfari eða varningi úr því, og á hann rétt til, að honum séu endurgreidd nefnd útgjöld, enda hafi hann eigi breytt gegn beinu og réttmætu banni flugstjóra þess, sem í hlut á.

Krafa um bjarglaun eða endurgjald fyrir téð óvenjuleg útgjöld má eigi fara fram úr verðmæti því, sem bjargað var, svo sem loftfari ásamt flutningsgjaldi fyrir farangur, varning og farþega.

139. gr.

Eigandi bjargaðs varnings ábyrgist einungis með verðmæti þess, sem bjargað var. Krafa um bjarglaun er tryggð með veði í loftfari, farangri og varningi, sem gengur fyrir öllum öðrum veðböndum. Veðkrafa, sem stafar af síðari atburði, gengur fyrir veðkröfu, sem stafar af fyrri atburði.

Nú er farangur eða varningur af hendi látinn, og fellur þá veðrétturinn niður. Veðréttur í loftfari fellur niður eftir þrjá mánuði, ef hann er eigi þinglesinn og fjárhæð hans samþykkt eða mál höfðað til staðfestu veðrétti. Mál má höfða þar sem bjargstarfa lauk eða þar sem loftfar og varningur er.

Rannsókn á flugslysum.

140. gr.

Nú ferst maður, sem staddur er í loftfari eða utan þess, í flugslysi eða hlýtur mikil meiðsl, eða loftfar eða hlutir utan þess verða fyrir miklum spjöllum, og skal flugmálastjórnin láta fara fram rannsókn á flugslysinu.

Slíka rannsókn skal og hefja, þá er legið hefur við flugslysi eða ástæða er til að ætla, að loftfari, flugmannvirkjum á jörðu eða rekstri þeirra sé eða hafi verið áfátt til muna.

Rétt er flugmálaráðherra að skipa rannsóknarnefnd kunnáttumanna til að kanna orsakir flugslyss.

141. gr.

Nú verður maður þess vís, að flugslys er orðið, og skal hann tafarlaust tilkynna það næsta lögreglustjóra eða flugmálastjórn, enda sé honum eigi rétt að ætla, að yfirvöld viti þegar um slysið. Sama gildir um þann, sem finnur loftfar eða aðra hluti við aðstæður, er benda til þess, að flugslys hafi orðið.

142. gr.

Nú hefur flugslys orðið á íslenzku yfirráðasvæði, og má hvorki hreyfa né nema á brott loftfarið, hluta þess, innihald þess né verksummerki slyssins, unz flugmálastjórnin hefur lokið rannsókn sinni, enda hafi lögregla í samráði við flugmálastjórnina eigi leyft það.

Án slíks leyfis má þó hreyfa, flytja til eða nema á brott loftfarið, hluta þess eða innihald, að svo miklu leyti sem nauðsynlegt reynist til að frelsa menn eða dýr, ná pósti úr loftfari, afstýra spjöllum af eldi eða öðrum orsökum eða koma í veg fyrir að loftfarið, hlutar þess eða innihald valdi háska eða almenningi miklum бага.

143. gr.

Starfsmönnum flugmálastjórnar er heimilt að fara á slysstað til rannsóknar á loftfari eða flaki þess, jafnvel þótt um stað í einkaeign sé að tefla, og svo að gera hverjar þær ráðstafanir, sem nauðsynlegar eru í því skyni.

Rétt er starfsmönnum flugmálastjórnar að krefjast framlagningar á bókum og öðrum skjölum, er varða flugfarið og áhöfn þess, taka skýrslur af eiganda eða umráðanda (notanda) loftfarsins, áhöfn þess og hverjum öðrum, sem ætla má, að kunni að geta veitt vitneskju, er stuðli að því að leiða í ljós orsök slyssins.

Krefja má lögreglu um aðstoð við rannsóknina, eftir því sem þurfa þykir. Nú er ástæða til, og getur lögregla þá framkvæmt þá eftirgrennsan, sem ákærvaldið telur nauðsynlega, og krafizt við hana aðstoðar flugmálastjórnar. Rétt er flugmálaráðherra í samráði við dómsmálaráðherra að setja nánari reglur um samstarf og verkaskiptingu lögreglu og flugmálastjórnar.

Eiganda loftfars, umráðanda (notanda) og öðrum, sem í hlut eiga, skal kynna það, sem rannsóknin leiðir í ljós, og veita þeim færi á því að krefjast framhaldsrannsóknar. Rétt er aðiljum þessum að vera við rannsóknina, ef flugmálastjórnin leyfir.

144. gr.

Þá er flugmálastjórnin hefur lokið rannsókn sinni, skal hún, svo fljótt sem verða má, semja skýrslu um niðurstöðu rannsóknarinnar og senda hana flugmálaráðherra, saksóknara og dómsmálaráðherra. Í skýrslunni skal gerð grein fyrir orsök eða sennilegri orsök slyssins auk þess sem þar skulu gerðar tillögur um þær varúðarráðstafanir, sem gera má til þess að afstýra áframhaldandi slysum af sömu eða líkum orsökum.

Með skýrslunni skal einnig fylgja yfirlýsing um, hvort ástæða sé til að ætla, að brotnar hafi verið réttarreglur eða starfsreglur.

Nú telur flugmálastjórnin, að rannsókn flugslyss leiði í ljós, að skirteinishafi hafi í sambandi við slysið orðið sekur um atferli, er veiti tilefni til að svipta hann skirteininu, og skal hún gera tillögur þess efnis.

Flugmálaráðherra er rétt að kveða svo á, að birta skuli skýrslu um rannsókn á flugslysi.

145. gr.

Um rannsókn á flugslysum fer annars samkvæmt lögum nr. 82/1961, um meðferð opinberra mála.

146. gr.

Flugmálaráðherra er rétt í samráði við dómsmálaráðherra að setja nánari reglur um vörzlu og brottám loftfars, sem í slysi hefur lent. Nema má brott á kostnað eiganda eða umráðanda flak loftfars, sem er til trafala umferð eða бага, enda hafi aðili eigi orðið við kröfu yfirvalds um brottám innan hæfilegs frests.

XII. KAFLI Ýmis ákvæði.

147. gr.

Nú er ástæða til að ætla, þá er loftfar ætla á loft, að það sé eigi lofthæft eða tilhlýðilega áhöfn skipað eða það muni verða notað andstætt ákvæðum laga þessara eða reglum, settum samkvæmt þeim, og er þeim handhafa valds, sem í hlut á, rétt að leggja bann við för loftfarsins og, beri nauðsyn til, aftra, að það hefji sig upp af flugvelli, unz úr er bætt. Flugmálastjórnin eða sá, sem hún til þess veitir vald, tekur ákvörðun í þessu efni. Ákvörðun skal tafarlaust leggja fyrir flugmálastjórnina, ef hún sjálf hefur eigi tekið hana.

148. gr.

Réttum umráðanda flugvallar, sem er heimill almenningi, er rétt að aftra för loftfars af flugvellingum, unz eftirgjald eftir síðustu lendingu og notkun loftfarsins af vellingum er greitt eða trygging sett fyrir greiðslu þess.

149. gr.

Rétt er flugmálaráðherra til aukins öryggis við loffferðir að setja reglur um meðferð, geymslu og afhending brennis (eldsneytis) og annars, sem til búnaðar loftfara þarf, og um eftirlit með því, að reglurnar séu haldnar.

150. gr.

Eigandi eða notandi loftfars og réttur umráðandi viðurkennds flugvallar eða annars loffferðavirkis er skyldur að láta í té þá vitneskju, sem flugmálastjórnin krefst til að geta rækt störf sín. Sömu skyldu hefur forráðandi viðurkenndrar starfsemi samkvæmt 39. gr. eða annarrar starfsemi, sem rekin er samkvæmt viðurkenningu eftir lögum þessum eða reglum, settum samkvæmt þeim.

Rétt er flugmálastjórninni að skýra þriðja aðilja frá vitneskju, sem hún hefur fengið með framangreindum hætti, að því leyti sem það er nauðsynlegt samkvæmt alþjóðasamningi. Að öðru leyti er rétt að skýra frá slíkri vitneskju eða birta hana almenningi, enda sé eigi um að tefla viðskipta- eða rekstrarhuliðsmál. Nú hefur sá, sem telur sig eiga rétt til launungar, mótmælt því, að vitneskja fari lengra eða sé birt, og verður það einungis samkvæmt úrskurði flugmálaráðherra.

Nú hefur maður fengið greinda vitneskju í starfa sínum, og hefur hann þagnarskyldu, að því leyti sem vitneskjan eigi má fara lengra eða hana má eigi birta.

151. gr.

Flugmálaráðherra kveður á um gjöld, sem inna ber af hendi fyrir stjórnvaldsgerðir, sem framkvæmdar eru eftir lögum þessum.

Rétt er flugmálaráðherra að ákveða, að sá, sem hefur hag af gerðum þeim, sem í 1. mgr. segir, greiði kostnað af þeim.

Gjöld samkvæmt grein þessari má heimta með lögtaki.

XIII. KAFLI

Refsiákvæði.

152. gr.

Nú notar eigandi eða umráðandi (notandi) loftfars, sem eigi er íslenzkt og eigi hefur erlent þjóðerni með þeim hætti, er í b-lið 3. gr. segir, loftfarið án sérstaks leyfis til loftferða yfir íslenzku yfirráðasvæði eða skeytir eigi skilyrðum fyrir veittu leyfi, og skal hann sæta sektum eða varðhaldi.

153. gr.

Nú veitir maður rangar eða ófullnægjandi skýrslur, þá er hann a) tilkynnir loftfar til skrásetningar, b) æskir þess, að það sé af skrá strikað, c) sækir um leyfi samkvæmt síðustu mgr. 7. gr. eða b-lið 13. gr., og skal hann sæta sektum eða varðhaldi. Sömu refsingu skal hver sá sæta, sem leiðir hjá sér að tilkynna skrásetningarstjóra eitthvert það atriði, sem boðið er í lögum þessum, eða tilkynnir eitthvert atriði ranglega eða ófullnægjandi.

154. gr.

Nú nemur maður ranglega af loftfari þjóðernismerki eða skrásetningar eða annað lögmælt merki eða setur rangt merki á loftfar, og skal hann sæta sektum eða varðhaldi.

Sömu refsingu skal eigandi eða umráðandi (notandi) loftfars sæta, ef hann notar loftfar til lofterða, þótt það vanti þjóðernismerki eða skrásetningar eða hafi röng merki.

155. gr.

Nú notar eigandi eða umráðandi (notandi) loftfars það til loftferða, þótt það sé eigi lofthæft eða tilhlýðilega áhöfn skipað, tygjað eða fermt til þeirrar farar, sem því er ætlað að fara, eða það er af öðrum ástæðum eigi þannig húið, að það fullnægi nauðsynlegum öryggiskröfum, og eigi er veitt leyfi til notkunarinnar samkvæmt lögum þessum, og skal hann sæta sektum, varðhaldi eða fangelsi allt að 3 árum.

156. gr.

Ef maður hefur í frammi óhæfilegt atferli við smíð loftfars, fylgitækja þess og varahluta eða við viðhald þess, viðgerð eða breytingar á því, og veldur með því hættu á því, að loftfarið verði tekið í notkun, án þess að fullnægt sé kröfum til öryggis, skal hann sæta sektum, varðhaldi eða fangelsi allt að 3 árum.

Sömu refsingu skal sá sæta, sem viðhefur með nefndum hætti óhæfilegt atferli við húnað loftfars, fermingu eða aðra tygjun.

157. gr.

Nú notar eigandi eða umráðandi (notandi) loftfar það til loftferða, þótt eigi sé fyrir hendi lögmælt váttrygging eða önnur trygging, er það varðar samkvæmt 136. gr., og skal hann sæta sektum eða varðhaldi.

Nú notar hann loftfarið, án þess að fyrir hendi séu flugskjöl, sem boðin eru í lögum þessum eða reglum, settum samkvæmt þeim, og skal hann sæta sektunni eða varðhaldi allt að 8 mánuðum.

158. gr.

Flugstjóri, sem hefur á hendi stjórn loftfars í loftferð, þá er svo stendur á sem segir í 152. gr., 2. mgr. 154. gr., 155. gr. eða 157. gr., skal sæta sömu refsingu sem eigandi eða umráðandi (notandi).

159. gr.

Nú innir maður af hendi starfa í loftfari, án þess hann hafi gilt skírteini eða leyfi, sem lög þessi mæla, eða sé slíks skírteinis eigi krafizt, án þess að fullnægja þeim skilyrðum, sem sett eru um starfann, og skal hann sæta sektum eða varðhaldi.

160. gr.

Nú leiðir maður, sem skuldbundið hefur sig til starfa í loftfari, hjá sér að taka til starfa eða halda starfa áfram, og skal hann sæta sektum eða varðhaldi allt að 6 mánuðum.

Nú lætur flugverji á flugfari undir höfuð leggjast án gildra ástæðna að koma til starfa á réttum tíma eða fer frá starfa án leyfis, og skal hann sæta sektum eða varðhaldi allt að 5 mánuðum.

161. gr.

Ef flugverji hlýðir eigi við starfann skipunum yfirboðara síns, skal hann sæta sektum eða varðhaldi allt að 6 mánuðum.

Nú hefur hann með neitun sinni um hlýðni stofnað loftfari eða mannlífi í hættu eða hann neitar að hlýða, þrátt fyrir það þótt skipan sé endurtekin, eða séu sakir mjög miklar, og má beita varðhaldi eða fangelsi allt að 4 árum.

162. gr.

Nú innir maður af hendi starfa í loftfari eða reynir það andstætt ákvæðum 1. mgr. 52. gr., og skal hann sæta sektum, varðhaldi eða fangelsi allt að 3 árum. Ef hann framkvæmir starfa með áhrifum áfengis eða annars æsandi eða deyfandi lyfs eða hann hefur brotið gegn ákvæði 2. mgr. 52. gr., skal beita varðhaldi eða fangelsi.

163. gr.

Nú brýtur maður gegn reglum, sem flugmálaráðherra hefur sett til að afstýra árekstri milli loftfara eða öðrum flugslysum eða til að tryggja fólk gegn hættum og trafala af loftferðum, og skal hann sæta sektum, varðhaldi eða fangelsi allt að 3 árum.

Nú vikur maður af flugleið, sem ákveðin er samkvæmt 89. gr., eða brýtur gegn reglum, sem flugmálaráðherra setur loftförum, er fljúga inn á íslenskt yfirráðasvæði, og skal hann sæta sektum eða varðhaldi.

164. gr.

Nú hefur maður á hendi stjórn loftfars á loftbraut eða öðru svæði, þar sem flugumferð hlítir sérstakri skipan, en fer eigi eftir eða brýtur gegn leiðbeiningum flugumferðarstjórnar, sem honum er skylt að hlýða, og skal hann sæta sektum, varðhaldi eða fangelsi allt að 3 árum.

Sömu refsingu skal sá flugstjóri sæta, sem brýtur gegn ákvæðum 90. gr. um lendingarskyldu.

165. gr.

Ef eigandi eða umráðandi (notandi) loftfars brýtur gegn ákvæðum 1. mgr. 91. gr. um flutning hergagna eða reglum, sem settar hafa verið samkvæmt 2. mgr. sömu greinar um flutning annars varnings, skal hann sæta sektum eða varðhaldi eða fangelsi allt að 2 árum.

Sömu refsingu skal flugstjóri sæta, sem stjórnar loftfari, þá er það er notað til ólöglegra flutninga, þeirra er í 1. mgr. þessarar greinar getur.

166. gr.

Nú brýtur maður gegn boði forseta Íslands samkvæmt 4. gr. og skal hann sæta sektum, varðhaldi eða fangelsi allt að 2 árum.

167. gr.

Nú lendir loftfari í háaska, og flugstjóri gerir eigi allt, sem honum er unnt til að bjarga loftfari, mönnum og varningi, sem í því er, eða gerir eigi annað það, sem honum er skylt samkvæmt 49. gr., og skal hann sæta sektum, varðhaldi eða fangelsi allt að 2 árum.

168. gr.

Nú veldur flugverji því með smygli eða með öðru athæfi, sem brýtur í bág við starfsskyldur hans, að yfir loftfari eða varningi vofir kyrrsetning eða hald af hendi íslenzkra eða erlendra yfirvalda, og skal hann sæta sektum eða varðhaldi allt að 1 ári.

169. gr.

Ef flugstjóri eða annar flugverji lætur fyrir farast að gera skyldu sína um gerð, íritun eða geymslu flugskjala eða um vist flugskjala, skirteina eða annarra skjala í loftfari, skal hann sæta sektum eða varðhaldi allt að 5 mánuðum.

Nú framkvæmir hann ranga íritun í flugskjöl eða veldur því á annan hátt, að efni slíks skjals er rangt, og skal hann sæta sektum eða varðhaldi eða fangelsi allt að 2 árum.

170. gr.

Nú vanrækir flugstjóri eða flugverji starfsskyldur sínar með itrekuðum eða óhæfilegum hætti eða fremur annars konar óhæfu í starfa sínum, án þess þó að ákvæði 152. til 169. gr. taki til, og skal hann sæta sektum eða varðhaldi.

171. gr.

Ef umráðandi flugvallar eða annars flugvirkis lætur það vera í notkun, þótt það fullnægi eigi settum skilyrðum eða hafi eigi viðurkenningu flugmálastjórnar, þá er slíkrar viðurkenningar er krafizt, skal hann sæta sektum eða varðhaldi.

Nú brýtur hann gegn ákvæðum 78. gr., og skal hann sæta sektum.

172. gr.

Nú hlítir sá, sem í hlut á, eigi forræðisskerðingu samkvæmt 65., 66., 70., 71., 72., 73. og 74. gr., og skal hann sæta sektum eða varðhaldi allt að 1 ári. Refsa skal fyrir tilraun sem fullframið brot.

173. gr.

Nú stundar maður loftferðastarfsemi eða aðra starfsemi án sérleyfis, leyfis eða viðurkenningar, sem krafizt er í lögum þessum eða reglum, settum samkvæmt þeim, og skal hann sæta sektum eða varðhaldi.

174. gr.

Ef maður brýtur bann samkvæmt 147. gr. við för loftfars af flugvelli, skal hann sæta sektum eða varðhaldi. Refsa skal fyrir tilraun sem fullframið brot.

175. gr.

Ef maður tálmar framkvæmd skoðunar, eftirlits eða annarrar rannsóknar samkvæmt lögum þessum, eða reglum, settum samkvæmt þeim, eða veitir eigi aðstoð við slíka rannsókn, þá er þess er krafizt með heimild í lögum eða reglum, skal hann sæta sektum eða varðhaldi.

Sömu refsingu skal sá sæta, sem andstætt ákvæðum 142. gr. hróflar við loftfari, flaki af því eða öðru eftir flugslys. Fyrir tilraun skal refsa sem fullframið brot.

176. gr.

Nú er manni boðið samkvæmt 137. gr. að veita aðstoð sína við leit og bjargstörf, en hann veitir eigi þá þjónustu eða rækir annars eigi skyldur sínar, og skal hann sæta sektum

177. gr.

Nú lætur maður í öðrum tilvikum en í 153. gr. getur farast fyrir að veita tilkynningu, sem boðin er í lögum þessum eða reglum, settum samkvæmt þeim, eða hann veitir ranga eða ófullnægjandi tilkynningu eða skýrslur, og skal hann sæta sektum eða varðhaldi.

Brot gegn ákvæðum IX. kafla varðar eigi refsingu samkvæmt þessari grein.

178. gr.

Nú vanrækir maður að afhenda þjóðernis- eða skrásetningarskirteini, loft-hæfnisskirteini eða annað skirteini eða skjal, sem afhenda skal samkvæmt lögum þessum eða reglum, settum eftir þeim, og skal hann sæta sektum.

179. gr.

Ef maður brýtur gegn reglum, settum samkvæmt lögum þessum, skal hann sæta sektum eða varðhaldi allt að 6 mánuðum, enda taki eigi önnur refsíákvæði þessa kafla yfir atferlið.

180. gr.

Nú hlýzt af broti, sem lýst er í 155., 156., 158., 161.—164., 167. og 170.—172. gr., mannslát eða tjón til mikilla muna á líkama manns, heilsu eða eign, og má beita fangelsi allt að 5 árum.

Þessari auknu refsingu má einnig beita fyrir brot gegn 157. gr., ef maður verður fyrir fjártjóni til mikilla muna, sökum þess að eigi hefur verið fyrir hendi lögmælt váttrygging eða önnur trygging.

181. gr.

Ef brot, sem lýst er í 152.—179. gr., er framið af gáleysi, skal beita sektum eða varðhaldi allt að 1 ári, þó þannig, að aldrei má beita þyngri refsingu en fyrir ásetningsbrot.

182. gr.

Ákvæðum almennra hegningarlaga um hlutdeild skal beita.

Nú taka hegningarákvæði þessa kafla til eiganda eða umráðanda (notanda) loftfars, umráðanda flugvallar eða annars flugvirkis eða til starfsherra samkvæmt 173. gr., og skulu undirmenn látnir sæta refsingu samkvæmt þeim, þá er þeir gerast brotlegir með þeim hætti, er í hegningarákvæðunum segir. Hegningarákvæðin taka með samsvarandi hætti yfir stjórnarmenn og aðra trúnaðarmenn félaga og annarra lögaðilja.

183. gr.

Nú hefur maður, sem er í fyrirsvari félags, stofnunar, samtaka eða annars lögaðilja, framið athæfi, sem refsivert er samkvæmt kafla þessum, og er rétt að dæma nefndum lögaðilja fésekt og missi starfsréttinda, enda sé brotið drýgt til hagsbóta lögaðiljanum eða hann hafi haft ágóða til muna af brotinu.

Um sviptingu réttinda.

184. gr.

Svipta skal flugstjóra eða flugverja með dómi rétti til að starfa í loftfari, þá er hann hefur rækt starfa sinn á mjög vitaverðan hátt eða telja verður með hliðsjón af eðli mistaka hans eða atferli við starfann varhugavert af öryggisástæðum, að hann starfi í loftfari.

Nú brýtur maður gegn ákvæðum 52. gr. og starfar síðan eða reynir að starfa í loftfari, og skal svipta hann með dómi rétti til slíkra starfa.

Svipting réttar skal vera um ákveðinn tíma, eigi skemur en 6 mánuði, eða að fullu og öllu, ef miklar sakir eru. Svipting réttar samkvæmt 2. mgr. skal þó að

jafnaði eigi vera styttri en 1 ár. Nú hefur maður verið sviptur rétti um stundarsakir samkvæmt ákvæðum 5. mgr. hér á eftir, og skal ákveða í dómi, hvort sá tími dragist frá endanlegum sviptingartíma.

Nú hefur maður verið sviptur rétti til að starfa í loftfari eða til að öðlast hann um lengri tíma en 3 ár, og má bera undir þann dómstól, sem dæmt hafði til fullnaðar sviptingu réttar, kröfu um endurheimtu hans, þótt sviptingartíminn sé eigi runninn út. Mál skal reka að hætti opinberra mála, þó þannig að hinn dómfelldi er sóknaraðili, en ákærvaldið varnaraðili. Slikt málskot má í fyrsta lagi verða, þá er 3 ár eru liðin frá uppsögu fullnaðardóms um sviptingu réttar. Réttur verður einungis endurheimtur, þá er sérstakar ástæður mæla með því. Nú hefur sóknaraðili áður verið sviptur með dómi rétti til að starfa í loftfari, og verður rétturinn í undantekningartilvikum einungis dæmdur honum aftur og í fyrsta lagi, þá er 6 ár eru liðin frá uppsögu þess dóms, er svipti hann réttindum.

Nú telur flugmálastjórnin, að efni séu til að svipta mann rétti til að starfa í loftfari, og er henni rétt að svipta hann réttinum til bráðabirgða, þó svo að dómari sá, sem málið ber undir, getur, hvenær sem er og áður málið er dæmt til fullnaðar, ógilt ákvörðun flugmálastjórnar.

Nú er kveðinn upp sýknudómur í héraði og ákærvaldið áfrýjar honum, og er því rétt í kærumáli að æskja dóms Hæstaréttar, að ákærði sé sviptur réttindum, meðan á áfrýjun stendur, enda séu gildar ástæður til.

Nú er maður sviptur rétti til starfa í loftfari til bráðabirgða eða með dómi til fullnaðar, og skal flugmálastjórnin taka skirteini hans í sínar vörzlur.

Nú er maður samkvæmt 81. gr. laga nr. 26/1958 sviptur rétti til að stjórna vélknúnu ökutæki, og er flugmálaráðherra rétt að svipta hann rétti til að hafa á hendi starfa í loftfari um þann tíma, sem dómur sviptir hann rétti að stjórna ökutæki, enda veiti hið refsiverða athæfi, sem valdið hefur ökuleyfissviptingunni, ástæðu til að ætla, að hann misnoti flugverjaréttindi sín. Aðili getur krafizt þess, að réttmæti sviptingarinnar sé borið undir dómstóla. Ákvæði greinar þessarar taka til þess máls.

Nú hefur manni, sem hefur íslenzkt ríkisfang eða íslenzkt heimilisfang, verið refsað erlendis fyrir atferli, sem leitt hefði samkvæmt grein þessari til sviptingar á rétti til að starfa í loftfari, ef mál hefði dæmt verið eftir lögum þessum, og er rétt að krefjast slíkrar sviptingar á réttindum í opinberu máli hér á landi. Ákvæðum greinar þessarar skal þá beita með samsvarandi hætti.

Ákvæðum 1.—8. mgr. skal með samsvarandi hætti beita um menn, sem starfa þann hafa á hendi, er í 80. gr. getur.

XIV. KAFLI

Sérreglur.

185. gr.

Flugmálaráðherra er rétt að undanþiggja ákvæðum laga þessara eða setja sérreglur um loftför, sem eigi hafa stjórnanda innan borðs eða eigi eru knúin frá af hreyfli eða eru annars sérstakrar tegundar, enda sé öryggi loftferða eigi teflt í tvisýnu né gildar ástæður standi í vegi. Þó verður eigi með þessum hætti gerð breyting á ákvæðum einkaréttarlegs eðlis né refsíákvæðum.

Flugmálaráðherra er og rétt að setja reglur um tæki, sem ætluð eru til að hreyfast um loftið, en eru eigi loftför.

186. gr.

Flugmálaráðherra er rétt að ákveða, að erlend loftför, sem íslenzkur aðili notar eða ræður yfir, skuli lúta tilteknum ákvæðum í lögum þessum og reglum, settum samkvæmt þeim, sem varða íslenzk loftför.

Rétt er ráðherra, þá er skilyrðum 1. mgr. er fullnægt, að ákveða, að loftfarið skuli teljast íslenzkt eftir 2. tl. 4. gr. laga nr. 19/1940.

187. gr.

• Flugmálaráðherra ákveður, hverjir fari með vald flugmálastjórnar eftir lögum þessum, að því leyti sem sérlög skipa eigi því efni.

188. gr.

Flugmálaráðherra er rétt að setja reglugerð til nánari fyllingar lögum þessum.

XV. KAFLI

189. gr.

Ákvæði 136. gr. taka eigi til loftfara íslenska ríkisins. Flugmálaráðherra er rétt að undanþiggja loftför þessi öðrum ákvæðum laganna, þó hvorki ákvæðum einkaréttarlegs eðlis né refsíákvæðum.

190. gr.

Með lögum þessum eru úr gildi numin lög nr. 32/1929, að undanskildum 17. gr., 1. mgr. 27. gr., 30. gr., 36. gr. og 40. gr. og svo lög nr. 24/1945.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

Frumvarp þetta var flutt á síðasta Alþingi, en varð eigi útrætt. Frumvarpinu fylgdu þá svo hljóðandi athugasemdir:

Skýringarrit.

Frumvarp þetta er samið að boði Ingólfs Jónssonar flugmálaráðherra og í samræmi við þingsályktun, er samþykkt var 1956 skv. tillögu Gunnars Thoroddsen ráðherra. Hefur það ráðizt þannig, að Gizur Bergsteinsson hæstaréttardómari hefur gert uppkast að frumvarpinu með skýringarriti, sem þeir Hákon Guðmundsson hæstaréttarritari og Jónas Rafnar alþingismaður hafa síðan yfirlit.

Helztu rit, sem notuð hafa verið:

Frumvörp til laga um loftferðir, dönsk, norsk og sænsk, er norrænar nefndir hafa samið ásamt skýringarritum.

Otto Riese: Luftrecht 1949, Stuttgart.

Alex Meyer: Internationale Luftrechtabkommen, I.—III. bindi, Köln—Berlin 1953—1957.

Schleicher-Reyman-Abraham: Das Recht der Luftfahrt, Kommentar und Quellensammlung. Dritte Auflage von Dr. jur. Hans Jürgen Abraham, Frankfurt Main 1960.

Max Litvine: Précis élémentaire de droit aérien, Bruxelles 1953.

Shawcross & Beaumont on air law, London 1951 and 1955.

Mc Nair: The law of the air, London 1953.

Marceel Le Goff: Manuel de droit aérien, Paris 1954.

R. Saint-Alary: Le droit aérien, Paris 1955.

Michel de Juglart: Traité élémentaire de droit aérien, Paris 1951.

Alfred Wegerdt: Deutsche Luftfahrtgesetzgebung, München 1948.

Wegerdt-Reuss: Deutsche Luftfahrtgesetzgebung, Mannheim 1959.

Forspjall.

Áður en loftför komu til sögunnar, voru skip ein helztu samgöngu- og flutningatæki milli landa og þjóða. Úthafið lýtur eigi drottinvaldi neins einstaks ríkis, en það er allt að einu undirorpið lagadrottinn. Hvert það skip, sem þar er á ferð, er sett undir lög heimaríkis síns, enda hafi það uppi að réttum lögum þess ríkis fána þess. Í skýrslum sín á milli lúta skip hinna ýmsu ríkja á úthafinu alþjóðalögum. Erlend skip eiga að alþjóðalögum á friðartímum frjálsa för um landhelgi ríkis. En hvernig er um rétt þeirra til að koma inn í hafnir annarra ríkja? Það

lætur að líkum, að notkun skipa til samgangna og flutninga um úthöfin myndi skerðast stórlega, ef slíkur réttur væri meinaður þeim. Skapast hafa því alþjóðlegar reglur, sem miða að því að leyfa verzlunarskipum erlendum siglingu inn á hafnir landa og greiða þar fyrir þeim. Var um þessi efni gerður alþjóðlegur sáttmáli í Genf 9. desember 1923. Á friðartímum er og venja að veita erlendum herskipum að beiðni leyfi til að sigla inn á innsævi ríkja, en setja má slík leyfi ýmsum skilyrðum.

Loffför eru eðli sínu samkvæmt alþjóðleg samgöngu- og flutningatæki í ennþá ríkara mæli en skip. Skipin verða að halda sig við lögin, en loffförin fara yfir láð og lög á örskömmum tíma. Á einni stundu eru þau yfir yfirráðasvæði ríkisins A, á annarri stundu yfir úthafinu og á þeirri þriðju yfir yfirráðasvæði ríkisins B og svo koll af kolli. Þótt loffför hafi geysimiklu hlutverki að gegna í sínum heimalöndum sem samgöngutæki, til áburðardreifingar o. s. frv., þá er innanlandsflug einungis takmarkaður þáttur af starfsemi lofffara, ef rétt er á haldið. Af þessu leiðir, að innanlandslög, sem miðuðust aðallega við notkun lofffara innanlands, yrðu mjög ófullkomin og þung í framkvæmd, enda yrðu loffför þá að hlíta síbreytilegum reglum, er þau fljúga yfir landamæri eins ríkis til annars. Markmiðið hlýtur því að vera að skapa alþjóðlegar reglur um loffferðir, bæði stjórnvaldsreglur og einkamála­reglur, og samræma síðan innanlandslög hinna einstöku ríkja þessum reglum. Niðurstaðan er því sú að setja verður milliríkjasáttmála um þau efni, er loffferðir varða og veita þeim lagagildi í sáttmálaríkjunum. Verða slíkir milliríkjasáttmálar að ganga fyrir annarri innanlandslöggjöf, ef á milli ber. Eyður í sáttmálunum ber síðan að fylla með reglum alþjóðlegs valdsstjórnarréttar, alþjóðlegs einkamálaréttar og innanlandslögum samkvæmt þeim kennisetningum lögvísinda, sem þar um fjalla.

Rétt þykir hér að telja upp nokkra helztu alþjóðasáttmála, sem gerðir hafa verið um loffferðir bæði einkamálaréttareðlis og valdstjórnarréttareðlis.

1. Alþjóðasáttmáli um samræmingu regna um loftflutninga milli landa, undirritaður í Varsjá 12. október 1929. Sáttmáli þessi, sem hefur verið fullgiltur af flestum ríkjum, kveður á um lágmarksábyrgð loftflytjanda milli ríkja. Sáttmálinn var fullgiltur af hendi Íslands hinn 21. ágúst 1948 og veitt lagagildi hér á landi með lögum nr. 41/1949. Með sáttmálaauka, gerðum í Haag 28. september 1955, var kveðið á um breytingu á framangreindum sáttmála. Var þessum sáttmálaauka veitt lagagildi á Íslandi með lögum nr. 46/1956.

Í XXII. gr. sáttmálaaukans frá Haag segir: Þegar þrjátíu ríki, sem undirritað hafa sáttmálann, hafa afhent fullgildingarskjöl sín á sáttmálaauka þessum, skal hann ganga í gildi þeirra í milli á nitugasta degi frá afhendingu þrítugasta fullgildingarskjalsins. Að því er snertir þau ríki, sem þaðan í frá fullgilda hann, skal hann ganga í gildi á nitugasta degi frá afhendingu fullgildingarskjals. Eigi er vitað, að sáttmáli þessi hafi enn verið fullgiltur af þrjátíu undirskriftarríkjum.

2. Sáttmáli um borgaralegar milliríkja loffferðir (Convention on International Civil Aviation), sem undirritaður var, m. a. af hendi Íslands, í Chicago 7. desember 1944, hinn svonefndi Chicago- eða ICAO-sáttmáli. Sáttmáli þessi var fullgiltur af hendi Íslands hinn 21. marz 1947 og gekk í gildi, að því er Ísland varðar, hinn 20. apríl 1947. Sjá auglýsingu nr. 45/1947. Hinn 5. júlí 1955 voru framkvæmdastjóra Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í Montreal (ICAO) afhent fullgildingarskjöl Íslands að sáttmálaauka, gerðum í Montreal 14. júní 1954, við milliríkjasáttmálann frá 7. desember 1944 um borgaralegar milliríkjaloffferðir. Sjá auglýsingu nr. 100/1955.

Hinn 21. marz 1947 fullgilti Ísland einnig milliríkjasáttmála um viðkomurétt lofffara (International Air Services Transit Agreement), sem undirritaður hafði verið af hendi Íslands 4. júní 1945. Sáttmálar þeir, sem undir tölulíð þessum greinir, geyma stjórnvaldsreglur.

3. Milliríkjasáttmáli um samræmingu regna um löghald lofffara, gerður í Róm 29. maí 1933. Öll Norðurlöndin, önnur en Ísland, virðast vera í hópi aðildarríkjanna.

4. Milliríkjasáttmáli um heilbrigðisháttu í loftferðum var gerður hinn 12. apríl 1933. Árið 1944 var sáttmálanum breytt, sáttmálaauki var gerður 1946, og loks voru hinn 25. maí 1951 settar alþjóðareglur um heilbrigðisháttu og heilsuvernd. Norðurlönd og Ísland eru aðildarríki.

5. Milliríkjasáttmáli, gerður í Genf 19. júní 1948, um alþjóðlega viðurkenningu á réttindum í loftförum. Svo virðist sem Ísland hafi verið eitt af undirskriftarlöndunum, en eigi fullgilt sáttmála þennan. Noregur og Svíþjóð virðast hafa fullgilt sáttmálann.

6. Sáttmáli um atvinnuréttindi við loftferðir í Evrópu, sem eigi hlíta áætlun, gerður 30. apríl 1956. Ísland virðist vera aðili.

7. Tveir sáttmálar, annar gerður í Róm 29. maí 1933 og hinn í Róm 7. október 1952, um samræming reglna um tjón, sem loftför valda þriðja aðilja á jörðu niðri. Bæði Danmörk og Noregur voru meðal undirskriftarlanda 1933 og Danmörk 1952, en hafa eigi fullgilt sáttmálann. Fáein ríki hafa fullgilt hann.

8. Milliríkjasáttmáli um samræming reglna um aðstoð og björgun loftfara úr sjávarháska eða slíka aðstoð og björgun framkvæmda af loftförum, gerður í Brüssel 29. september 1938. Þessi sáttmáli hefur eigi verið fullgiltur, svo að séð verði, af neinu ríki.

9. Á fundi réttarmáladeildar Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO) í München 18. ágúst til 4. september 1959 var samið uppkast að alþjóðsamningi um refsiverða hegðun og tilgreinda aðra hegðun í loftförum.

10. Ísland er aðili að mörgum tvíhliða loftferðasamningum. Má um þá vísa til Handbókar utanríkisráðuneytisins.

I.

Svo sem áður var greint, ber nauðsyn til þess, að ríkin samræmi, svo sem kostur er, innanlandslög sín hinum alþjóðlega loftferðarétti. Á Norðurlöndum hafa starfað nefndir að þessu verkefni allt frá árinu 1948. Hafa hinar norrænu nefndir unnið saman og gert uppköst að loftferðalögum, sem í flestum aðalefnum eru samhljóða og eru reist á alþjóða sjónarmiðum. Hafa nú verið lög sett á grundvelli samstarfsins í Svíþjóð og í Danmörku. Frumvarp til slíkra laga hefur verið til meðferðar í Noregi.

Frumvarp það, sem hér er lagt fram, er lagað eftir hinum norrænu lögum og alþjóðareglum.

II.

Frumheimildir nútíma alþjóðastjórnvaldsreglna um loftferðir er að finna í sáttmála, sem gerður var á friðarráðstefnunni í París eftir fyrri heimsstyrjöld, undirritaður 13. október 1919 og bar nafnið: Convention portant réglementation de la navigation aérienne, þ. e. sáttmáli um skipan loftferða. Sáttmáli þessi ásamt breytingum 27. okt. 1922, 30. júní 1923, 15. júní 1929 og 11. desember 1929 er fyrirrennari Chicago-sáttmálans frá 7. desember 1944. Parísarsáttmálinn geymði reglur um:

1. Drottinvald ríkis yfir lofthelginni (1. gr.).
2. Þjóðerni loftfara (6.—10. gr.).
3. Lofthæfisskírteini og hæfniskírteini áhafna (11.—14. gr.).
4. För loftfars inn í lofthelgi annars ríkis (15.—18. gr.).
5. Öryggisreglur flugs (19.—25. gr.).
6. Bannaða loftflutninga (26.—29. gr.).
7. Loftför ríkis.

Sáttmálinn kvað enn fremur á um stofnun Alþjóða loftferðanefndarinnar, Commission internationale de navigation aérienne (Cina).

Var Cina falið að bæta og breyta hinum tæknilegu reglum sáttmálans í samræmi við framfarir á sviði flugmála. Samdi Cina átta viðbæta við sáttmálann (A—H).

Auk Parísar-sáttmálans má hér nefna Spánsk-ameríkanska sáttmálann frá 1. nóvember 1926 og Alameríkanska sáttmálann frá 20. febrúar 1928.

Þessa sáttmála hefur Chicago-sáttmálinn leyst af hólmi, sbr. 80. gr. hans. Er hann í mörgum meginatriðum reistur á þeim grundvelli, sem lagður hafði verið með Parísarsáttmálanum. Flest ríki veraldar eru aðilar að Chicago-sáttmálanum, þó að fráskildum Ráðstjórnarríkjum Rússlands. Aðildarríkjum er heimil aðild að öðrum alþjóða sáttmálum (tvíhliða- eða fjölhliða), er eigi fara í bága við meginreglur Chicago-sáttmálans, sjá 82. gr. hans. Ísland hefur eigi lögleitt ákvæði sáttmálans, sbr. auglýsingu nr. 45/1947, en úr því verður nú bætt, ef frumvarp það, sem hér liggur fyrir, verður lögfest.

III.

Rétt þykir að gefa stutt yfirlit yfir meginreglur Chicago-sáttmálans.

1. Sáttmálinn staðfestir meginreglu um drottinvald ríkis í lofti yfir landi og lofthelgi sinni (1. gr.).

2. Hann veitir réttindi til loftferða yfir land sáttmálaríkja og lendingar þar, öðrum loftförum en þeim, sem fljúga í áætlunarflugi (5. gr.).

3. Hann leggur grundvöll að alþjóða skipan loftferða (II. og VI. og XIV. til XVI. kafli).

4. Hann skapar Alþjóðaflugmálastofnun, International Civil Aviation Organization (ICAO), sem hefur það hlutverk að efla borgaralegar milliríkja loftferðir VIII.—X. kafli).

Alþjóðaflugmálastofnunin er samsett af þingi, ráði og öðrum nauðsynlegum starfsdeildum.

Þingið er skipað fulltrúum allra sáttmálaríkja, og hefur hvert ríki eitt atkvæði (48. gr.). Ráðið er fastanefnd og starfar á ábyrgð þingsins. Í því skulu 21 sáttmálaríki eiga fulltrúa, og kýs þingið þá til þriggja ára (50. gr.).

Samkvæmt 37. gr. sáttmálans skuldbinda sáttmálaríkin sig til að starfa saman að því að vinna að sem fyllstu samræmi reglna, vísireglna (standards), starfshátta og skipunar um loftför, áhafnir, loftleiðir og aðstoðarstarfsemi í öllum efnum, þar sem slíkt samræmi auðveldar og stuðlar að framför í loftferðum, sbr. einnig 82. gr. Í þessu skyni skal ráðið, sbr. 54. gr., staflíð 1, samþykkja og endurbæta, eftir því sem nauðsyn krefur á hverjum tíma, alþjóða vísireglur (standards). Sjá einnig 37. og 44. gr. sáttmálans.

Ráð Alþjóðaflugmálastofnunarinnar hefur m. a. samþykkt marga viðbæta (annexa). Þeir eru:

Viðbætur 1 um Starfsskirteini starfsliðs.

- 2 — Umferðarreglur í lofti.
- 3 — Veðurmerkjamál (Code).
- 4 — Loftferðakort.
- 5 — Mælieiningar, er nota skal við samband loftfara og flugvallar.
- 6 — Rekstrarreglur fyrir umferð í lofti.
- 7 — Þjóðernis- og skrásetningarmarki.
- 8 — Lofthæfi loftfara.
- 9 — Hagræði í alþjóða umferð í lofti.
- 10 — Fjarskiptastarfsemi í þágu loftferða.
- 11 — Skipan loftumferðarþjónustu.
- 12 — Eftirgrennslan og björgun vegna loftferða.
- 13 — Rannsókn á flugslysum.
- 14 — Flugstöðvar.
- 15 — Fréttáþjónusta loftferða.

Um I. kafla.

Um 1. gr.

Hin fyrri norrænu lög geyma skirgreiningu á þeim tækjum, sem töldust til loftfara. Hin nýju norrænu lög hafa felld slíka skirgreiningu niður. Er talið, að

framfarir séu svo örar á sviði loftferða, að hvers konar skírgreining megi verða of þröng. Hin nýju svissnesku lög frá 21. desember 1948 geyma eigi heldur slíka skírgreiningu. Hin þýzka Verordnung über Luftverkehr frá 1937—1957 inniheldur hins vegar upptalningu á tækjum þessum. Frakknesku loftferðalögin frá 1924, 1. gr., segja: „tous les appareils capables de s'élever ou de circuler dans les airs.“ Eins og 1. gr. íslenska frumvarpsins er orðuð, gefur hún réttarframkvæmdinni eins frjálsar hendur og þögn hinna norrænu laga. Flugmálaráðherra myndi vera rétt, ef því væri að skipta, að gefa nánari skírgreiningu á loftfari samkvæmt heimild í 188. gr. frumvarpsins.

Ákvæði frumvarpsins taka einungis til loftferða, þ. e. ferða innan lofthjúps jarðar. Tæki, er menn senda eða fara í út fyrir lofthjúpin, eru eigi loftför í skilningi loftferðalaga. Talið er, að utan lofthjúps jarðar muni, er menn komast þangað, gilda sams konar reglur og á úthafinu. Geimurinn mun eigi lúta drottinvaldi einstakra ríkja, en hann verður eigi frekar en úthafið res nullius, þá er menn geta athafnað sig þar, heldur res communis, þ. e. undirorpinn samneyzlurétti og háður alþjóðalögum, að því er mannleg skipti varðar, en innan einstaks geimfars mun gilda réttur þess ríkis, sem geimfarið er gert út frá. Samkvæmt því, er nú var sagt, mega þeir, er fyrstir fljúga til mánans, eigi helga ríki sínu drottinvald þar, svo sem menn áður lögðu ónumin lönd undir yfirráð ríkis síns. En reynslan á eftir að skera úr, hvernig þetta verður í framkvæmd.

Um 2. og 3. gr.

I.

Þá er loftferðir tóku að tíðkast, kom upp það úrlausnarefni, hvort loftið væri frjálst öllum loftförum til umferðar eða hvort einstakt ríki hefði drottinvald í loftstólpanum yfir sína yfirráðasvæði. Í Parísarsáttmálanum frá 13. október 1919 bar drottinvaldsreglan hærrí hlut. Kveðið er nú á um drottinvaldsregluna í 1. gr. Chicago-sáttmálans. Ákvæði 2. gr. frv. eru reist á sömu meginreglu.

Í 3. gr. frv. eru talin þau loftför, sem rétt er að fljúga yfir íslenskt yfirráðasvæði Koma þar fyrst til greina þau loftför, sem íslenskt þjóðerni hafa samkvæmt ákvæðum 19.—23. gr. frumvarpsins, sbr. 17.—19. gr. Chicago-sáttmálans. Loftför erlends þjóðernis mega fljúga um íslenskt yfirráðasvæði, enda hafi ríki því, sem þau teljast til, verið veittur réttur til loftferða um íslenskt yfirráðasvæði. Þetta ákvæði ber að túlka í samræmi við ákvæði 2. gr. frumvarpsins um, að loftferðir um íslenskt yfirráðasvæði séu háðar þeim takmörkunum og skilyrðum, er segir í lögum þessum eða reglum, settum samkvæmt þeim. Með 3. gr. Chicago-sáttmálans er loftfari sáttmálaríkis veittur nokkur réttur til flugs um yfirráðasvæði annars sáttmálaríkis, en loftfari, notuðu til stjórnvaldsstarfa, er eigi rétt yfirflug, nema samkvæmt sérstakri heimild hverju sinni. Samkvæmt 5. gr. sáttmálans er loftfari sáttmálaríkis, er eigi stundar áætlunarflug milli ríkja og hlitir þó fyrirmælum sáttmálans, rétt að fljúga inn á yfirráðasvæði annars sáttmálaríkis eða yfir það stanzlaust eða lenda þar í öðru skyni en fjárafla (to make stops for non-traffic purposes), þ. e. til annars en að taka eða skilja eftir farþega, flutning eða póst, sbr. 96. gr. d-lið sáttmálans, en hvert sáttmálaríki geymir sér rétt að krefjast þess, að loftför, sem halda vilja áfram yfir svæði, sem ólendandi er á eða hafa ófullkomin loftsiglingatæki, fari eftir settum leiðum eða fái sérstakt leyfi til slíks flugs, sbr. 88.—91. gr. frumvarpsins um umferð í lofti.

Það virðist leiða af 2. mgr. 5. gr. sáttmálans, að loftfar sáttmálaríkis megi taka eða skilja eftir farþega, flutning og póst í öðru sáttmálaríki, þá er eigi er um áætlunarflug að tefla og eigi er tekin þóknun fyrir.

Samkvæmt 2. mgr. 5. gr. sáttmálans er loftfari sáttmálaríkis rétt að taka eða skilja eftir farþega, flutning eða póst fyrir þóknun á yfirráðasvæði annars sáttmálaríkis, enda stundi loftfarið flug, annað en áætlunarflug. En þó skal því ríki,

þar sem farþegar eru teknir, heimilt að setja þær reglur og skilmála eða takmarkanir, sem æskilegar kunna að þykja.

Vafi hefur verið talinn á því, hvort skilja eigi þetta síðastnefnda ákvæði þannig, að ríki geti sett það skilyrði, að leyfi sé veitt fyrirfram. Í framkvæmd hefur ákvæðið verið skilið þannig, en sá skilningur þykir hins vegar samrýmast illa anda sáttmálans.

II.

Hinn 30. apríl 1956 var í París gerður sáttmáli milli Evrópuríkja um loftferðir, sem eigi eru reglubundnar (Multilateral Agreement on Commercial Rights of non scheduled Air Services in Europe). Ísland er aðili að sáttmála þessum. Í upphafi hans segir, að sáttmálaríkin vilji veita loftförum, sem fljúga eigi reglubundið flug í öðru skyni en fjárafla og eigi skaða áætlunarflug í ríkjunum, leyfi til að ferma eða afferma farþega eða varning á yfirráðasvæðum sínum.

Samkvæmt 2. gr. skulu eftirtaldar loftferðir vera undanþegnar leyfi hverju sinni:

1. Flug í mannúðarskyni eða til björgunar úr neyð.
2. Mannflutningar í loftfari, sem eigi tekur meira en 6 farþega, enda sé loftfarið leigt til þeirrar ferðar sérstaklega og aflögurými eigi selt almenningi.
3. Farmsamningsflug, enda hafi einstaklingur eða félag tekið allt rými loftfarsins til flutnings á starfsfólki sínu eða varningi sínum og aflögurými eigi boðið öðrum.
4. Einstakar loftferðir, enda noti umráðendur loftfars það í mesta lagi einu sinni í mánuði til loftferða milli tveggja endastöðva.
5. og 6. Farm- og farþegaflug milli staða, þar sem áætlunarflug er eigi framkvæmt, svo að nægilegt sé, enda megi sáttmálaríki taka fyrir slíkar loftferðir, ef það telur áætlunarflug sitt bíða hnekki af.

III.

Loftfar sáttmálaríkis Chicago-sáttmálans má eigi stunda fast áætlunarflug til annars sáttmálaríkis né yfir því, nema sérstakt leyfi eða önnur heimild þess ríkis komi til, sbr. 6. og 96. gr. sáttmálans. Í 1. gr. milliríkja-sáttmála um viðkomuréttindi loftfara, sbr. auglýsingu nr. 45/1947, fylgiskjal II (International Air Services Transit Agreement) veita sáttmálaríki þau, er að sáttmála þessum standa, hvert öðru eftirtalin loftferðaréttindi í áætlunarbundnu millilandaflugi:

1. Réttindi til að fljúga yfir yfirráðasvæði sitt án þess að lenda.
2. Réttindi til viðkomu án viðskipta í fjáröflunarskyni, þ. e. til annars en að taka eða skilja eftir farþega, flutning eða póst, svo sem til að taka brennsli og láta fara fram viðgerðir, sbr. 96. gr. d. Chicago-sáttmálans.

Samkvæmt 2. gr. sáttmálans um viðkomuréttindi skal framkvæmd ofangreindra réttinda vera í samræmi við ákvæði Chicago-sáttmálans. Sáttmálaríki, sem veitir loftferðafyrirtæki annars sáttmálaríkis heimild í öðru skyni en fjárafla, er samkvæmt 3. gr. rétt að krefjast þess, að loftferðafyrirtækið taki að sér verzlunarflug í hæfilegum mæli til staða, þar sem slíkar loftferðir eiga sér stað. Eigi skal gera upp á milli flugfyrirtækja, sem fljúga á sömu leið, og taka skal tillit til burðarmagns loftfara, venjulegs og eðlilegs rekstrar á þeirri alþjóða loftleið, sem um er að tefla. Samkvæmt 4. gr. mega sáttmálaríkin setja ýmis skilyrði um flugleiðir og landingarstaði. Loks áskilja sáttmálaríki sér með 5. gr. að afturkalla eða neita um leyfi til flugfyrirtækis annars ríkis, þá er eigi þykir sannað, að hinn raunverulegi eignaréttur og eftirlit með flugfyrirtækinu (substantial ownership and effective control) sé í höndum ríkishorgara í sáttmálaríki, eða flugfyrirtækið hlítir eigi lögum þess ríkis, þar sem það rekur loftferðir, eða fullnægir eigi skyldum sínum samkvæmt sáttmálanum.

Chicago-sáttmálinn og viðkomusáttmálinn veita loftförum þannig mjög takmörkuð réttindi. Hinn 7. desember 1944 var í Chicago undirritaður alþjóða loftflutningasáttmáli (International Air Transport Agreement). Samkvæmt honum veita sáttmálaríkin hvert öðru hin svonefndu fimm loftferðaréttindi til handa loftförum hvers annars, en þau eru:

1. Réttur til loftferða um yfirráðasvæði sáttmálaríkis.
2. Réttur til að lenda án viðskipta í fjáraflaskyni, t. d. til að taka brennsli o. s. frv.
3. Réttur til að flytja til annars sáttmálaríkis frá heimalandi sínu farþega, farm og póst.
4. Réttur til að flytja til heimalands síns frá öðru sáttmálaríki farþega, farm og póst.
5. Réttur til að flytja yfirleitt frá einu sáttmálaríki til annars farþega, farm og póst.

Einungis örfá ríki hafa fullgilt sáttmálann um alþjóða borgaralega loftflutninga, og er Ísland eigi í hópi þeirra. Svíþjóð hefur fullgilt hann, en eigi önnur Norðurlönd.

Hin einstöku ríki hafa enn mikinn beyg af því að leyfa loftförum annarra ríkja yfirleitt frjálsta för um yfirráðasvæði sitt. Beyg þessum veldur annars vegar ótti um öryggi sitt, sbr. 3. gr. Chicago-sáttmálans, og hins vegar óttinn við of mikla samkeppni. Bandaríki Norður-Ameríku óttuðust eigi samkeppnina fyrstu árin eftir heimsstyrjöldina og voru þá hlynnt frjálsum borgaralegum loftferðum, en Stóra-Bretland andstætt þeim. Síðar drógu Bandaríkin að sér höndina og höfnuðu sáttmálanum um alþjóða borgaralega loftflutninga. Ríkin hafa á síðari árum farið æ meira inn á þá braut að gera tvíliða samninga um loftferðaréttindi, hvert handa öðru á yfirráðasvæðum sínum.

Ákvæði 83. gr. Chicago-sáttmálans veita sáttmálaríkjunum heimild til að gera slíka sáttmála, enda brjóti þeir í engu gegn Chicago-sáttmálanum. Í lokabókun við Chicago-sáttmálann er tekið upp uppkast að slíkum samningi (Form of standard agreement for provisional air routes). Bermuda-sáttmálinn, sem Bandaríkin og Bretland gerðu með sér 11. febrúar 1946, hefur haft mikil áhrif á slíka sáttmála. Veittu ríkin þar hvort öðru gagnkvæma heimild til að hefja milliríkjaloftferðir hvort um yfirráðasvæði hins með ýmsum skilyrðum og takmörkunum. Fyrirmynd að loftferðasáttmála, sem sniðinn var í mörgum greinum eftir uppkastinu frá Chicago- og Bermuda-sáttmálanum, var samþykkt á ráðstefnu í Genf 1947.

Hér er rétt að vekja athygli á 7. gr. Chicago-sáttmálans, en þar er kveðið svo á, að hvert sáttmálaríki hafi rétt til að synja loftförum annars ríkis um leyfi til að taka gegn endurgjaldi eða leigugjaldi innanlands þess farþega, farm eða póst, sem flytja skal á annan stað innanlands. Hvert sáttmálaríki skuldbindur sig til að gera eigi sáttmála, er veiti sérstaklega slík sérréttindi nokkru öðru ríki né að áskilja sér slík sérréttindi í öðru ríki. Um þetta efni gilda ákvæði 81.—83. gr. frumvarpsins.

Með 22. gr. Chicago-sáttmálans tekst hvert sáttmálaríki á hendur að gera allar framkvæmanlegar og haganlegar ráðstafanir með setningu reglna eða á annan hátt til að auðvelda loftferðir og flýta þeim milli landa sáttmálaríkjanna og afstýra töfum loftfara, farþega og farms, einkum með skjótri framkvæmd laga um innflutning fólks, sóttkvíum og afgreiðslu. Enn skuldbindur hvert sáttmálaríki sig með 37. gr. sama sáttmála til að beita alþjóða visireglum (standards) og alþjóða úrræðum, er Ráð Alþjóðaflugmálastofnunarinnar mælir með til eflingar greiðum loftferðum, sbr. 54. gr. 1 sáttmálans.

Samkvæmt 11. gr. Chicago-sáttmálans skal, með þeim takmörkunum, sem leiðir af sáttmálanum, beita lögum og reglugerðum hvers sáttmálaríkis, sem varða komu loftfara í millilandaflugi, stjórn þeirra og brottför, um öll loftför sáttmálaríkjanna, án mismunar vegna þjóðernis. Skulu loftför hlíta reglum þessum, og samkvæmt 13. gr. sáttmálans skal hlíta lögum og reglugerðum sáttmálaríkis um innflutning,

landtöku og útflutning farþega, áhafnar og farms, t. d. reglugerðum um innflutning, afgreiðslu, vegabréf, tollskoðun, sóttkvíum o. s. frv.

Í samræmi við það, er nú var sagt, skal beita íslenskri löggjöf bæði um íslensk og erlend loftför á íslensku yfirráðasvæði. Þetta gildir t. d. um lofthæfi loftfars samkv. 24., 25. og 27. gr. frumvarpsins, en lofthæfisskirteini heimaríkis nægir hinu erlenda loftfari samkvæmt 31. og 33. gr. Chicago-sáttmálans. Íslensk löggjöf tekur og hér á landi yfir erlend loftför, að því er varðar áhöfn þeirra samkvæmt 34. og 35. gr. frumvarpsins, umferð þeirra í lofti samkv. 89.—90. gr. frumvarpsins, landingarskyldu samkv. 90. gr. frumvarpsins, flutning þeirra á hergögnum samkv. 91. gr. frumvarpsins, skaðabótaskyldu umráðenda þeirra samkv. 132. gr. frumvarpsins, váttryggingarskyldu samkv. 136. gr. frumvarpsins og hald á loftförum samkv. 147. og 148. gr. frumvarpsins. Erlend loftför hlíta V. kafla frumvarpsins, eftir því sem ráðherra ákveður.

Beita skal hér á landi íslenskri löggjöf um vegabréf, sóttvarnir og tollgæzlu, að því er erlend loftför varðar.

Um merkingu erlendra loftfara gilda ákvæði 2. mgr. 23. gr. frumvarpsins og 20. gr. Chicago-sáttmálans.

Ákvæði 68.—77. gr. Chicago-sáttmálans geyma reglur um loftleiðir þær, sem loftför eins sáttmálaríkis skulu fljúga eftir á för sinni inn á yfirráðasvæði annars sáttmálaríkis, og svo um flugstöðvar, sbr. 55. og 89.—90. gr. frumvarpsins.

IV.

Samkvæmt síðustu málsgrein 3. gr. myndi flugmálaráðherra vera rétt að veita loftfari, skrásettu í ríki, er eigi hefur gert sáttmála við Ísland, leyfi til loftferða á íslensku yfirráðasvæði, svo og loftfari, sem hvergi er skrásett og hefur enn eigi þjóðerni, t. d. loftfari, er framkvæmir prófflug, og loks loftfari, er eigi hefur verið skrásett, sbr. 11. og 19. gr. frumvarpsins. En ganga verður ráðherra vitaskuld úr skugga um, að slíkt loftfar fullnægi öryggisreglum um lofthæfi, sbr. III. kafla og 37. gr., og um áhöfn, sbr. IV. kafla frumvarpsins og 38. gr. i. f. Um skilríki slíkra loftfara er vísað til 2. mgr. 22. gr. og 3. mgr. 23. gr.

V.

Rétt er að vekja athygli á refsíákvæðum 152. og 155. gr. frumvarpsins.

Um 4. gr.

Í 9. gr. a-lið Chicago-sáttmálans er svo kveðið á, að hvert samningsríki geti af hernaðarnauðsyn eða vegna almenns öryggis takmarkað eða bannað algerlega loftförum annarra ríkja að fljúga yfir sérstök svæði, enda sé engin mismunun gerð að þessu leyti á loftförum í millirikja áætlunarflugi, hvort sem þau eiga heima í því ríki, sem bannið setur, eða öðru sáttmálaríki. Slík bannsvæði skulu vera einungis hæfilega stór og svo í sveit sett, að þau trufla ekki loftferðir að óþörfu. Tilkynta skal Alþjóðaflugmálastofnuninni og öðrum sáttmálaríkjum um bannsvæðin og breyting á þeim. Ákvæði 1. mgr. 4. gr. frumvarpsins er í samræmi við þetta sáttmálaákvæði.

Rétt er sáttmálaríki samkvæmt 9. gr. b-lið nefnds sáttmála að takmarka eða banna loftferðir um hluta af eða allt yfirráðasvæði sitt án fyrirvara, enda sé það nauðsynlegt af öryggisástæðum, t. d. á styrjaldartímum, en bannið verður þá að taka til loftfara allra ríkja. Athuga ber einnig 89. gr. Chicago-sáttmálans, er veitir sáttmálaríki aukinn rétt til að banna loftferðir um yfirráðasvæði sitt á styrjaldar- og hættutímum. Ákvæði 2. mgr. 4. gr. frumvarpsins er í samræmi við nefnt ákvæði sáttmálans.

Brot gegn 4. gr. varðar refsingu samkvæmt 166. gr.

Um 5. gr.

Ríki hvert hefur drottinvald á sínu yfirráðasvæði, en eðli máls samkvæmt beita ríki eigi lögum sínum gegn erlendum loftförum, nema hagsmunir þeirra séu í húfi. Alþjóðalög takmarka og nokkuð rétt þeirra í þessu efni, bæði sáttmálar og venjureglur. Var um þessi efni rætt nokkuð við 4. gr. frumvarpsins. Chicago-sáttmálinn geymir ýmsar reglur, er þessu líta, að því er til sáttmálaríkjanna tekur, sbr. t. d. 11. og 12. gr. hans um loftferðareglur, er einnig taka til flughafna, og svo viðbætir (annex) við þær. Samkvæmt 12. gr. tekst sérhvert sáttmálaríki á hendur að gera ráðstafanir til tryggingar því, að hvert það loftfar, sem flýgur á yfirráðasvæði þess, og sérhvert loftfar, sem ber þjóðernismerki þess, skuli alls staðar fara eftir reglum og reglugerðum um loftferðir og stjórn loftfara, sem þar gilda. Einnig skuldbindur hvert sáttmálaríki sig til að laga heimalög sín um þessi efni eftir þeim reglum, sem settar eru samkvæmt sáttmálanum. Ýmis ákvæði sáttmálans setja heimaríki loftfars reglur, t. d. 20. gr. um þjóðernis- og skráningarmerki, 29. gr. um skjöl loftfara, 30. gr. um radióútbúnað, 31. gr. um lofthæfiskirteini, 34. gr. um loftferðabækur. Önnur ákvæði veita sáttmálaríki heimild til að banna tiltekinn flutning um yfirráðasvæði sitt, svo sem hergögn, sbr. 35. gr. sáttmálans, ljósmyndatæki, sbr. 36. gr. hans. *Almenna regla alþjóðalaga er sú, að ríki hvert ber meginábyrgð á því, að loftför þess fullnægi, hvar sem þau eru, settum um alþjóðareglum um flughæfi og öryggi.* Íslensk loftför verða því t. d. að fullnægja, þá eru þau erlendis, ákvæðum III. kafla um lofthæfi, IV. kafla um áhöfn og V. kafla um flugstjóra og flugstarfa og svo ákvæði 136. gr. um váttryggingu. Í góðu samræmi við þetta eru ákvæði 26. gr. Chicago-sáttmálans, þar sem heimaríki loftfars er veittur réttur til að hafa trúnaðarmann við rannsókn út af slysi, sem loftfarið verður fyrir erlendis, eða út af tæknigöllum á því.

Ríki hafa vitaskuld rétt til að tryggja hagsmunum sína gagnvart erlendum loftförum. Um lofthæfi erlendra loftfara hér og áhöfn gilda 24., 25., 27., 34. og 35. gr. í 53. gr. frumvarpsins segir, að flugmálaráðherra sé veitt heimild til að kveða á um, að hve miklu leyti ákvæði V. kafla um flugstjóra og flugstarfa skuli taka til erlends loftfars á íslensku yfirráðasvæði, en það leiðir af öðrum ákvæðum frumvarpsins, að ákvæði sett samkv. 53. gr. mega eigi brjóta gegn löglega gerðum milliríkjasáttmálum.

Ákvæði 3. mgr. 5. gr. frumvarpsins taka til loftflutninga, sem samkvæmt reglum um íslensks alþjóðlegs einkamálaréttar hlíta íslenskum lögum og eigi er skipað með Varsjárásáttmálanum. Verður vikið að ákvæðinu í sambandi við IX. kafla frumvarpsins.

Um II. kafla.

Ákvæði III. kafla Chicago-sáttmálans varða þau efni, sem fjallað er um í II. kafla frumvarpsins. Samkvæmt 17. gr. sáttmálans skal loftfar hafa þjóðerni þess ríkis, þar sem það er skrásett. Í 18. gr. sáttmálans segir, að loftfar megi eigi að lögum skrásetja í fleiri ríkjum en einu, en fella má það af skrá í einu ríki og taka síðan á skrá í öðru ríki. Í 19. gr. sáttmálans er vísað til laga ríkja þeirra, sem í hlut eiga, um framkvæmd skrásetningar. Með 21. gr. sáttmálans er lögð skylda á sammingsríki að veita Alþjóðaflugmálastofnuninni og öðrum sáttmálaríkjum vitneskju um skrásetningu og eignarétt til loftfara, sem skrásett eru í ríkinu. Í sambandi við III. kafla sáttmálans er rétt að benda á viðbæti (annex) 7: Aircraft Nationality and Registration Marks (júli 1949), er geymir reglur um merkingu loftfara og skráningu. Í 7. tl. viðbætisins er kveðið á, að skrásetningarvottorð skuli veita vitneskju um þjóðernis- og skrásetningarmerki framleiðanda loftfars, heiti það, er hann hefur gefið því, verksmiðjunúmer þess, nafn eiganda þess og heimilisfang. Tölulíður 7, 2 fyrirskipar, að skráningarvottorðið skuli alltaf vera í loftfari.

Um 6. gr.

Í 6. gr. frumvarpsins segir, að flugmálastjórnin skuli halda skrá um loftför (þjóðernisskráning). Hér er rétt að benda á ákvæði 187. gr., en þar segir, að flugmálaráðherra ákveði, hverjir fari með vald flugmálastjórnar eftir lögum þessum, að því leyti sem sérlög skipa eigi því efni. Lög nr. 119/1950 um stjórn flugmála eru nú í gildi og svo starfsreglur fyrir flugráð nr. 102/1955. Í nügildandi lögum nr. 32/1929 um loftferðir er svo kveðið á, að atvinnu- og samgöngumálaráðuneytið gefi út skrásetningarvottorð og hafi skráninguna á hendi. Eftir frumvarpinu þarf engin breyting að verða á þessu, þótt flugmálaráðherra sé veitt meira frjálsræði um skipan þessara mála, en yfirstjórn þeirra ber undir hann. Hann á lokaorð stjórnsýsluvalds um, hvort loftfar megi skrásetja, en lagaleg atriði um það mundi mega bera undir dómstóla, þótt eigi sé það sagt berum orðum í frumvarpinu. Um skip er það berum orðum sagt í 11. gr. laga nr. 17/1948 um skráning skipa.

Samkvæmt 3. gr. laga nr. 17/1948 eru skráningarskyld öll skip 6 metrar á lengd eða stærri. Í 3. gr. laga nr. 32/1929 um loftferðir segir, að loftfar skuli skrásetja á Íslandi. ef það á að telja íslenska eign. Í 6. gr. frumvarpsins segir, að flugmálastjórnin skuli halda skrá um loftför (þjóðernisskráning). Samkvæmt þessu er eigi skylt að skrásetja loftfar, sem er í eigu íslensks aðilja og fullnægir skilyrðum til skrásetningar, sbr. 10. gr. frumvarpsins („skrásetja skal loftfar samkvæmt skriflegri umsókn eiganda þess“) og 19. gr. frumvarpsins („Nú er loftfar skráð samkvæmt 11. gr. og hlýtur það íslenskt þjóðerni“), sbr. 3. gr. a. og c. frumvarpsins: „Loftfari er rétt að fljúga yfir íslenskt yfirráðasvæði, enda hafi það íslenskt þjóðerni“ eða fái til þess sérstakt leyfi, eftir 3. gr. c.

Um 7. gr.

Í Parísar-sáttmálanum frá 1919 var sáttmálaríki hverju lögð sú skylda á herðar að skrásetja eigi önnur loftför en þau, sem væru eign ríkis, borgara þess ríkis eða félaga, þar sem borgarar ríkisins hefðu tögl og hagldir. Þessi skylda var felld niður í viðaukasáttmála frá 1929. Slík kvöð hefur eigi verið tekin upp í Chicago-sáttmálanum, og alþjóða skuldbinding slíks efnis er eigi fyrir hendi. Allt að einu hafa ríki reglu þessa í löggjöf, þar á meðal Norðurlönd í hinum nýju loftferðalögum sínum, Vestur-Þýzkaland í Luftverkehrs-gesetz frá 10. janúar 1959, 3. gr. Samkvæmt 54. gr. svissnesku loftferðalaganna frá 21. desember 1948 er hins vegar rétt að skrásetja loftfar erlends ríkisborgara, sem búsettir er í Sviss, enda hafi loftfarið heimastöð í Sviss. Samkvæmt The Air Navigation Order nr. 972/1960, 2. gr., er skilyrði m. a. til skrásetningar loftfars í Bretlandi, að eigendur þess séu brezkir borgarar eða borgarar írska lýðríkisins, „British protected persons“, eða lögaðili, sem skrásettur er einhvers staðar í Samveldinu, enda hafi hann aðalstöð sína einhvers staðar í Samveldinu.

Samkvæmt 5. gr. laga nr. 32/1929 er það skilyrði skrásetningar, að loftfar sé algerlega eign íslenskra ríkisborgara eða í vörzlu íslenskra ríkisborgara, ef nota á það um lengri tíma en þrjá mánuði. Erlendir menn, búsettir á Íslandi, hafa þannig eigi rétt til að skrásetja hér loftför sín. Ríki leyfa ríkisborgurum sínum einum að skrásetja loftför í því skyni að tryggja sig á ófriðar tímum og einnig til að tryggja sig gegn þeirri ábyrgð á loftförum, sem skrásetningarríki tekur á sig. Eigi virðist ástæða fyrir Íslendinga að ganga lengra en önnur Norðurlönd í því að heimila skrásetningu. Frumvarpið setur gleggri og strangari skilyrði en lög nr. 32/1929 fyrir skrásetningu loftfara, er félög eiga.

Skrásetjari verður að gæta fyllstu varúðar við skrásetningu, heimta skilríki fyrir ríkisborgararétti þeirra, sem í hlut eiga, krefjast samþykka og skráningar-skilríkja þeirra félaga, sem skrásetja vilja loftför o. s. frv. Er flugmálaráðherra rétt að setja um þetta nánari reglur, ef þurfa þykir, samkvæmt 188. gr. frumvarpsins.

Um e. Samtök tákna hér félagsskap, sem nefndur er á dönsku og norsku „foreninger og lignende sammenslutninger“. Hér er gerð krafa um, að stjórnarmenn séu íslenskir ríkisborgarar og búsettir á Íslandi og $\frac{2}{3}$ samtakamanna íslenskir ríkisborgarar.

Um f. Í dönsku lögunum er gerð sú krafa, að hlutabréf þau, sem danskir ríkisborgarar verða að eiga, séu skráð á nafn. Þótt það sé eigi beinum orðum tekið fram í frumvarpinu, leiða sönnunarreglur, ef til vill, til þess, að rétt sé að krefjast þess. Flugmálaráðherra er rétt að kveða nánar á um þetta, sbr. 188. gr.

Þeir aðilar, sem getur í a—b og d—e, eru settir á bekk með íslenskum ríkisborgurum.

Um g. Hér koma til greina einkum samvinnufélög og félög áþekk þeim.

Um h. Nú eiga menn í félagi loftfar og bera allir fulla ábyrgð á skuldbindingum félagsskapsins, og verða þeir þá allir að vera íslenskir ríkisborgarar.

Loks ber að vekja athygli á síðustu málsgrein 7. gr., þar sem flugmálaráðherra er veitt heimild að veita undanþágu frá skilyrðum greinarinnar, þá er um er að tefla loftfar, er heimastöð hefur á Íslandi og er í stöðugri notkun. Hér gæti t. d. verið um að ræða loftfar, sem íslenskir aðilar kaupa með áskildum eignarréttarfyrirvara erlends seljanda, unz greitt er að fullu, og loks sér í lagi loftfar erlends eiganda, sem er búsettur á Íslandi, sbr. 54. gr. svissnesku laganna.

Vitaskuld má slíkt loftfar þá eigi standa á skrá í öðru ríki, sbr. 8. gr.

Í b-lið 13. gr. frumvarpsins er flugmálaráðherra enn fremur veitt heimild til að láta skráningu haldast, þá er skilyrðum 7. gr. var fullnægt við skráningu, en þau eru eigi lengur fyrir hendi, t. d. þá er einn stjórnandi hlutafélags, sem rekur loftferðir, gerist erindreki félagsins erlendis.

Ákvæði 83. gr. frumvarpsins bindur leyfi til loftferða innanlands, reglubundinna eða í fjárafla skyni, því skilyrði, að leyfishafi fullnægi skilyrðum til skrásetningar á loftfari, þeim er í 7. gr. getur. Rétt er flugmálaráðherra þó að bregða af þessu, þá er alveg sérstaklega stendur á.

Sjá refsíákvæði 153. gr.

Um 8. gr.

Í 18. gr. Chicago-sáttmálans er svo kveðið á, að loftfar megi eigi standa á skrá, nema í einu ríki. Loftfar hlýtur þjóðerni þess ríkis, þar sem það stendur á skrá. Það og áhöfn þess hlítir fyrst og fremst lögum heimaríkisins.

Ákvæði 2. mgr. 8. gr. eru í samræmi við ákvæði 9. gr. sáttmála, sem gerður var í Genf 19. júní 1948 um alþjóðlega viðurkenningu á réttindum í loftförum. Ísland undirritaði sáttmála þenna á sínum tíma, en hefur eigi fullgilt hann. Ákvæði 2. mgr. 8. gr. geyma lagaheimild til framkvæmdar á 9. gr. Genfarsáttmálans eða öðru slíku sáttmálaákvæði, ef fullgilt verður.

Nú er beiðzt hér á landi skrásetningar á loftfari, er áður hefur verið skrásett í öðru ríki, og ber hinum íslenska skrásetjara þá að krefjast embættisvottorðs frá hinum erlenda skrásetjara um, að loftfarið hafi verið fellt þar af skrá. Svo ber og að krefjast vottorðs hins erlenda skrásetjara eða annars bærs stjórnvalds erlendis um niðurfall réttinda, sem á loftfari hafi hvílt.

Um 9. gr.

Um ákvæði greinar þessarar þarf eigi að fjölyrða, en rétt er að benda á, að með 155. gr. frumvarpsins er lögð refsing við því að nota loftfar, sem eigi er loft hæft, og gildir sú regla, hvort sem loftfar er skrásett eða eigi, og skv. 157. gr. frumvarpsins varðar það refsingu að nota loftfar til loftferða, þá er eigi er fyrir hendi lögmælt trygging, er það varðar skv. 136. gr.

Um 10. gr.

Samkvæmt 10. gr. frumvarpsins er eiganda loftfars einum rétt að æskja skráningar, enda ber honum að sanna eignarrétt sinn til loftfarsins. Frá valdstjórnar-

sjónarmiði skiptir það miklu, að loftför þau, sem skrásett eru sem eign islenskra aðilja, séu það í raun og veru, þar sem valdstjórninni ber að hafa sérstakt eftirlit með lofthæfi þeirra og áhöfn og hlýðni þeirra við settar reglur, bæði islenskar og alþjóðlegar. Frumvarpið geymir eigi reglur um, með hverjum hætti aðilja ber að sanna eignarrétt sinn til loftfars, en rétt er flugmálaráðherra samkvæmt 188. gr. frumvarpsins að setja reglur, er hér að lúta. Í 7. gr. laga nr. 32/1929 segir m. a.: Í skrásetningarbeiðni skal taka fram nafn og heimili eiganda, enn fremur starfsgrein loftfarsins og annað það, er ráðuneytið kann að krefjast. Skráningarbeiðni skal fylgja yfirlýsing um, hvort loftfarið hafi verið skrásett í öðru ríki. Reglur þessar má hafa til hliðsjónar. En nauðsyn ber til að rannsaka heimildir skráningarbeiðanda gaumgæfilega. Afla þarf t. d. vættis starfsmanna eiganda, ef hann hefur sjálfur staðið fyrir smíði loftfarsins, en annars kaupsamnings og smíðasamnings ásamt kvittunum fyrir greiðslu kaupverðs, ef eigandi hefur látið smíða loftfarið. Nú hefur ætlaður eigandi keypt loftfarið fullbúið, og verður þá að rannsaka heimildir seljenda eða sannindaskjöl þeirra (legitimation), ef því er að skipta. Ef loftfarið hefur áður verið skrásett erlendis, myndi oft nægja sönnun fyrir því, að sá, er síðast var skráður eigandi erlendis, hafi selt skrásetningarbeiðanda loftfarið. Stundum er skrásetningarbeiðanda eigi unnt að sanna eignarrétt sinn með framangreindum hætti, hann hefur t. d. keypt loftfarið úr úrgangsbirgðum erlendrar herstjórnar, og er skrásetjara þá rétt að birta opinberlega áskorun til þess, sem kann að telja sig eiganda, að gefa sig fram, áður en liðinn er frestur, sem eigi má vera styttri en tveir mánuðir. Nú gefur enginn sig fram, og er skrásetjara rétt að viðurkenna eignarheimild beiðanda, enda geri hann sennilegt, að hann sé eigandi.

Sú meðferð, sem nú var lýst, fellir í sjálfu sér eigi úr gildi rétt þriðja manns, sem kynni að eiga tilkall til loftfarsins, og kynni hann allt að einu að geta haft uppi brígða-kröfu, en hún getur síðar fallið niður, er skráður aðili ráðstafar loftfarinu.

Í 2. mgr. 10. gr. frumvarpsins er svo mælt, að geta skuli í skrásetningarbeiðni um eignarréttarfyrrvara og önnur slík höft, er hvíla kunna á loftfari. Ef eignarréttur er áskilinn, unz kaupverð er greitt til erlends aðilja, þarf beiðni hans um skrásetningu að liggja fyrir, og má þá skrásetja loftfarið samkvæmt undanþáguheimildinni í 7. gr. i. f. frumvarpsins, enda sé loftfarið fellt af skrá erlendis. Sjá 15. gr. frumvarpsins og athugasemdir við hana.

Ákvæði 153. gr. leggur refsingu við því að gefa rangar eða ófullnægjandi skýrslur, þá er loftfar er tilkynnt til skráningar.

Um 11. gr.

Í 8. gr. laga nr. 32/1929 eru rakin þau atriði, sem á skrá skal setja. Í 11. gr. frumvarpsins eru sams konar atriði talin upp. Eru þau mörg hin sömu í frumvarpinu og í lögnum. Nýtt er það í frumvarpinu, að flugmálaráðherra er veitt heimild til að láta skrásetja fleiri skýrslur en krafizt er beinum orðum. Fellt er niður það skilyrði, að tölumerki loftfars sé skrásett. Samkvæmt 7. gr. laga nr. 32/1929 skal skrásetningarbeiðni fylgja sönnun fyrir, að váttryggt sé samkvæmt 34. gr. laganna, til tryggingar skaðabótageiðslum, og samkvæmt 8. gr. þeirra laga skal skrásetja athugasemd um váttrygginguna. Þessi skilyrði hafa nú verið felld niður. Ákvæði um váttryggingu til tryggingar skaðabótum eru í 136. gr. frumvarpsins.

Váttrygging er samkvæmt því notkunarskilyrði, en eigi skrásetningar. Það varðar eiganda loftfars eða umráðanda refsingu samkvæmt 157. gr., ef hann notar loftfar til loftferða, þótt eigi sé fyrir hendi lögmaelt trygging, er það varðar, samkvæmt 136. gr.

Um 12. gr.

Grein þessi kemur í stað 9. gr. laga nr. 32/1929. Svo sem sagt hefur verið, er eigi mælt í frumvarpinu, að loftför skuli skrásetja. En loftfar fær eigi islenskt þjóðerni fyrr en það er skrásett. Af því leiðir samkvæmt 3. gr. frumvarpsins, að óskrá-

sett loftfar má eigi fljúga yfir íslenzkt yfirráðasvæði nema samkvæmt sérstöku leyfi. Brot gegn þessari reglu varðar refsingu samkvæmt 152. gr.

Annað mál er það, að frumvarpið krefst þess, að það sem skráð er, sé rétt og satt, eigi einungis þá er skráning fer fram, heldur og síðar. Það skiptir valdstjórnina og einstaklinga meginmáli, að skrásetningarskírteini loftfars geymi hverju sinni sannar og glöggar skýrslur, sbr. einnig 29. gr. Chicago-sáttmálans. Er því í 12. gr. frumvarpsins lögð skylda á alla aðilja, bæði einkaaðilja og opinbera starfsmenn, að tilkynna skrásetjara breytingar, sem verða á eignarheimild að loftfari, þjóðerni eiganda þess, útliti loftfars, sem skiptir máli um kennsl á því, o. s. frv. Brot gegn þessu varðar refsingu samkvæmt 153. gr. frumvarpsins. Skrásetjara ber að rannsaka allt, sem að þessu lýtur.

Um 13. gr.

Grein þessi kemur í stað 10. gr. laga nr. 29/1932. Nýmæli er það, að loftfar skal strika af skrá samkvæmt beiðni eiganda þess. Er það í samræmi við þá stefnu frumvarpsins, að eigi er skylda að skrásetja loftför eftir frumvarpinu. En hér við eiga ákvæði 14. gr., að eigi skal fella loftfar af skrá, nema sá, sem veð eða annað haft á loftfari, samþykki.

Beiðni um afskráningu verður að berast frá eiganda loftfars. Nú hefur loftfar verið keypt með áskildum eignarréttarfyrirvara, unz kaupverð er greitt, og skráning verið framkvæmd um það samkvæmt 7. gr., síðustu mgr. 10. gr. og 15. gr., og ber þeim, er selur þannig, að standa að beiðninni með kaupanda.

Í b-lið 13. gr. er nýmæli þess efnis, að flugmálaráðherra er rétt að leyfa loftfari að haldast á skrá, þótt það fullnægi eigi lengur skilyrðum til að standa þar, t. d. þá er eigandi hefur misst íslenzkt ríkisfang, en heldur heimilisfesti sinni á Íslandi áfram, meira en $\frac{1}{3}$ hlutafjár er eign útlendinga, o. fl. Rétt væri flugmálaráðherra að setja reglur um þessi efni skv. 188. gr. frumvarpsins.

Þá er tilvik þau, sem greinir í b—d, eru fyrir hendi, skal eigandi tilkynna það skráningaryfirvöldum, og ber þeim þá að strika loftfar af skrá.

Rétt er að geta þess, að skv. síðustu mgr. 13. gr. er aðilja veittur nokkur frestur til að gera loftfar lofthæft að nýju, þá er lofthæfisskírteini það, er fyrir hendi var við skráningu skv. 9. gr., er úr sér gengið.

Athuga ber ákvæði 20. gr. um skyldu eiganda eða fyrri eiganda, ef loftfar er selt úr landi, til að senda skrásetjara þjóðernis- og skrásetningarskírteini, þá er eigandaskipti hafa orðið að loftfari eða breytingar hafa orðið á skráðum atriðum. Sjá refsíákvæði 153. gr.

Um 14. gr.

Í 14. gr. segir, að eigi skuli fella loftfar niður af þjóðernisskrá, sé skráð haft á því, nema réttthafi samþykki. Með skráðu hafti er átt við veð fyrir fjárkröfu, afnotarétt, rétt kaupanda, er keypt hefur loftfarið að áskildum eignarréttarfyrirvara, enda séu réttindin skráð. Í stað niðurfellingar af skrá skal gera athugasemd um það tilvik, sem leiða hefði átt til niðurfellingar, og hefur athugasemdin sömu verkun sem afmáning af skrá að öðru en því, að haftið helzt. Þessar reglur eru settar með hliðsjón af ákvæðum 9. gr. og 2. mgr. 11. gr. Genfar-sáttmálans frá 19. júní 1948, um alþjóðlega viðurkenningu á réttindum í loftförum. Athuga einnig ákvæði 20. gr. frumvarpsins.

Um 15. gr.

Ákvæði greinar þessarar fjallar fyrst og fremst um sölu íslenzks skrásetts loftfars, þá er það er selt með eignarréttarfyrirvara.

Nú er loftfar keypt að áskildum eignarrétti seljanda, unz kaupverð er greitt, og ber að líta á seljanda sem eiganda, að því er skrásetningu varðar. Ef loftfar er keypt af erlendum eiganda, að áskildum eignarrétti hans, er ráðherra rétt, fullnægi kaupandi ákvæðum 7. gr., að veita leyfi skv. 7. gr. i. f. til að skrásetja loftfarið hér á landi, en fella verður það þá af skrá erlendis, hafi það verið þar á skrá áður.

Flugmálastjórnin ber allviðtæka ábyrgð á því, að íslensk skrásett loftför fullnægi settum reglum um lofthæfi, áhöfn, umferð í lofti, váttryggingu o. fl. Umráðanda loftfars ber því samkv. frumvarpinu að gefa flugmálastjórninni margs konar skýrslur og hlíta fyrir mælum hennar. Mörg ákvæði frumvarpsins taka þannig til leigutaka loftfars, t. d. 30., 31., 34., 132., 136., 137., 143., 152., 155., 157., 165. og 182. gr., sjá einnig 22., 43., 91. og 92. gr.

Ákvæði 15. gr. um skrásetningu eignarréttar fyrirvara og leigu miða að því að tryggja, að flugmálastjórnin hafi glöggva vitneskju um, hver er umráðandi skrásetts loftfars.

Samkvæmt 3. gr. sáttmála, sem undirritaður var í Róm 7. október 1952, um tjón, sem erlend loftför valda þriðja aðila á jörðu niðri, ber leigusali eigi ábyrgð ásamt leigutaka, þá er leigutími er lengri en 14 dagar. Ákvæði 15. gr. frumvarpsins taka tillit til þessa ákvæðis sáttmálans, þótt Ísland sé enn eigi orðið aðili að honum. Sjá refsíákvæði 153. gr.

Um 16. gr. — sbr. 21. gr.

Þá er loftfar er smíðað erlendis skv. pöntun íslenzks aðilja eða hann eignast það erlendis, ber nauðsyn til, að honum sé rétt að skrásetja það til bráðabirgða, áður en því er flogið til Íslands, enda verður því skv. 17.—21. og 29. gr. Chicago-sáttmálans eigi flogið ríkja á milli, nema það hafi þjóðernis- og skráningarskirteini. Hinn íslenski aðili verður að geta tryggt rétt sinn til loftfarsins erlendis, veðsett það, ef því er að skipta, og flogið því ríkja á milli, áður en það kemur til Íslands. Hins vegar er eigi rétt, að fullnaðarskráning fari fram, fyrr en flugmálastjórnin hefur kannað loftfarið og allar aðstæður til hlítar. Rétt er því að skrásetja slíkt loftfar til bráðabirgða skv. umsókn eiganda þess. Flugmálaráðherra væri skv. 21. gr. og 188. gr. rétt að veita skrásetningarstjóra heimild til að fela stjórnmálaegum sendimanni Íslands erlendis að gefa út bráðabirgðaskrásetningar- og þjóðernis-skirteini að fengnum nauðsynlegum skilríkjum um hæfi loftfars og áhafnar og um rétt umsækjanda skv. 7. gr. til að skrásetja loftfarið, enda sé það eigi á skrá loftfars erlendis. Sjá refsíákvæði 153. gr.

Um 17. gr. — sbr. 21. gr.

Nú lætur maður smíða loftfar hér á landi, og getur það skipt hann máli að skrásetja það sem fyrst, t. d. þá er hann vill veðsetja það fyrir smíðakostnaði. Slíkt loftfar verður þó eigi skráð til bráðabirgða, fyrr en smíði þess er komið það áleiðis, að ótvíræð kennsl verða á það borin. Eigi ber þó nauðsyn til að gefa út þjóðernisskirteini handa því, fyrr en það er tilbúið til loftferða. Sjá refsíákvæði 153. gr.

Um 18. gr.

Nú er loftfar skráð til bráðabirgða og breytingar verða, þær er um ræðir í 12.—15. gr., loftfarið er t. d. selt að nýju erlendis, og skal beita ákvæðum 12.—15. gr., eftir því sem við á.

Þá væri skrásetjara og rétt að fella af skrá loftfar, sem skráð er til bráðabirgða, ef eigi er sótt um fullnaðarskrásetningu, áður en hæfilegur tími er liðinn. Flugmálaráðherra væri rétt að setja um þetta tilvik reglur skv. 188. gr. Gæta ber þess, að eigi séu á íslenskri skrá loftför, er eigi hafa íslenzkt þjóðerni, þótt Íslendingar eigi þau. Sjá refsíákvæði 153. gr.

Um 19. gr.

Ákvæði 17.—21. gr. Chicago-sáttmálans fjalla um skráningu loftfara. Loftför skulu hafa þjóðerni þess ríkis, þar sem þau eru skrásett. Réttarstaða loftfara fer fyrst og fremst að lögum skrásetningar- og heimaríkis þeirra. Þau njóta verndar síns ríkis og það ber að alþjóða lögum ábyrgð á þeim. Í samræmi við þessa meginreglu segir í 19. gr. frv., að loftfar hljóti íslenzkt þjóðerni, þá er það hefur verið skrásett hér á landi skv. 11. gr. Enn segir, að skrásetjari gefi út þjóðernis- og skráningarskirteini handa loftfari.

Í 29. gr. Chicago-sáttmálans er svo mælt, að loftför sáttmálaríkja, er milli-rikjaflug stunda, skuli hafa meðferðis skráningarskirteini. Samkvæmt viðbæti við Chicago-sáttmálann nr. 7 frá júlí 1949, t. 7, skal þjóðernisskirteini vera á íslenzku og ensku, og skal það geyma vitneskju um:

1. Þjóðernis- og skráningarmerki.
 2. Loftfarssmið og gerð loftfars.
 3. Verksmiðjunúmer.
 4. Nafn eiganda.
 5. Heimilisfang eiganda.
 6. Ótvírætt vottorð um, að loftfarið sé skráð á íslenzka loftfaraskrá, skv. Chicago-sáttmálanum og íslenzkum lögum.
- Sjá athugasemdir við 22. gr. frv.

Um 20. gr.

Ákvæðis þessa var getið, þá er rætt var um 13. og 14. gr. Frumvarpið ætlast til, að þjóðernis- og skrásetningarskirteini sé vottur hinna sönnu og réttu tilvika hverju sinni og sé í engu misnotað. Ber því eiganda loftfars að senda skrásetjara þjóðernis- og skrásetningarskirteini, þá er loftfarið er fellt niður af skrá eða athugasemd er gerð eftir 14. gr. Fyrri eiganda loftfars ber að skila skrásetjara skirteininu, þá er loftfarið fer úr eigu hans yfir í eigu erlends aðilja. Loks ber eiganda að senda skrásetjara skirteinið, er breyting verður á einhverjum þeim atriðum, er í því getur. Vanræksla í framangreindu efni varðar refsingu eftir 178. gr.

Um 21. gr.

Ákvæðið geymir fyrirmæli um bráðabirgða þjóðernis- og skrásetningarskirteini. Þá er loftfar er skrásett til bráðabirgða. Er flugmálaráðherra falið að setja reglur um þetta, sbr. 188. gr. Í reglunum ber að kveða á um gildistíma bráðabirgðaskirteinis. Slikt skirteini fellur úr gildi, ef eigandi fullnægir eigi lengur skilyrðum 7. gr. til að eiga íslenzkt loftfar eða loftfarið kemst í eigu erlends aðilja. Vanræksla á afhendingu skirteinis varðar við 178. gr.

Um 22. gr.

Íslenzk loftför, sem stunda loftferðir skv. lögnum, verða að hafa meðferðis þjóðernis- og skrásetningarskirteini, hvort sem flogið er innan lands eða utan. Skv. 29. gr. Chicago-sáttmálans skal loftfar sáttmálaríkis, sem milliríkjaflug stundar, hafa skrásetningarskjal frá heimaríki sínu. Loftfar ríkis, sem eigi er aðili að sáttmálanum, verður að hafa leyfi skv. tvíhliða samningi eða með öðrum hætti til loftferða á íslenzku yfirráðasvæði og auk þess þjóðernis- og skrásetningarskirteini. Undanþegin framangreindri skyldu eru þau loftför ein, sem fengið hafa sérstakt leyfi skv. c-lið 3. gr., eftir reglum, sem flugmálaráðherra setur.

Lofthæfi loftfars ber að sanna með lofthæfisskirteini, sbr. 27. gr., og starfshæfi flugverja með starfsskirteini, sbr. 37. og 38. gr. Brot gegn ákvæðum 22., 27. og 38. gr. varða refsingu skv. 157. og 158. gr.

Um 23. gr.

Samkvæmt 20. gr. Chicago-sáttmálans skulu öll loftför, er fljúga milli ríkja, bera þjóðernis- og skráningarmerki. Í viðbæti nr. 7 við sáttmálann, Aircraft Nationality and Registrations Marks eru reglur um merkinguna. Í viðauka 7, lið 2, 3 segir: „The nationality mark shall be selected from the series of nationality symbols included in the radio call signs assigned to the State of Registry by the International Telecommunications Regulations. The nationality marks selected shall be notified to the ICAO.“

Óskrásett loftför, er leyfi fá til loftferða á íslenzku yfirráðasvæði skv. c-lið 3. gr., skal merkja eftir reglum þeim, er flugmálaráðherra setur. Annars skál

merkja loftfar, sem tekið hefur verið á þjóðernisskrá skv. 11., 16. eða 17. gr., íslenzku þjóðernismerki og svo skráningarmerki því, sem því er úthlutað. En erlent loftfar, sem heimild hefur til loftferða um íslenzkt yfirráðasvæði, skal vera merkt skv. reglum þeim, er gilda í heimalandi þess.

Ákvæði 154. og 158. gr. leggja refsingu við því, þá er loftfar er notað án þjóðernis- og skráningarmerkis, slíkt merki er numið af loftfari eða rangt merki sett á loftfar.

Um III. kafla.

Samkvæmt 31. gr. Chicago-sáttmálans skal sérhvert loftfar, sem er í milliríkjaflugi, hafa meðferðis lofthæfisskírteini, útgefið eða staðfest af heimaríki loftfarsins, og skal slíkt lofthæfisskírteini skv. 33. gr. tekið gilt af öðrum sáttmálalögum, enda fullnægi skírteinið kröfum, sem séu hinar sömu eða strangari en lágmarkskröfur þær, sem settar verða á hverjum tíma skv. sáttmálanum. Alþjóðaflugmálastofnunin skal skv. 37. gr. setja alþjóða reglur um lofthæfi loftfara. Samkvæmt 39. gr. ber að rita á lofthæfisskírteini eða telja upp í viðfestu skjali það, sem á kann að vanta til að loftfar fullnægi alþjóða visireglum um lofthæfi og getu. Samkvæmt 40. gr. skal eigi nota loftfar í milliríkjaflugi, þá er lofthæfisskírteini hefur verið áritað með nefndum hætti, nema til komi leyfi þess ríkis eða þeirra ríkja, sem yfir er flogið. Í viðbæti (annex) 8 við Chicago-sáttmálann eru taldar upp ýmsar kröfur, sem gerðar eru til loftfara af ýmsum gerðum.

Um 24. gr.

Hér er sett það skilyrði, að loftfar hvert skuli vera lofthæft (hið tæknilega lofthæfi) og tilgreindar þær kröfur, sem gerðar eru til lofthæfisins. Hér er um visireglu (standard) að tefla. Lofthæfið verður að miða við tæknilega kunnáttu á hverjum tíma og það hlutverk, sem loftfarinu er ætlað að inna af hendi, sbr. viðbæti (annex) 8, III, 2—8. Ákvæði 24. gr. er beint til eiganda loftfars og notanda, flugstjóra og valdstjórnarmanna, sjá 25., 30., 44. og 147. gr. frv.

Auk hins tæknilega lofthæfis verður loftfar að fullnægja ýmsum skilyrðum til að fljúga svo sem um áhöfn, hleðslu, brennsli, veður, flugvöll o. fl.

Ákvæði 24. gr. taka fyrst og fremst yfir loftför, sem skrásett eru á Íslandi, hvort sem þau fljúga á íslenzku yfirráðasvæði eða eigi, sbr. ákvæði Chicago-sáttmálans. Ákvæðin taka og yfir loftför, sem fljúga skv. heimild þeirri, er greinir í c-lið 3. gr. Erlend loftför á íslenzku yfirráðasvæði eiga að fullnægja lofthæfisskilyrðum heimaríkis síns, en rétt er íslenzku flugmálastjórninni að hafa eftirlit með flughæfi þeirra, ef réttir aðilar hafa um það beðið eða ástæða er til að ætla, að þess sé sérstök þörf, t. d. þá er hætta er á ferðum, grunur er fyrir hendi, að erlent loftfar sé eigi í lagi.

Nú stundar íslenzkur aðili milliríkjaflug með erlendu loftfari, og er þá íslenzku flugmálastjórninni rétt að fylgjast með lofthæfi slíks loftfars, sbr. 186. gr. frumvarpsins.

Brot gegn fyrirmælum um lofthæfi varða refsingu skv. 155. og 158. gr. frv.

Um 25. gr.

Ákvæði 31. gr. Chicago-sáttmálans og viðbætir (annex) 8, II leggja á heimaríki loftfars ábyrgð á því, að loftfar sé lofthæft. Í 58. gr. svissnesku loftferðalaganna frá 1948 segir, að lofthæfi loftfars skuli prófa, áður en það er skrásett, og síðan á þeim fresti, sem flugmálastjórnin svissneska ákveður, og loks, þá er sérstök atvik, svo sem slys eða tjón á loftfari, gera skoðun nauðsynlega. Samkvæmt 188. gr. frv. er flugmálaráðherra rétt að setja reglur, er hér að lúta.

Flugmálastjórnin framkvæmir skoðun á lofthæfi, en er rétt að fela hana öðrum. Nú felur flugmálastjórnin skv. 2. mgr. 25. gr. erlendum kunnáttumanni eða stjórnvaldi að framkvæma skoðun og eftirlit á loftfari, t. d. þá er loftfar er keypt eða

er í förum erlendis, og ber þá hinum erlenda aðila að framkvæma skoðunina skv. íslenskum lögum og reglum. Leyfilegt væri og að láta erlendan aðila framkvæma skoðun hér á landi. Fela má honum að endurnýja lofthæfisskírteini skv. 2. mgr. 26. gr. En ábyrgðin á loftfarinu hvílir allt að einu á íslenskum stjórnvöldum. Setja þarf ýtarlegar reglur um viðhald loftfara í sambandi við skoðun þeirra og eftirlit. Tálmun á skoðun varðar við 175. gr.

Um 26. gr.

Í viðbæti (annex) 8, II við Chicago-sáttmálann eru reglur um lofthæfisskírteini. Rétt er flugmálastjórninni einni, sbr. 188. gr. að gefa út lofthæfisskírteini, en falið getur hún skoðunarmanni endurnýjun þess. Eigi er lögskylt að framkvæma skoðun á loftfari, áður en lofthæfisskírteini er gefið út, ef lofthæfið telst örugglega sannað á annan hátt, t. d. með vottorði erlends hæfs aðilja um fullgilda skoðun þar.

Gert er ráð fyrir, að lofthæfisskírteini falli úr gildi, ef loftfar er eigi skoðað á vissum fresti, t. d. 6—12 mánaða, viðbæti (annex) 8, II. Ráðherra er rétt að setja fyrirmæli um þetta í samræmi við alþjóðareglur, sbr. 188. gr. Ætíð ber að rita vottorð um slíka skoðun á lofthæfisskírteini. Endurnýjast þá skírteinið, ef loftfarið reynist lofthæft. Lofthæfisskírteinið greinir einungis frá smíði, útbúnaði loftfarsins sjálfs, en fleiri skilyrðum skal fullnægja til flugs. Ætlazt er því til, að flugmálaráðherra setji leiðbeiningarreglur um flug í sérstöku skjali (flight manual), t. d. um brennsliseyðslu loftfarsins, atriði, er gæta skal, áður en lagt er upp í flug, við flugtak, flug o. s. frv., viðbæti 8, II, 8.

Um 27. gr.

Alþjóðareglur, sem hér koma til greina, eru 31. og 33. gr., sbr. 39.—40. gr. Chicago-sáttmálans. Hefur efni þeirra verið rakið hér að framan.

Ákvæði 1. mgr. 27. gr. mæla, að íslenzkt loftfar skuli jafnan, hvort sem það er á íslenzku yfirráðasvæði eða utan þess og hvort sem íslenzkur eða erlendur aðili er umráðandi þess, sbr. viðbæti 8, II, 1, vera búið lofthæfisskírteini, sem sé gefið út eða staðfest af flugmálastjórninni. Flugmálaráðherra er þó rétt skv. 27. gr. 1. f. að veita loftfari heimild að fljúga um íslenzkt yfirráðasvæði, þótt eigi hafi það slíkt skírteini. Með orðinu „staðfest“ er flugmálastjórninni veitt heimild til að búa íslenzkt loftfar erlendu lofthæfisskírteini, t. d. má fela ræðis- manni erlendis umboð til að staðfesta lofthæfisskírteini loftfars, sem íslenzkur aðili kaupir þar í landi. Rétt er að setja reglur um þetta samkvæmt 188. gr., sbr. 33. gr. Chicago-sáttmálans og viðbæti (annex) 8, II, 5, 2. Samkvæmt 29. gr. frv. eiga ákvæði 26. og 28. gr. frv. við um slíkt staðfest, erlent lofthæfisskírteini. Eftir ákvæði 1. mgr. 27. gr. er heimild til að staðfesta endurnýjun erlends lofthæfisskírteinis, ef því er að skipta, enda sé slíkt endurnýjun gild að lögum þess ríkis, er hana framkvæmir, og að alþjóðalögum, sbr. viðbæti 8, II, 5.

Íslandi ber að viðurkenna lofthæfisskírteini, er aðildarríki Chicago-sáttmálans hafa gefið út hvert handa sínum loftförum, enda sé skilyrðum 31. og 33. gr. sáttmálans fullnægt. Það fer eftir samningum við ríki, er standa utan sáttmálans, hvort Ísland viðurkennir lofthæfisskírteini, er þau veita loftförum sínum. Orðin í 2. mgr. 27. gr.: „lofthæfisskírteini, sem hefur verið gefið út eða staðfest í erlendu ríki“, taka einnig yfir skírteini frá flokkunarstofnunum, svo sem Bureau Veritas og Air Registration Board. Minna ber hér á reglu 32. gr. frv. um undanþágu frá lofthæfisskírteini.

Loks er flugmálaráðherra rétt að veita loftfari, sem eigi hefur lofthæfisskírteini samkvæmt 27. gr., 1. og 2. mgr., leyfi til að fljúga yfir íslenzkt yfirráðasvæði, sbr. c-lið 3. gr. frv. Þetta er hreint undantekningarákvæði.

Brot gegn 27. gr. varðar við 2. mgr. 157. og 158. gr. Ef loftfarið er eigi lofthæft, ber einnig að refsa eftir 155. og 158. gr.

Um 28. gr.

Alþjóðareglur um efni þessarar greinar eru í viðbæti (annex) 8, II, 6: „Temporary Invalidity of Certificate of Airworthiness“.

Nú verður loftfar ólofthæft, og ónýtist þá lofthæfisskírteinið. Er það í samræmi við meginreglu 24. gr. frv.

Íslenzkt lofthæfisskírteini ónýtist, nema flugmálaráðherra láti öðruvísi mælt:

1. Samkvæmt a-lið 28. gr., ef fyrirskipuð skoðun fer eigi fram, hvort sem hún er allt að því stöðug eða með vissu millibili.
2. Ef breyting er gerð á loftfari, sem kann að hafa áhrif á lofthæfi þess. Hér nægir óvissan ein um lofthæfið til ónýtingar skírteinis.
3. Ef lofthæfinu er auðsýnilega búin hætta af spjöllum á loftfari. Leynd bilun, sem finnst með stakri aðgæzlu, ónýtir eigi skírteinið með þeim viðurlögum fyrir eiganda eða umráðanda, sem lögin telja. Bilun, er kunnáttumenn mega bæta á skammri stundu, ónýtir eigi skírteinið, enda sé viðgerð þegar framkvæmd, t. d. á hjólbarða. Ráðherra ber að setja reglur um viðgerð á spjöllum. Ráðherra er rétt að veita undanþágu frá ónýtingu skírteinis, t. d. að láta skoðun dragast, unz loftfar kemur til heimalands síns, enda sé eigi ástæða til að ætla, að á bresti um lofthæfið, sbr. 24. gr.

Ákvæði 2. mgr. 28. gr. geymir sjálfstæða heimild handa ráðherra til að ónýta lofthæfisskírteini, þá er ástæða er til að vantroysta lofthæfi loftfars.

Ráðherra væri rétt að ónýta lofthæfisskírteini loftfara tiltekinnar gerðar, þá er smíðagalli hefði komið fram í loftfari af þeirri gerð. Ónýting gildir hér frá þeim tíma, er ákvörðun ráðherra kemur til vitundar umráðanda loftfars. Ákvæðið veitir ráðherra frjálsari hendur heldur en c-liður 1. mgr. um ónýtingu skírteinis.

Ef loftfar er notað, eftir að lofthæfisskírteini er úr gildi fallið, varðar það refsingu skv. 157. og 158. gr., sbr. 155. gr.

Ef loftfar er notað, eftir að vátrygging fellur úr gildi, varðar það og refsingu.

Um erlend lofthæfisskírteini, sem flugmálastjórnin staðfestir, er vísað til 29. gr.

Handhafa valds ber skv. 147. gr. að banna flug loftfars, sem er eigi lofthæft. Vanræksla á því að afhenda ógilt skírteini varðar við 178. gr.

Um 29. gr.

Í 31. og 33. gr. Chicago-sáttmálans eru lögð að jöfnu lofthæfisskírteini, sem heimilis- og skráningarríki gefur út, og skírteini, sem nefnt ríki staðfestir, þótt gefið sé út af öðru ríki. Viðbætur 8, II, 5, 2. Í samræmi við nefndar reglur og 27. gr. frv. lætur 29. gr. ákvæði 26. gr. og 28. gr. frv. um útgáfu, endurnýjun og ónýtingu lofthæfisskírteinis, taka til staðfestingar flugmálastjórnar á erlendu lofthæfisskírteini, og svo til endurnýjunar og ónýtingar á henni. Vanræksla á því að afhenda ógilt skírteini varðar við 178. gr.

Um 30. gr.

Viðbætur (annex) 6, 8, Aeroplane Maintenance, varðar það efni, sem í 30. gr. ræðir.

Eigandi eða umráðandi loftfars ber ábyrgð á, að loftfar, sem lögin taka til, sé lofthæft hverju sinni, sem það er í notkun, og að því fylgi lofthæfisskírteini.

Rétt er flugmálaráðherra skv. 188. gr. að setja reglur um tilkynningarskyldu eiganda eða umráðanda skv. 2. mgr. 30. gr. um atriði, er lofthæfi varða.

Eigi er ástæða til að flugfélög, sem sjálf annast viðgerð á vélum sínum, tilkynni, er þau skipta um hreyfla.

Um tilkynningarskyldu eiganda og umráðanda loftfars eru einnig ákvæði í 150. gr. frv.

Brot gegn tilkynningarskyldu samkvæmt 2. mgr. 30. gr. varðar refsingu skv. 177. gr., 181. og 183. gr.

Rétt er að benda á ákvæði 44. gr. um tilkynningarskyldu flugstjóra um atriði, er lofthæfi varða.

Ákvæði 30. gr. tekur einnig til erlendra loftfara á íslenzku yfirráðasvæði, en í framkvæmd myndi tilkynningarskylda einkum taka til flugstjóra hins erlenda loftfars, sbr. 53. gr. frv.

Um 31. gr.

Flugmálastjórnin og þeir, sem hún skv. 25. gr. setur til þess, verða að eiga þess kost að kanna öll þau loftför ásamt búnaði, sem vald hennar tekur yfir, í því skyni að sannprófa lofthæfi þeirra, en varast ber að tefja eða trufla loftferðir af þessum sökum frekar en nauðsyn ber til. Ákvæðið tekur eftir hljóðan sinni til erlendra loftfara á íslenzku yfirráðasvæði, en í framkvæmd verður því sjaldnar beitt gegn þeim.

Tálmun á rannsókn skv. 31. gr. varðar við 175. gr.

Um 32. gr.

Í 3. mgr. 27. gr. er undanþáguheimild frá lofthæfisskírteini. Í 1. mgr. 28. gr. er undanþáguheimild frá sjálfkrafa ónýtingu lofthæfisskírteinis. Undanþáguheimild 32. gr. er aðallega miðuð við prófun nýrra loftfara, og þá sérstaklega við nýja gerð loftfara. Slík loftför verður að prófa, áður en skorið verður úr um lofthæfi þeirra. Skilyrði eru þá venjulega sett fyrir undanþágunni, t. d. að einungis sé flogið í góðu veðri, farþegar séu eigi teknir né þungur farmur. Viðbætur 8, II, 6, 2, 2. Sem dæmi um önnun tilvik, er greinin tekur til, er það, að fjögurra hreyfla loftfari sé leyft að fljúga til heimastöðvar sinnar, þótt einn hreyfillinn sé óvirkur. Nú hefur íslenska flugmálastjórnin veitt íslenzku loftfari slíkt leyfi, og eru aðildarríki Chicago-sáttmálans við það bundin, viðbætur 8, II, 6, 2. Með sama hætti er Ísland bundið við leyfi annars sáttmálaríkis um þess flugvélar. Orðin í 155. gr. frv.: „og eigi er veitt leyfi til notkunarinnar“, vísa m. a. til ákvæðis 32. gr.

Um 33. gr.

Bæði smíð loftfara og viðhald skipta meginmáli um lofthæfi þeirra, sbr. 24. og 28. gr. frv. Ákvæði 33. gr. frv. miða að því að tryggja það, að þeir, sem við þessi störf fást, séu þeirri þekkingu og þeim kostum búnir, sem nauðsyn krefur. Ákvæðið gerir flugmálastjórninni auðveldara að framkvæma skoðun þá og eftirlit með loftförum, sem á hana er lagt með 25. gr. frv. Gert er ráð fyrir, að flugmálaráðherra setji reglur um þessi efni. Ákvæði 79. gr. frv. stefna einnig að sama marki, en þar ræðir um hæfi og starfsskírteini þeirra manna, sem starfa á flugvelli eða í öðru flugvirki.

Nú framkvæmir maður starf, er greinir í reglum, settum skv. 33. gr., án leyfis, og varðar það hann refsingu skv. 173. gr., 181. og 183. gr. Tálmun á eftirliti varðar við 175. gr. Brot í starfa varðar við 156. gr., þá er af því leiðir öryggisskort fyrir loftfar.

Um IV. kafla.

Áhöfn.

Samkvæmt 29. gr. Chicago-sáttmálans skulu flugverjar hafa meðferðis starfsskírteini sín. Sá flugverji, er notar radiósenditæki, verður að hafa til þess leyfisbréf skv. 30. gr. sáttmálans. Samkvæmt 32. gr. sáttmálans skal flugstjóri og flugverjar hafa í milliríkjaflugi starfsskírteini, útgefin af heimaríki loftfars. Skírteini, útgefin af skráningarríki loftfars, skal meta gild í öðrum sáttmálaríkjum skv. 33. gr. Um starfsskírteini, sem eigi fullnægja alþjóðareglum, ræðir í 39. og 40. gr. sáttmálans. Ákvæði eru í 16. gr. um heimild sáttmálaríkis til að framkvæma skoðun á starfsskírteinum áhafnar í loftfari frá öðru sáttmálaríki. Samkvæmt d-lið 37. gr.

sáttmálans eru í viðbæti (annex) 1, Personnel licensing, og í viðbæti (annex) 6, Operation of aircraft, reglur um starfshæfi og starfsskírteini flugverja. Viðbætur 6, 9 geymir og reglur um áhöfn.

Ákvæði IV. kafla geyma valdstjórnarreglur um áhöfn, og skulu þau gilda um loftför, sem skrásett eru hér á landi, þótt þau fljúgi utan lands. Reglurnar varða einungis sjálfa áhöfnina, þ. e. þá, er að fluginu starfa.

Erlend loftför fylgja að jafnaði reglum þess lands, þar sem þau eru skrásett. En rétt er íslenzku flugmálastjórninni að fylgjast með, að þau hlíti settum reglum, þá er þau eru á íslenzku yfirráðasvæði, sbr. t. d. 34., 35., 38. og 40. gr. frv. Venjulega nægir að sannreyna, að flugverjar hafi fullgild skírteini, sbr. ákvæði 1. mgr. 38. gr.

Um 34. gr.

Ákvæði greinar þessarar miðar að því, að loftfar hvert sé skipað það stórrí áhöfn og svo kostum búinni, að öruggt megi teljast. Það fer mjög eftir gerð, stærð og notkun loftfars, hvaða kröfur gera verður í þessu efni. Fela lögín flugmálaráðherra að setja reglur um þetta. Eigandi eða umráðandi loftfars ber ábyrgð á, að reglum sé fylgt. Skv. 44. gr. frv. ber flugstjóri einnig þessa ábyrgð. Brot gegn reglum varða refsingu skv. 155. og 158. gr.

Um 35. gr.

Með ákvæðum þessarar greinar er sú skylda lögð á flugmálastjórnina að ganga úr skugga um, að loftför séu réttilega áhöfn skipuð. Athuga ber ákvæði 25. gr. um eftirlit með lofthæfi, 54. gr. um eftirlit með flugvöllum og ákvæði 149. gr. um eftirlit með meðferð, geymslu og afhendingu brennis (eldsneytis). Ákvæði 35. gr. um handsölu eftirlitsins í hendur kunnáttumanns svarar til ákvæðis 2. mgr. 25. gr. um útgáfu lofthæfisskírteinis. Eigi er heimild til að fela slíkum manni endurnýjun starfsskírteinis. Þar sem útgáfa þess og endurnýjun er reist á persónulegri athugun og kynnum á þeim, sem í hlut á, sbr. hins vegar heimild 27. gr. i. f., til að fela kunnáttumanni endurnýjun lofthæfisskírteinis. Ákvæði 35. gr. taka og til erlendra loftfara, þá er þau eru íslenzku drottunarvaldi háð. Reglur um beitingu ákvæðisins gagnvart þeim má setja samkvæmt 188. gr.

Loks er rétt að vekja athygli á ákvæðum 147. gr. um skyldur handhafa valds og flugmálastjórnar til að leggja bann við flugi loftfars, þá er það er eigi áhöfn skipað samkvæmt lögum og reglum, settum samkvæmt þeim. Sjá refsíákvæði 160. gr. frv.

Um 36. gr.

Hér er flugmálaráðherra falið að setja reglur um skilyrði þau, er þeir verða að fullnægja. sem öðlast vilja starf flugverja, sbr. viðbæta þá, sem greindir voru hér að framan.

Eðlilegt er, að íslenzkur maður sé flugstjóri á íslenzku loftfari, en eigi er það ófrávikjanlegt skilyrði. Krefjast verður þeirrar menntunar og æfingar og aldurs af flugverja, að eigi sé vafi á, að hann sé fullfær til starfans. Athuga þarf feril umsækjanda og hvort hann hefur framið nokkurt það brot, t. d. akstur með áhrifum áfengis, er geri það viðurhlutamikið að fela honum starfann, sbr. 37. gr. i. f., 52. gr., 8. mgr. 184. gr. og 68. gr. hegningarlaga nr. 19/1940.

Flugmálaráðherra ber við setningu reglna skv. 36. gr. að hlíta þeim visireglum (standards), sem Alþjóðaflugmálastofnunin setur um þessi efni.

Búseta á Íslandi er eigi talin nauðsynlegt skilyrði.

Samkvæmt 79. gr. frv. ákveður flugmálaráðherra, hverjum kostum þeir skuli vera búnir, sem starfa á flugvelli, í flugvirki eða hafa á hendi annað starf utan loftfars, sem varðar miklu um öryggi loftferða.

Um starfsskírteini flugverja, sjá ákvæði 37.—38. gr.

Um 37. gr.

Ákvæði 32. og 33. gr. Chicago-sáttmálans eiga hér við. Hefur efni þeirra áður verið rakið. Viðbætur (annex) I skipar fyrir um skirteini handa flugstjórum, loftsiglingafræðingum, flugtæknifræðingum, firðriturum, sbr. einnig 60. gr. svissnesku loftferðalaganna, er telur upp þá flugverja, er þurfa starfsskirteini. Umsækjandi um starfsskirteini verður að sanna starfshæfni sína með fullgildu prófi. Samkvæmt 37. gr frv. ber að gefa út starfsskirteini til flugstjóra og annarra flugverja, sem flugmálaráðherra kveður á um. Ber ráðherra vitaskuld í þeim efnunum að fylgja alþjóða visireglum (standards), sem breytast stöðugt. Fela lögin ráðherra að skipa fyrir um þessi mál, sbr. 188. gr. frv. Í skirteini skal greina glögg, hvers konar starfa það tekur til. Binda má það við loftför tiltekinnar tegundar eða loftferðir á tilteknu svæði. Gefa skal skirteini út til tiltekins tíma. Nú hefur verið hert á kröfum þeim, sem gerðar eru til skirteinishafa, þá er endurnýja skal, og verður umsækjandi þá að fullnægja hinum strangari kröfum, sjá 94. gr.

Þeir, sem gerast vilja flugkennarar eða framkvæma reynsluflug, þurfa til þess sérstakt leyfi.

Eigi er krafizt hreins hegningarvottorðs umsækjanda, heldur ber að meta það, hvort refsivert athæfi, er umsækjandi hefur framið, veiti ástæðu til að ætla, að hann misfari með starfa sinn og skirteinið. Bera má þetta atriði undir dómstóla, sjá 8. mgr. 184. gr.

Ákvæði 37. gr. tekur skv. 40. gr. til viðurkenningar flugmálastjórnarinnar á erlendum skirteinum.

Um 38. gr.

Samkvæmt a-lið 32. gr. Chicago-sáttmálans skulu flugstjóri loftfars hvers, sem er í millirikjaflugi, svo og aðrir flugverjar þess, vera búnir hæfnisskirteinum, er út séu gefin eða gild metin af skráningarríki loftfarsins. Enn segir í 33. gr. sáttmálans, að skirteini, sem út eru gefin eða gild metin af skráningarríkinu, skuli gild metin í öðrum sáttmálaríkjum, svo fremi slík skirteini fullnægi kröfum, er séu hinar sömu eða strangari en þær lágmarkskröfur, sem gerðar eru á hverjum tíma í samræmi við sáttmálann. Í 39. gr. b sáttmálans er svo mælt, að fullnægi skirteini flugverja eigi að öllu skilyrðum, settum í alþjóða visireglum um þann flokk skirteina, sem skirteini hans telst til, skuli rita á skirteinið eða bréf fest við það fullkomna upptalningu þeirra atriða, sem á brestur. Flugverja, er hefur þannig áritað skirteini, er samkvæmt 40. gr. eigi rétt að taka þátt í millirikjaflugi, nema til komi leyfi ríkis, sem um er flogið.

Ákvæði 1. mgr. 38. gr. frv. taka til þeirra flugverja, er skirteini skulu hafa skv. 37. gr. frv. Eru þau í samræmi við ákvæði sáttmálans. Flugverja, sem hefur starfsskirteini, gefið út af ríki, sem stendur utan við Chicago-sáttmálann, er rétt að fljúga á íslenzku svæði, ef fyrir hendi er sérstakur sáttmáli við heimaríki hans um það, skirteini hans er staðfest af Chicago-sáttmálaríki eða fyrir hendi er leyfi skv. síðustu mgr. 38. gr. frv.

Í 2. mgr. 38. gr. frv. segir, að flugverjar á íslenzkum loftförum skuli hafa skirteini, útgefin eða staðfest af flugmálastjórninni. Ákvæði þetta leiðir af 32. gr. Chicago-sáttmálans.

Ákvæði 3. mgr. 38. gr. miðar að því að aftra í samræmi við b-lið 32. gr. Chicago-sáttmálans, að íslenzkur ríkisborgari, sem eigi hefur fengið skirteini hér á landi, öðlist rétt til flugstarfs á íslenzku yfirráðasvæði með því að afla sér skirteinis í öðru sáttmálaríki.

Leyfi til flugs skv. 4. mgr. 38. gr. mætti t. d. veita skirteinishafa, sem er erlendis í loftferð, þá er skirteini hans rennur út, en flugmálastjórnin vill athuga ástæður hans til hlítar, áður en endurnýjun skirteinis er framkvæmd. Flugnema má veita flugleyfi skv. þessu ákvæði, sbr. 42. gr.

Með 159. gr. er refsing lögð á hendur þeim manni, sem innir af hendi flugstarfa án þess að hafa réttindi til þess.

Um 39. gr.

Ákvæðið veitir flugmálastjórninni rétt til að ógilda íslenzkt skirteini, þá er skirteinishafi er eigi lengur fær að rækja starfann. Óhæfi til starfa um stundar sakir vegna sjúkdóms mundi eigi varða ógildingu. Nú setja lög skilyrði til að öðlast starfsskirteini, og veitir það eigi rétt til að ónýta skirteini þeirra flugverja, sem réttilega hafa fengið þau, heldur einungis rétt til að krefjast hinna auknu skilyrða, þá er endurnýjunar er beiðzt. Ákvæði 39. gr. eiga aðallega við tilvik, er skirteinishafi hefur reynzt ófær til starfa. Svipting skirteinis vegna brota á lögnum myndi fara fram eftir 184. gr. frv., sbr. einkum 5. mgr. þeirrar greinar. Beita mætti ákvæði 39. gr. þannig, að loftflutningaskirteini (B-, C- eða D-skirteini) væri skert niður í einkaflugskirteini (A-skirteini).

Ákvæði 39. gr. tekur til íslenzkra skirteina og skirteina, staðfestra af flugmálastjórninni, sbr. 40. gr. Ef handhafi erlends skirteinis er íslenzkur, má banna honum flug hér á landi samkvæmt 3. mgr. 38. gr. En ákvæði 35. gr. um eftirlit með því, að ákvæði um áhöfn séu haldin, taka einnig til erlendra loftfara á íslenzku yfirráðasvæði. Ákvæði 147. gr. taka og til erlendra loftfara. Geta íslenzk yfirvöld þannig haft hönd í bagga, að þau fari að settum öryggisreglum, einnig að því er varðar starfhæfi flugverja. Um þetta getur flugmálaráðherra sett nánari reglur samkvæmt 188. gr. Vanræksla á því að afhenda ógilt skirteini varðar við 178. gr.

Um 40. gr.

Erlent starfsskirteini, sem íslenzka flugmálastjórnin staðfestir, er að alþjóða-lögum sett á bekk með skirteini, sem gefið er út á Íslandi samkvæmt Chicago-sáttmálanum, 32. og 33. gr. Er því gildistaka þess, endurnýjun hennar og afturköllun felld undir ákvæði 37. og 39. gr. frv. Staðfesting slíkra erlendra skirteina skal því vera tímabundin, en auk þess er hún því háð, að skirteinishafi haldi skirteininu í því ríki þar sem það er gefið út eða það sé þar endurnýjað. Vanræksla á því að afhenda ógilt skirteini varðar við 178. gr.

Um 41. gr.

Ákvæðið varðar einungis skirteini, sem gefin hafa verið út á Íslandi, og miðar að því að sannreyna hæfi skirteinishafa á hverum tíma. Ganga verður úr skugga um, að menn, er hlotið hafa skirteini, en missa síðan starfhæfi sitt vegna veikinda, æfingarleysis eða óreglu, taki eigi til starfa að nýju. Sérstaklega ber að vekja athygli á heimild flugmálastjórnarinnar til að prófa flugmenn, hvenær sem er. Einnig ber að leiða athygli að skyldum þeim, sem á lækna eru lagðar með síðustu málsgrein 41. gr. Tálmun á eftirliti varðar við 175. gr. Brot á tilkynningarskyldu varðar við 177. gr.

Um 42. gr.

Ákvæði 4. mgr. 38. gr. varðar starfsskirteini og er skylt ákvæði 42. gr., en 42. gr. tekur einkum til reynsluflugs og veitir flugmálastjórninni heimild til að veita undanþágu frá ákvæðum um áhöfn, þá er loftfar er notað til æfinga.

Um V. kafla.

Um flugstjóra og flugstarfa.

Árið 1931 hafði hin þekktu Comité international technique d'experts juridiques aeriens (Citeja) til meðferðar frumvarp til alþjóðasáttmála um réttarstöðu flugstjóra. Málið var enn til meðferðar á fundi nefndarinnar í Kairo 1946. Árið 1947 kom enn fram frumvarp til slíks sáttmála: Draft convention on the legal status of the air commander, as revised by the Paris Legal ad hoc Committee February 1947. Alþjóðaflugmálastofnunin hefur málið til meðferðar, en eigi hefur neinn árangur fengizt enn, svo að vitað sé.

Í viðbættum (annexum) Chicago-sáttmálans eru ýmis ákvæði um flugstjóra, svo sem í

Viðbæti 2, Rules of the air, og

Viðbæti 6, Operation of aircraft.

Viðbættir 6 varðar einungis milliríkjaflug í fjáraflaskyni.

V. kafli geymir stjórnvaldsreglur um starfsskyldur flugstjóra og flugverja. Um starfsskilyrði þeirra fjallar IV. kafli.

Reglur um stöðumboð flugstjóra eru eigi settar. En það leiðir af almennum reglum, að flugstjóri hefur t. d. á hættustund vald til að beita hvers konar úrræðum til að bjarga loftfari og farþegum, sbr. 49. gr.

V. kafli varðar íslensk loftför, en skv. 53. gr. kveður flugmálaráðherra á, að hve miklu leyti ákvæði kaflans skulu taka til erlends loftfars á íslensku yfirráðasvæði.

Ákvæði kaflans ganga þó eigi, þá er íslensk loftför eru stödd á yfirráðasvæði annars ríkis, ef ákvæðin fara í bága við lög ríkis þess, sem í hlut á, t. d. myndi flugstjóra oft vera óheimil valdbeiting í slíkum tilvikum.

Sjá refsíákvæði 158. gr.

Um 43. gr.

Umráðanda loftfars ber að annast, að flugstjóri sé á hverju íslensku flugfari, sbr. 34. gr. frv. og svo refsíákvæði 153. gr. Viðbættir (annex) 6, tl. 4.2.7.1. Það gildir jafnt, þótt áhöfnin sé einn maður. Nú er áhöfn skipuð fleiri mönnum, og segir umráðandi til, í hvaða röð þeir taki að sér flugstjórnina. Sáttmálauppkastið frá 1947, er áður greindi, hefur reglur um röð flugverja til flugstjórnar. Vitaskuld verða þeir, sem til greina koma til starfans, að vera búnir tilskildri hæfni og kostum.

Lögin kveða eigi á, að flugstjóri skuli vera íslenskur ríkisborgari, sjá 36. gr. og athugasemdir við hana.

Flugstjóri hefur æðsta vald í loftfari og það einnig, þótt háttsettur maður úr flugmálastjórninni sé í loftfarinu.

Um 44. gr.

Það er í verkahring sérstakra tæknifræðinga að kanna hæfni loftfars til flugs og bæta það, sem á brestur í því efni. Einnig er sérstökum mönnum venjulega falin ferming loftfars, áfylling brennis o. s. frv. Verður flugstjóri því venjulega að láta sér nægja að krefjast tilskilinna vottorða um, að sérfróðir menn hafi grannskoðað loftfarið og framkvæmt ýmis störf, sem nauðsynleg eru til undirbúnings flugi, en verði hann viss eða eigi að verða viss einhvers, sem bæta þarf, getur ábyrgð á hanu fallið, ef eigi er úr bætt, t. d. við undirbúning flugs.

Flugstjóri verður að þekkja ákvæði loftferðalaga um umferðarreglur í lofti. Honum er nauðsyn að kynna sér tollalöggjöf og sóttvarnarlöggjöf, eigi einungis á Íslandi, heldur og í þeim löndum, þar sem hann flýgur, o. fl.

Ákvæði 2. mgr. 44. gr. um tilkynningarskyldu flugstjóra um atriði, er lofthæfið varða, miða til aukins öryggis. Venja er talin vera, að flugstjóri sendi skýrslur sínar til yfirstjórnar loftferðafyrirtækis síns, er síðan sendir þær áfram til flugmálastjórnar sinnar. Viðbættir (annex) 6, tl. 4. 5. 4. Ákvæði 50. gr. geyma reglur um skyldu til að tilkynna flugslys, spjöll á loftfari, flugvirkjum og flugtækjum. Um refsíábyrgð flugstjóra, sjá 158. gr. og 177. gr.

Um 45. gr.

Ákvæði 45. gr. varða skipunarvald flugstjóra og ákvæði 51. gr. hlýðnisskyldu annarra flugverja.

Ákvæði 45 gr. er í samræmi við 2. gr. sáttmálauppkastsins frá febrúar 1947 um réttarstöðu flugstjóra.

Vald flugstjórans miðar að því að auka öryggi loftfars, farþega og flutnings. Ber honum að beita því í þessu skyni og með þeirri tillitssemi sem kostur er. Eigi má hann beita því þannig, að það brjóti í bág við reglur ríkis þess, þar sem loftfar er statt, um för manna inn í landið né um innflutning.

Flutningssamningur, sem loftferðafyrirtæki hefur gert um flutning á mönnum eða varningi, takmarkar eigi vald flugstjóra eftir 4. mgr.

Um 46. gr.

Með þessu ákvæði er flugstjóra veitt sams konar vald og skipstjóra er veitt með 61. gr. sjómannalaga nr. 41/1930.

Eðli máls samkvæmt verður að veita flugstjóra þetta vald, til þess að hann megi halda uppi fullri reglu og stjórn í loftfari. Valdi má hann beita, ef nauðsyn krefur, bæði gegn flugverjum og farþegum.

Brot á starfsskyldum og hlýðnisskyldum flugverja varðar við 160. og 161. gr.

Um 47. gr.

Samkvæmt 62. gr. sjómannalaga nr. 41/1930 skal skipstjóri taka bráðabirgðaskýrslu um málið, þá er skipverji drýgir meiri háttar glæp. Nú er glæpurinn framinn á yfirráðasvæði annars ríkis, og skal skipstjóri því aðeins framkvæma rannsóknina, að yfirvald á þeim stað reki eigi málið. Í 65. gr. sjómannalaganna segir um framkvæmd skýrslutökunnar. Í 55. gr. sömu laga er skipstjóra veitt vald til að framkvæma leit að ólöglegum varningi um borð og leggja hald á hann. Eru þessar reglur í góðu samræmi við 2. og 3. mgr. 60. gr. laga nr. 82/1961 um rétt einstaklings til að handtaka mann, þá er bráðan bug þarf að vinda að. Í 99. gr. svissnesku loftferðalaganna frá 1948 eru rækilegar reglur um skyldur flugstjóra til að rannsaka brot, sem framin eru í loftfari hans hvort heldur utan eða innan svissnesks yfirráðasvæðis. Hann skal, beri nauðsyn til, framkvæma rannsókn, sem þolir eigi bið, framkvæma handtöku manna, er undir grun liggja, gera leit á flugverjum og farþegum, leggja hald á muni og skjöl, ef því er að skipta. Ef hann síðan lendir á erlendum flugvelli, ber honum þegar að setja sig í samband við svissneskan konsúl. Er hann kemur til Sviss, ber honum að gefa flugmálastjórninni skýrslu.

Á fundi í München 18. ágúst—4. september 1959 samþykkti laganefnd Alþjóðaflugmálastofnunarinnar uppkast að sáttmála um brot og aðrar athafnir, framdar í loftfari: Draft Convention on offences and certain other acts occurring on board an aircraft. Verður síðar rakið nokkuð af efni sáttmálauppkasts þessa.

Fyrirmæli sáttmálauppkastsins um rannsóknarvald flugstjóra miða í sömu átt og 99. gr. svissnesku laganna. Ákvæði 47. gr. frv. geyma sams konar reglur. Þótt flugstjórar séu oft óvanir rannsókn mála, þykir eigi verða komizt hjá að veita þeim vald til að framkvæma rannsókn. Væri ráðherra rétt að setja reglur til leiðbeiningar þeim við rannsóknina sbr. 188. gr. frv. Ákvæði 47. gr. hafa víðtækara orðalag en ákvæði sjómannalaganna. Heimila þau því flugstjóra rannsókn vegna stórfellds brots á gjaldeyris- og tollalöggjöf. Flugstjóra er og veitt heimild til að leggja hald á muni, t. d. stolna muni, eituryf, stórar gjaldeyrisupphæðir, sem verið er að smokra inn í land eða út úr því. Flugstjóri verður að kynna sér eftir föngum lög þau og fyrir-mæli, er starf hans varða, bæði héraendis og erlendis. Honum er nauðsyn að vita, til hverra yfirvalda erlendis honum ber að snúa sér, vegna brota, sem framin eru í loftfari.

Um 48. gr.

Vísu má til ákvæða í viðbæti (annex) 6, t. l. 4. 5. 5. um skráningu dagbókar.

Flugmálaráðherra ber samkvæmt 92. gr. frv. að setja reglur um dagbækur og önnur loftfarsskjöl. Hann ákveður samkvæmt 94. gr. að hverju ráði flugverjar skulu hafa meðferðis skirteini og önnur skjöl. Sjá 22. gr. frv. um skyldu til að hafa þjóðernis- og skráningarskirteini í loftfari. Sjá einnig ákvæði 27. gr. frv. um skyldu til að hafa lofthæfnisskirteini í loftfari.

Flugstjóra ber að annast að skráð sé í bækur og flugskjöl, svo sem lög mæla, og að skjöl þessi séu í loftfari. Þó ber hann eigi ábyrgð á, að aðrir flugverjar hafi

skirteini sín meðferðis. Rétt er hér og að benda á ákvæði 2. mgr. 44. gr. um skyldu flugstjóra til að láta flugmálastjórninni í té skýrslur, sem nauðsynlegar eru við framkvæmd eftirlits með lofthæfinu. Sjá einnig ákvæði 50. gr. um skyldu flugstjóra til að gefa skýrslu um flugslys og hættu um flugslys. Athuga refsíákvæði 158. gr.

Um 49. gr.

Ákvæði 49. gr. eru glögg. Brot gegn þeim varðar flugstjóra refsingu samkvæmt 167. gr. frv.

Um 50. gr.

Ákvæði 26. gr. Chicago-sáttmálans mæla fyrir um rannsókn á flugslysum í millirikjaflugi. Hér má minna á viðbæti 6, tl. 4.5.3. B.

Skjót rannsókn flugslysa er nauðsynleg. Siglingalög, 45. gr., mæla fyrir um sjóferðaskýrslur, er sjóslys ber að höndum. Vitneskja um orsakir slyss veitir efni til að bæta öryggisbúnað loftfara og flugtækja og beita tiltækum ráðum til að afstýra sams konar slysum framvegis. Einnig þarf í sama skyni að leiða í ljós orsakir, sem hefðu mátt valda slysum. Ákvæði 140.—147. gr. frv. fyrirskipa slíka rannsókn. Í 141. gr. er skylda lögð á hvern þann, er fær vitneskju um flugslys, að tilkynna það þegar yfirvöldum, nema hann megi ætla, að þau viti þá um það. Ákvæði 50. gr. leggja á flugstjóra að tilkynna flugmálastjórninni flugslys, er loftfar hans lendir í eða veldur. Einnig skal hann segja til, þá er hætta vofði yfir, að slíkt slys bæri að höndum. Loks skal hann láta flugmálastjórnina vita, er full ástæða er til að ætla, að megingalli sé á loftfari, flugtækjum á jörðu niðri eða rekstri þeirra. Sbr. einnig ákvæði 44. gr., 2. mgr. Til vara er framangreind skylda lögð á eiganda loftfars eða umráðanda.

Flugmálaráðherra er rétt að setja nánari reglur um tilkynningarskylduna, auka hana og draga úr henni. Getur ráðherra lagt slíka skyldu á fleiri flugverja, t. d. lagt fyrir firðtækjamenn loftfars að tilkynna bilun á þeim tækjum, flugvallarstarfsmenn að tilkynna missmiði á flugvelli. Mæla má fyrir um varaskyldu flugverja að tilkynna ef þeir verða þess varir, að flugstjóri lætur það farast fyrir.

Ákvæði 177. gr. leggur refsingu við broti á tilkynningarskyldu.

Um 51. gr.

Alþjóða lögfræðinganefndin um loftrétt (Citeja) samdi 1946 uppkast að sáttmála um réttarstöðu flugverja. Eigi hefur það uppkast komið lengra áleiðis. Í 2. mgr. 43. gr. frv. segir, að flugstjóri hafi æðsta vald í loftfari. Ákvæði 3. mgr. 45. gr. mæla, að farþegum sé skylt að fara eftir þeim reglum, sem flugstjóri setur um góða hegðun og reglu í loftfari. Ákvæði 51. gr. kveður á um hlýðnis skyldu flugverja við flugstjóra og vandvirkni og samvirkusemi í starfa. Sams konar ákvæði eru í 50. gr. laga nr. 41/1930 um hlýðnis skyldu skipverja við skipstjóra. Hlýðnis skyldan hefur vitaskuld sín takmörk og tekur eigi yfir framning glæps. Annars eru heildarstarfsreglur fyrir flugverja eigi teknar upp í frv. Eigi eru í frv. fyrirskipanir um, að flugverjar skuli tilkynna um tilvik, er áhrif hafa á lofthæfið, en slík skylda mundi oft leiða af ákvæðinu. Brot gegn 51. gr. varðar flugverja refsingu skv. 161. gr. frv.

Um 52. gr.

Til samanburðar við 52. gr. frv. er 24. og 25. gr. umferðarlaga nr. 26/1958. Samkvæmt 25. gr. umferðarlaganna er maður talinn vera með áhrifum áfengis, ef vinandamagn í blóði hans er 0,5‰. Í 52. gr. frv. þessa er svo mælt, að maður teljist með áhrifum áfengis og eigi hæfur til starfa í loftfari, ef vinandamagn í blóði hans er yfir 0,4‰ eða áfengi er í líkama hans, sem leitt getur til slíks vinandamagns í blóðinu, enda er ástæða til að gera enn ríkari kröfur til flugverja en bílstjóra.

Nýmæli er það, að flugverji má eigi neyta áfengis, æsandi eða deyfandi lyfja næstu 6 klukkutíma, eftir að starfa hans í loftfari lauk, enda hafi hann ástæðu til að ætla að opinber rannsókn verði hafin um atferli hans við starfann. Í 80. gr. frv. er svo kveðið á, að ákvæði 52. gr. taki með viðeigandi hætti til þeirra, sem hafa eftirlit með loftferðum, tæknistörf við loftför eða önnur störf mikilsverð fyrir öryggi loftferða að dómi flugmálaráðherra, sbr. 188. gr. frv.

Brot gegn 52. gr. varðar refsingu skv. 162. gr. frv., sbr. 170. gr. og 180. gr. og svipting réttinda skv. 184. gr. frv.

Brot umráðanda loftfars skv. 4. mgr. 52. gr. varðar við 155. gr. Einnig gæti verið um að tefla hlutdeild í broti skv. 162. og 182. gr.

Brot veitingaþjóna gegn 5. mgr. 52. gr. mundu varða við ákvæði 179. gr. frv. Ákvæði 123. gr. hegningarlaga nr. 19/1940 eiga við um ölvun flugverja.

Um 53. gr.

Ástæða væri til að beita ákvæðum 50. gr. og 52. gr. um erlend loftför. Nú eru erlend loftför í umráðum Íslendinga, og koma þá ákvæði 186. gr. frv. til beitingar.

Um VI. kafla.

Almennar athugasemdir.

Samkvæmt 28. gr. Chicago-sáttmálans tekst sáttmálaríki á hendur eftir föngum:

- a. að setja á stofn á yfirráðasvæði sínu flughafnir, firðritunar- og firðtalsþjónustu, veðurstofuþjónustu og annan útbúnað til þess að auðvelda milliríkjaflug í samræmi við visireglur (standards) og venjur, sem mælt er með eða komið er á fót á hverjum tíma samkvæmt sáttmálanum;
- b. að taka upp og beita viðeigandi samræmdum samtala- og sambandskerfum, staflyklum, merkjum, kallmerkjum, ljósmerkjum og öðrum framkvæmdarvenjum og reglum, sem mælt verður með eða settar verða á hverjum tíma samkvæmt sáttmálanum;
- c. að hafa milliríkjasamvinnu um útgáfu flugkorta í samræmi við þær reglur, sem mælt er með á hverjum tíma eða ákveðnar eru samkvæmt sáttmálanum.

Samkvæmt 37. gr. sáttmálans hefur Alþjóða flugmálastofnunin látið semja ýmsa viðbæta (annexa) í þessu skyni.

Viðbætur 3 um veðurfræðilega lykla (codes).

- 4 — flugkort.
- 5 — mælieiningar í firðþjónustu loftferða.
- 10 — firðsambandsþjónustu.
- 11 — stjórn á umferð í lofti.
- 14 — flughafnir.

Hér er rétt að benda á ákvæði 15. gr. Chicago-sáttmálans um flughafnagjöld og ákvæði XV. kafla sáttmálans um flughafnir og hagræðisbúnað, sbr. og alþjóða sáttmála um viðkomuréttindi loftfara nr. 45/1947 (fylgiskjal), 1. gr. 4. tl.

Orðið flugvöllur tekur yfir hvern þann stað, þar sem loftför hefja sig til flugs eða lenda, hvort sem er á láði eða legi eða ís og hvort sem um lítinn eða stóran völl er að tefla.

Flugvirki tekur yfir allan annan búnað á jörðu, sem notaður er í þágu loftferða, þó eigi verkstæði, sbr. 33. gr. frv.

Í 15. gr. Chicago-sáttmálans er rætt um flugvelli „to public use“.

Fr. hefur reglur um flugvelli, sem ætlaðir eru til almennrar notkunar, sbr. 57., 61., 62., 77. og 78. gr. frv.

Flugvöllur getur verið til almennrar notkunar, þótt hann sé ætlaður ákveðnum tegundum flugvéla.

Um flugvelli er rætt í 33. gr. (viðurkenning á verkstæðum o. fl.), 50. gr. (lestir

á flugtækjum á jörðu niðri og flugvirkjum), 89. gr. (flugvellir, er nota skal í milliríkjaflugi), 90. gr. (fyrirskipun um landingu), 112. gr. (meiðsli á mönnum við för upp í loftfar eða úr því), 113. gr. (spjöll á varningi á flugvelli), 135. gr. (lækkun skaðabóta, er starfsmönnum á flugvelli er gert að greiða), 140. gr. (rannsókn á göllum á flugvirkjum), 147. og 148. gr. (bann við för loftfars af flugvelli).

Ef lög nr. 24/1945 um flugvelli og landingarstaði verða látin halda gildi, takmarka þau vitaskuld ákvæði almennu laganna.

Ákvæði 55., 75. og 76. gr. varða erlend loftför í sama mæli sem íslensk, og 78. gr. varðar sérstaklega erlend loftför.

Um 54. gr.

Viðbætur 14 (annex) geymir reglur um flughafnir, sem flugmálaráðherra ber að taka tillit til.

Flugmálaráðherra er rétt að setja almennar reglur um flugvelli og flugvirki skv. 1. mgr. 54. gr. og svo gefa fyrirmæli í einstökum tilvikum. Ákvæði 1. mgr. 54. gr. tekur eigi einungis til flugvalla, sem þarfnast viðurkenningar skv. 62. gr., þar sem þeir eru ætlaðir til almennrar notkunar, heldur og til flugvalla, sem einstakir aðiljar nota. Ákvæðinu er beint til þess aðilja, sem gera lætur flugvöll, sbr. 75. gr. frv.

Ákvæði 2. mgr. 54. gr. veita ráðherra rétt til að hafa hönd í bagga með „náttúrulegum“ flugvöllum.

Ákvæði 1. og 2. mgr. 54. gr. takmarkast af lögum 24/1945, ef þau verða látin halda gildi sínu. Annars myndi flugmálaráðherra taka efni þeirra, eftir því sem þurfa þætti, upp í reglugerð sbr. 188. gr. frv.

Samkvæmt 3. mgr. er ráðherra rétt að leggja fyrir, að skipaður sé flugvallarstjóri, sem sé ábyrgur fyrir flugmálastjórninni um rekstur flugvallar.

Önnur flugvirki (flugmannvirki) taka aðallega yfir radiovita, sbr. viðbæti 10 og 11, og annan tækjabúnað á flugvelli til notkunar við flugtak og landingu.

Um eldfimt brenni á flugvelli, sjá ákvæði 149. gr.

Þeim handhafa valds, er getur í 3. mgr., ber að hafa eftirlit með, að sérleyfisreglur séu haldnar og svo reglur um forræðisskerðingar á eignum umhverfis flugvöll, sbr. einnig 70. gr. frv. Handhafi valds hefur rétt til að fara inn í hús og eignir manna, eftir því sem nauðsynlegt þykir, til framkvæmdar störfum þessum. Eigi má hann beita valdi.

Brot gegn 54. gr. varðar við 171. gr.

Um 55. gr.

Samkvæmt 89. gr. frv. er flugmálaráðherra rétt að setja reglur um flugleiðir loftfara inn á íslenskt yfirráðasvæði og um það og svo hverja flugvelli megi nota í milliríkjaflugi. Þetta atriði hefur að undirstöðu 68. gr. Chicago-sáttmálans, The route to be followed, sbr. 5. gr. sáttmálans og I, t. 4, sáttmálans um viðkomuréttindi loftfara. Flugferð tákna hér þá línu, sem loftfar skal fljúga eftir milli tiltekinnar staða (flugvegur).

Annars eðlis er ákvæði 55. gr. Það hvílir m. a. á ákvæðum viðbætis (annex) 2, „Rules of the Air“. Hér er átt við ákveðinn gang í loftinu, sem er háður sérstakri stjórn frá flugturni flugvallar: Controlled airspace, Control area og Control Zone. Loftgangur hefur ákveðna hæð frá jörðu, t. d. 300 metra yfir flugvöll, tiltekna hæð upp á við og tiltekna breidd. Fluginu er stjórnað frá flugturni.

Hér er rétt að benda á refsíákvæði 164. gr. fyrir brot gegn reglum þeim, sem settar eru skv. 55. gr.

Um 56. gr.

Alþjóðlegar reglur um öryggisþjónustuna eru í viðbæti 2, „Rules of the Air“ og viðbæti II, „Air Traffic Services“. Öryggisþjónusta greinist í loftumferðarstjórn, firðskiptaþjónustu og veðurþjónustu. Nefna ber Upplýsingaþjónustuna „Aeronautical

Information Publication“, sem veitir flugmönnum fræðslu, er til öryggis stuðlar. Notice to airmen veitir fræðslu um atriði, er skyndilega ber við og flugmönnum er nauðsyn að vita, svo sem um veður, lokun flugvalla o. s. frv.

Ef ríkið tekst slíka þjónustu á hendur, getur því fylgt mikil ábyrgð, ef mistök eða misferli hendir þá, sem við það starfa.

Refsiákvæði, er eiga við brot á reglum skv. 56. gr., eru í 2. mgr. 179. gr. og 163. gr. frv.

Um 57. gr.

Sérleyfi.

Flugmálaráðherra er rétt að veita sérleyfi til að gera og starfrækja flugvöll, sem er almenningi til afnota. Flugvöllur telst vera almenningi til afnota, þá er öllum loftförum er rétt að nota hann, að fullnægðum sams konar skilyrðum. Ráðherra ber að ganga úr skugga um, að þörf sé á flugvelli, að flugvöllur sé vel í sveit settur, byggðarlagi verði eigi of mikill bagi búinn að návist hans, hann sé heppilegur, miðað við loftferðir bæði innanlands og til annarra landa. Vekja ber athygli á því, að skilyrði 62. gr. um viðurkenningu á slíkum flugvelli er reist á öryggissjónarmiðum um hæfni flugvallar.

Sérleyfis er einnig þörf um flugvöll eftir 2. mgr. 54. gr., ef hann skal vera til almennings nota.

Bæði gerð og starfræksla flugvallar útheimtir sérleyfi.

Ráðherra getur og skv. 2. mgr. 57. gr., þá er sérstaklega stendur á, veitt leyfi, sem eigi telst sérleyfi, til starfrækslu á flugvelli til almennra nota, t. d. þá er reglulegur flugvöllur er ónothæfur. Ef eigi skal nota flugvöll í fjáraflaskyni, mundi leyfi skv. 2. mgr. 57. gr. nægja, þótt 1. mgr. taki til hans.

Ríkið sjálf þarfnast eigi sérleyfis, en ríkisstofnanir, sem eru sjálfstæðir lög-aðiljar, verða að afla þess. Hins vegar verður ríkið að hafa leyfi skv. 81. gr. til rekstrar reglubundinna loftferða. Nú er flugvöllur eigi ætlaður til almennings þarfa, og er flugmálaráðherra skv. 61. gr. allt að einu rétt, ef hann telur þess þörf, að binda gerð hans eða rekstur samþykki hverju sinni eða setja almenn skilyrði fyrir samþykkinu.

Eigi er áskilið í frv., að eigandi flugvallar sé íslenskur ríkisborgari, en hér koma til greina ákvæði laga nr. 63/119. Sjá hins vegar ákvæði 88. gr. frv. um skilyrði til þess að reka loftferðir milli staða á íslensku yfirráðasvæði.

Brot gegn ákvæði 57. gr. varðar refsingu skv. 173. gr.

Um 58. gr.

Ákvæði þessarar greinar geyma eigi aðra reglu en gilda á um stjórnisýslu almennt. Er ákvæðið því einungis sett til áminningar.

Um 59. gr.

Breyttar aðstæður, t. d. ör vöxtur borgar, geta valdið því, að flugvöllur, sem á sínum tíma var lagður á hentugum stað, verði að vikja fyrir byggðinni. Hins vegar verður flugvallareigandi að vera tryggður gegn því, að fé það, sem hann leggur í flugvöll, fari forgörðum vegna þess, að fyrirskipað sé að leggja flugvöllinn niður. Ákvæði 59. gr. vega þessa andstæðu hagsmuni. Ef ríkið leggur flugvöll niður, áður en leyfistíminn er út runninn, verður það að greiða eignar-námsbætur. Ef það leysir flugvöllinn til sín, að leyfistíma loknum, ber að greiða hæfilegt andvirði mannvirkja. Rétt er að taka upp í sérleyfi reglur um þessi efni.

Flugmálaráðherra ber, er hann veitir leyfi, að ganga úr skugga um, að leyfis-beiðandi sé fjárhagslega fær að inna skyldur sínar af hendi og reka flugvöllinn og að öryggisskilyrði séu fyrir hendi til að viðurkenna flugvöllinn, sbr. 60. gr. frv.

Einnig væri rétt, að ráðherra áskildi sér rétt til að staðfesta verðskrár um

gjald fyrir notkun flugvallar. Það er mikils vert, að ákvæði sérleyfis séu rækileg, glögg og ótvíræð og geymi skilorð, er hæfi þróun flugmála.

Um 60. gr.

Sérleyfi má taka aftur, ef sérleyfishafi

- 1) brýtur skilyrði sérleyfis,
- 2) brýtur lög og reglur, er reksturinn varða,
- 3) er eigi fær um, að því er ætla verður, að gera flugvirkin úr garði, svo að öruggt sé, eða halda rekstrinum tryggilega uppi.

Um 61. gr.

Nauðsyn ber til, að flugmálaráðherra megi hafa afskipti af einkaflugvöllum. Tiltækum ráðum ber að beita til þess, að flugvellir séu þannig lagðir og úr garði gerðir, að öryggi manna sé sem bezt borgið. Flugvellir verða þannig að liggja í nægilegri fjarlægð hver frá öðrum. Einnig geta hernaðarsjónarmið leitt til þess, að eigi megi leggja flugvelli á tilteknum stöðum.

Í skilmálum fyrir leyfi eftir 61. gr. er rétt að hafa ákvæði um innlausnarrétt fyrir ríkið, ef því er að skipta. Brot gegn fyrirmælum, gefnum skv. 61. gr., varðar við 173. gr.

Um 62. gr.

Ákvæði 62. gr. miða að því að tryggja það, að flugvellir og flugvirki fullnægi á hverjum tíma settum kröfum um tæknilegan búnað og öryggi. Þótt sérleyfi sé fengið, verður að útvega viðurkenningu eftir 62. gr., þá er flugvöllur er fullgerður. Slík viðurkenning er skilyrði til notkunar, ef um almannaflugvöll er að tefla, en flugmálaráðherra kveður á, að hve miklu leyti hennar skal krafizt um aðra flugvelli, þ. e. einkaflugvelli. Líta verður á, fyrir hvers konar loftför nota skal flugvöllinn, því að ákvæði 62. gr. hvíla á öryggissjónarmiðum. Það getur skipt miklu máli, að einkaflugvöllur hafi viðurkenningu til sérstakrar notkunar. Miklu léttara er þá að vátryggja loftför, sem þar lenda. Nú er tilætlan að breyta einkaflugvelli í almannaflugvöll, og verður að útvega viðurkenningu.

Rétt er að benda á ákvæði 2. mgr. 54. gr. um „náttúrulega“ flugvelli. Hér er oft um að tefla flugvelli á öræfum, á ís, á vötnum o. s. frv. Verður að beita fyllstu aðgæzlu við viðurkenningu á þeim og líta á þörfina hverju sinni.

Flugvelli verður því aðeins veitt viðurkenning, að hann fullnægi skilyrðum 54. gr. auk 62. gr.

Nú fær flugvöllur viðurkenningu að fullnægðum skilyrðum, en breyttar aðstæður og aukin tækni leiðir til strangari skilyrða, og ber þá að fella viðurkenningu úr gildi, unz úr er bætt. Sama er, ef sett skilyrði eru eigi haldin.

Refsiákvæði 173. gr. eiga hér við.

Eiganda og umráðanda flugvallar er skylt að tilkynna flugmálastjórninni, ef flugvöllur eða flugvirki fullnægir eigi lengur settum kröfum, og stöðva rekstur hans, ef hættulegt er að nota hann, t. d. ef rennibraut skemmist. Brot gegn þessu ákvæði varðar refsingu skv. 171. gr. frv. Brot á tilkynningarskyldu skv. 4. mgr. 62. gr. varðar við 177. gr.

Eignarnám og loftferðatálmanir.

63.—74. gr.

Eignarnámsreglur og skaðabótareglur, sem koma fram í 63.—74. gr. eða gert er þar ráð fyrir, eru þær, sem nú gilda í íslenskum rétti. Reynt er með ákvæðum þessum að tryggja:

- 1) að búid sé sem tryggilegast um aðflug að flugvelli og fráflug frá honum,
- 2) að menn þurfi eigi að sæta eignatöku og forræðisskerðingu á eignum, nema nauðsyn beri til,

3) að komi til eignatöku og forræðisskerðingar, þá hljóti menn bætur skv. reglum íslenzkra laga.

Ef íslenzka ríkið þarf að leggja til land skv. 72. gr. Chicago-sáttmálans, hefur það heimild í 63. gr. til eignarnámsins.

Ákvæði 66. gr. taka til brota gegn skipulagsreglum, 67. gr. varðar breytingar, sem gera verður vegna skipulags. Hér er eðlilegt, að ríkið, sem heimilar flugvöllinn, ábyrgist bætur, sbr. 68. gr. Ákvæði 73. gr. varðar tálma, sem þykir rétt að ryðja úr vegi vegna loftferða, en eigi þykir ástæða til, að eigandi eða umráðandi flugvallar beri kostnað af, heldur almenningur.

Ákvæði 63.—74. gr. geta oft gefið efni til dómsúrskurðar. Brot gegn skipulagsreglum varða refsingu skv. 172. gr.

Um 75. gr.

Rétt er að athuga ákvæði 54. gr. í þessu sambandi og svo athugasemdir við þá grein.

Ákvæði 75. gr. er ætlað að stuðla að almennu öryggi loftferða. Flugvellir verða að liggja með nægilegu millibili hver frá öðrum. Hentugt og jafnvel nauðsynlegt getur verið að ætla þungum og hraðfleygum loftförum sérstaka flugvelli, til þess að litlar og hæggengar flugvélar þvælist eigi fyrir þeim. Vitaskuld kann að mega slaka á kröfum til flugvalla, sem ætlaðir eru t. d. þyrilvængjum.

Ákvæði 75. gr. er einnig að öðrum þræði reist á því sjónarmiði, að tryggja heri dýrum og kostnaðarsömum flugvöllum tekjur af loftförum. Sjá ákvæði laga nr. 24/1945.

Brot gegn reglum, settum eftir 75. gr., varða refsingu skv. 179. gr. Loftfar má hefta skv. 147. gr., er það vill hefja sig til flugs andstætt fyrirmælum.

Um 76. gr.

Ákvæði 76. gr. eru nauðsynleg í þágu almenns öryggis. Brýna nauðsyn ber til að glöggvar reglur séu fyrir hendi um för gangandi manna og farartækja um flugvelli og einnig um akstur loftfara um þá. Setja má almennar reglur um þessi efni og einnig ákvæði um, að hlíta skuli fyrirmælum stjórnanda flugvallar hverju sinni, t. d. um það, hvar loftför skuli reyna gang hreyfla sinna.

Sérstaklega ber að veita athygli heimild þeirri, sem flugmálaráðherra er veitt til að banna í samráði við samgöngumálaráðherra siglingu á tilteknum vötnum eða sjávarsvæðum, sem nota skal sem flugstöðvar.

Ákvæði 88. gr. frv. miða í sömu átt og 75. og 76. gr. Brot á reglum skv. 76. gr. varða refsingu eftir 179. gr.

Um 77. gr.

Tilætlunin er, að flugmálaráðherra setji gjaldskrár fyrir flugvelli, sem eru til almennra nota, þannig að samræmi fái, en taka má vitaskuld tillit til stærðar flugvallar og útbúnaðar á honum. Í þessu sambandi er rétt að benda á ákvæði 148. gr. frv., er veitir umráðanda flugvallar heimild til að aftra för loftfara af flugvelli, unz eftirgjald eftir notkun hans er greitt eða trygging sett fyrir greiðslu þess.

Ákvæði 77. gr. veitir ríkinu rétt til að krefjast gjalds fyrir flugstjórn og radió- og veðurþjónustu.

Í sambandi við 77. gr. er rétt að benda á ákvæði 71. gr. Chicago-sáttmálans, en skv. henni er ráði Alþjóðaflugmálastofnunarinnar rétt að beiðni ríkis, er í hlut á, að setja á stofn og reka flughafnir innan ríkisins ásamt öllum búnaði til framkvæmdar milliríkjaflugi og heimta sanngjörn gjöld fyrir.

Um 78. gr.

Ákvæði 78. gr. er ætlað að veita lagaheimild fyrir reglum 15. gr. Chicago-sáttmálans, þannig að erlend loftför, sem heima eiga í einhverju sáttmálaríki, njóti

sama réttar á íslenskum flugvöllum, sem eru til almennra nota, og íslensk loftför, hæði að því er varðar alla þjónustu og greiðslu fyrir hana, sbr. 68. gr. sáttmálans. Gjaldskrá sú, sem ræðir um í 77. gr., mun því einnig taka til hinna erlendu loftfara. Talið er, að heimilt sé að veita loftferðafélögum, sem nota flugvöll í ríki mæli, nokkurn afslátt.

Brot gegn 78. gr. varðar refsingu skv. 2. mgr. 171. gr.

Um 79. gr.

Það er nauðsynlegt að þeir, sem vinna að störfum á flugvöllum og flugvirkjum, séu hæfir til starfana, þannig að öryggi loftferða stafi eigi hættu af vankunnáttu þeirra. Viðbætur I við Chicago-sáttmálann geymir því ákvæði um, að flugtæknifræðingar og afgreiðslumenn loftfara skuli vera búnir skirteinum.

Eigi hefur þótt unnt að svo stöddu að telja upp í lögum þá starfsmenn á flugvöllum og í flugvirkjum á jörðu, er skirteini þurfa, þar sem þróun er mjög ör á þessu sviði. Sama er að segja um þær hæfnikröfur, sem gera verður til þessara starfsmanna. Þær breytast. Er flugmálaráðherra því falið að ráða fram úr þessum málum eftir fyllstu kröfum hvers tíma.

Sjá skaðabótaákvæði 135. gr.

Rétt er að minna hér á ákvæði 56. gr. um flugöryggisþjónustuna og ákvæði 33. gr. um hæfni til smíði loftfara, búnaðar og tækja þeirra.

Um 80. gr.

Öryggi loftferða er einnig mjög komið undir nákvæmni og gaumgæfni flugvallariðsins. Menn, sem stjórna frá flugturni lendingu og flugtaki loftfara og för þeirra um flugvöll, hafa geysiveigamiknið starf á hendi. Flugtæknifræðingur gefur flugstjóra vottorð um flughæfi loftfars að framkvæmdu eftirliti á loftfari og viðgerð á því, ef því er að skipta. Riður því mjög á því, að starf hans sé innt af hendi með fullkominni ástundun. Starf fleiri starfsmanna í flugvirkjum og jafnvel utan þeirra er og veigamiknið fyrir öryggi loftferða. Ber því að gera kröfur þær um reglusemi, er greinir í 52. gr., til slíkra manna. En með því að skilin milli þeirra og annarra manna, er eigi þarf að gera svo strangar kröfur til, eru nokkuð óglögg og geta verið breytileg eftir aðstæðum á hverjum tíma, hefur þótt heppilegast að fela flugmálaráðherra að ákveða, til hverra manna ákvæði greinarinnar skuli taka, innan þeirra marka, er hún tiltekur.

Brot gegn 80. gr. sbr. 52. gr. varðar refsingu skv. 162. gr.

VII. KAFLI

Um 81. gr.

Í athugasemdum við 3. gr. var gerð grein fyrir alþjóðareglum um milliríkjaflug og þau réttindi, sem Ísland hefur veitt erlendum loftförum til loftferða um íslenskt yfirráðasvæði. Er rétt að kynna sér þær, þá er ákvæði 81. gr. eru könnuð.

Skv. 1. mgr. 81. gr. þarf leyfi flugmálaráðherra til rekstrar reglubundinna loftferða til fjáröflunar yfir íslensku yfirráðasvæði.

1. Hinn 28. marz 1952 lét ráð Alþjóðaflugmálastofnunarinnar í té skýringu á því, hvað „reglubundnar milliríkjaloftferðir“ tákna (Definition of a Scheduled International Air Service). Samkvæmt henni er það reglubundið flug, er loftför, sem gerð eru til flutnings á farþegum, pósti eða varningi, eru í loftferðum um loftsvæði fleiri en eins ríkis, gegn endurgjaldi, standa almenningi til boða og þeim er ætlað að fullnægja flutningaþörf milli tveggja eða fleiri staða, annaðhvort samkvæmt fyrir fram gerðri og birtri áætlun eða með svo reglubundnum og tíðum flugferðum, að um kerfisbundnar loftferðir er að tefla. Þessar reglur má hafa til hliðsjónar við skýringu 81. gr. Gerðar eru strangari kröfur til flugstjóra við reglubundnar loftferðir (áætlunarflug) en aðrar loftferðir, t. d. um

kunnugleika á loftleiðinni. Einnig eru strangari kröfur gerðar til áhafnar í slíku flugi. Þá er og flugfyrirtækjum, er áætlunarflug stunda, skylt að halda uppi áætlunarflugi einnig á árstímum, er farþegar eru fáir. Hins vegar skiptir flugfyrirtæki þessi miklu, að málamynda áætlunarflug sé eigi leyft á árstímum, þá er menn ferðast mikið, og þau þannig svipt tekjum. Er því m. a. í 2. mgr. 81. gr. kveðið svo á, að leyfi flugmálaráðherra þurfi einnig til rekstrar annarra loftferða til fjáröflunar yfir íslenzku yfirráðasvæði, enda mæli ráðherra eigi öðruvísi.

2. Ákvæði 81. gr. tekur til loftferða yfir íslenzku yfirráðasvæði, hvort sem flogið er milli tveggja íslenzkra staða, t. d. Reykjavíkur og Akureyrar, eða milli íslenzks og erlends staðar, t. d. Reykjavíkur og Kaupmannahafnar.

Samkvæmt alþjóðasamningi um viðkomuréttindi loftfara, nr. 45/1947 í Stjórnartíðindum, I. gr. 1. tl., hafa öll loftför frá Chicago-sáttmálaríkjunum rétt til að fljúga yfir íslenzkt yfirráðasvæði, án þess að lenda, og svo rétt til viðkomu í öðru skyni en fjárafla, en sammingsríki er rétt skv. 1. gr. 4. tl. að ákveða þá leið, sem fara má innan yfirráðasvæðis þess, og svo flughafnir þær, sem nota má. Hlíta ber öllum þessum reglum, þá er sérleyfi er veitt, sbr. 86. gr. Samkvæmt 2. mgr. 5. gr. Chicago-sáttmálans er loftfari, sem notað er í fjáraflaskyni, til flutnings á farþegum, farmi eða pósti, heimilt í loftferðum, öðrum en áætlunar, að taka eða setja á land farþega, farm eða póst í hinum sáttmálaríkjunum, þó þannig að ríki, þar sem ferming eða afferming á sér stað, sé rétt að setja þær reglur, skilmála og skorður, sem æskilegar eru.

Óreglubundnar ferðir í fjáraflaskyni tíðkast mjög ríkja í milli. Þykir því nauðsynlegt að hafa hönd í bagga með þeim, svo sem áður segir, en stundum er eigi létt að draga skilin milli reglubundinna og óreglubundinna loftferða. Ákvæði 2. mgr. 81. gr. er sett til þess að koma þess háttar flugi undir eftirlit. Liggja bæði fjárhagslegar og öryggis ástæður að baki ákvæðinu. Áætlunarflug verður að rækja bæði á aðalferðatíma árs og endranær. Gæta verður þess, að þeir, er reka óreglubundið flug, hirði eigi viðskiptin á góða árstímanum, en haldi að sér höndum, þá er viðskipti eru lítil. Ákvæði 2. mgr. 81. gr. á að bæta hér úr.

Ákvæði 3. mgr. 81. gr. um leyfi ráðherra til þess flugs, sem þar greinir, er sett til tryggingar öryggis.

Refsiákvæði 173. gr. eiga hér við.

Um 82. gr.

Ákvæði þessarar greinar geymir sams konar reglu og ákvæði 58. gr. Hér er um meginreglu laga að tefla, sem einungis er tekin fram til áherzlu og áminningar.

Um 83. gr.

Samkvæmt 16. gr. Parísarsáttmálans frá 1919 var sáttmálaríki rétt að setja reglur, þar sem flutningur farþega og varnings í fjáraflaskyni milli tveggja staða innanlands var meira eða minna áskilinn innlendum loftförum. Skv. 17. gr. var öðrum sáttmálaríkjum rétt að láta loftfar frá ríki, sem hagnýtt hafði sér heimild 16. gr., sæta sömu takmörkunum, enda þótt loftför annarra sáttmálaríkja væru eigi látin hlíta þeim. Ákvæði 7. gr. Chicago-sáttmálans um innanlandsflug er framhald ákvæða Parísar-sáttmálans. Hvert sáttmálaríki getur neitað loftförum annarra ríkja flutningum í lofti milli staða innanlands og skuldbindur sig til að gera eigi sáttmála, er veiti slík réttindi einungis einu öðru ríki eða flugfyrirtæki annars ríkis, eða að afla sér slíks einkaréttar í öðrum ríkjum með sáttmála.

Reglan um einkarétt innlendra loftfara til flutninga innanlands er í samræmi við þá reglu alþjóðalaga, að ríki hvert megi áskilja sínum skipum einum flutninga milli innanlandshafna.

Samkvæmt 1. mgr. 83. gr. má einungis veita íslenzkum loftförum leyfi til að

taka farþega eða varning á einum íslenskum stað og flytja til annars. Flutningur erlends loftfars á farþegum og varningi, þannig að flutt er frá útlöndum bæði til Reykjavíkur og Akureyrar, fellur eigi undir ákvæðið. Erlendu loftferðafyrirtæki mæti veita slíkt leyfi með þeim skilyrðum, er í 7. gr. Chicago-sáttmálans segir. Í 7. gr. frv. eru talin skilyrði til þess, að loftfar megi skrásetja á Íslandi og veita því íslenskt þjóðerni, sbr. 11. og 19. gr. frv. Krafizt er þess í 7. gr., að loftfar eigi:

1. íslenskir stjórnvaldsaðiljar, ríki eða sveitarfélög (a—b),
2. mannúðarstofnanir, er íslenskir ríkisborgarar, búsettir á Íslandi, stjórna þeim (d).
3. samtök, þar sem $\frac{2}{3}$ samtakamanna eru íslenskir ríkisborgarar, enda stjórn þeim íslenskir ríkisborgarar, búsettir á Íslandi (e),
4. hlutafélög, sem hlíta stjórn íslenskra ríkisborgara, búsettra þar, og $\frac{2}{3}$ hlutar hlutafjár og atkvæðamagns sé í höndum íslenskra aðilja (f),
5. önnur félög með takmarkaðri ábyrgð, er hlíta stjórn íslenskra ríkisborgara, búsettra á Íslandi, enda séu $\frac{2}{3}$ hlutar félaga íslenskir ríkisborgarar (g),
6. félög með ótakmarkaðri ábyrgð, enda séu félagar allir íslenskir ríkisborgarar (h),
7. íslenskir ríkisborgarar (c).

Á bekk með íslenskum ríkisborgurum um hlutdeild í félögum eru settir aðiljar skv. a—b og d—e 7. gr.

Nú kann að bera við, að leyfishafi missi lögmælt skilyrði leyfis. Það getur orðið vegna atviks, sem hann ræður eigi yfir, t. d. er erlendir menn erfa meirihluta hlutabréfa í félagi. Skal flugmálaráðherra setja honum frest til að kippa málinu í rétt horf.

Samkvæmt 3. mgr. 83. gr. er flugmálaráðherra rétt að veita leyfi skv. 81. gr., þótt framangreind skilyrði til þess bresti, þá er alveg sérstaklega stendur á. Er ætlað til, að heimild þessari sé einkum beitt, þá er ástæða er til að setja erlenda menn, sem í hlut eiga, á bekk með íslenskum ríkisborgurum, t. d. vegna langrar dvalar á Íslandi, hjúskapar við íslenska menn, eða í hlut á erlendum stjórnarmaður félags, er reka vill hér loftferðir, og flugmálaráðherra telur einsætt, að honum megi treysta í öllum greinum.

Beita ber undanþáguheimild með varúð. Rétt er ráðherra, skv. 188. gr., að setja nánari reglur um skilyrði undanþágu og niðurfall hennar, ef út af þeim er brugðið.

Eigendum loftfars ber skv. 150. gr. að veita valdstjórnarmönnum alla þá vitneskju, sem þeir þarfnast við eftirlit með því, að ákvæðum 83. gr. sé hlítt.

Um 84. gr.

Samkvæmt ákvæði þessu ber að tímabinda leyfi. Ákvæðið er í samræmi við 59. gr. frv. og er reist á sams konar sjónarmiðum. Rétt er að benda á reglur í viðbæti 6 "Operation of aircraft" í þessu sambandi. Leyfi er venjulega bundið þeim skilyrðum, að leyfishafi annist loftflutninga á leið þeirri, sem um er að tefla, flytji póst, hliti eftirliti stjórnvalds, játist undir skýrsluskyldu o. s. frv.

Innlausn myndi venjulega fara þannig fram, að ríkið gangi inn í réttindi og skuldbindingar skv. reglum, er greindar eru í leyfinu.

Setja þarf í leyfisskilyrðum ákvæði um, hvernig með skuli fara, ef þjóðerni leyfishafa breytist.

Um 85. gr.

Ákvæðið varðar tilvik, er leiða til niðurfalls á leyfi. Það er í samræmi við ákvæði 60. gr. frv. Framsal réttinda skv. leyfi er eigi heimilt.

Rétt er að vekja athygli á 87. gr. Chicago-sáttmálans, þar sem segir, að sérhvert sáttmálaríki skuldbindi sig til að banna loftferðafyrirtæki sáttmálaríkis flug yfir yfirráðsvæði sínu, þá er ráðið hefur úrskurðað, að loftferðafyrirtækið hlíti eigi úrskurði skv. 86. gr. sáttmálans.

Um 86. gr.

Ákvæði þau, sem þessi grein vísar til, eru í Chicago-sáttmálanum, 5. og 7. gr. Alþjóðasamningur um viðkomuréttindi loftfara veitir loftförum sáttmálaríkja:

1. Rétt til að fljúga yfir lönd hvers annars, án þess að lenda.
2. Rétt til að lenda í öðru skyni en fjárafla, jafnvel þótt um áætlunarflug sé að tefla. Í framkvæmd er krafizt formlegs leyfis, áður en slíkar loftferðir eru hafnar.

Með tvíhliða sáttmálum veitir ríki oft tilteknum loftferðafyrirtækjum annars ríkis:

3. Rétt til að lenda farþegum, varningi og pósti, sem flutt er frá heimalandinu í áætlunarferðum.
4. Rétt til að taka farþega, varning og póst og flytja til heimalands síns í áætlunarferðum.
5. Rétt til að flytja farþega, varning og póst milli sáttmálaríkisins og þriðja lands í áætlunarferðum.

Ýmis skilyrði um framkvæmd loftferðanna eru sett í sáttmálum þessum.

Um þessi efni er nánar ritað í athugasemdum við 3. gr.

Ákvæði 86. gr. veitir heimild til að vikja frá ákvæðum VII. kafla, þá er sáttmálaríki við erlend ríki gera það nauðsynlegt.

Um 87. gr.

Ákvæði þetta miðar að því að tryggja, að loftför, flugvirki og varahlutir, sem afhentir eru til leigu eða annarra afnota á kostnað og ábyrgð viðtakanda, fullnægi kröfum verkvisinnar um traustleik og öryggi. Er flugmálaráðherra falið að ákveða skilorð slíkrar afhendingar. Ríki hvert ber ábyrgð á því, að loftför þau, sem það hefur skráð og veitt flugréttindi, séu fyllilega lofthæf, hvar svo sem þau eru notuð. Verða handhafar ríkisvalds því að fylgjast með þeim, þótt þau séu notuð á yfirráðasvæði annarra ríkja.

Skilyrði fyrir beitingu ákvæðis þessa er, að viðtakandi loftfars reki það á sjálfs sín kostnað og ábyrgð. Ákvæðið tekur hins vegar eigi til þess tilviks, er eigandi (umráðandi) loftfars tekst á hendur flutninga fyrir annan aðilja. Í þessu tilviki ber eigandi áfram ábyrgð og kostnað af loftfarinu.

Ákvæði 87. gr. er talið taka m. a. til þess, er samtök leigja einstökum samtakamönnum loftför sín.

Þá er ríkinu og nauðsynlegt að vera á verði gegn því, að leiguloftför trufli rétt þann, sem loftferðafyrirtæki, er sérleyfi hafa fengið, njóta. Þá veitir ákvæðið flugmálaráðherra heimild til að banna leigu loftfara til styrjaldaraðila. Ráðherra er rétt að setja almennar reglur um þessi efni og einnig að kveða á um einstök tilvik sérstaklega.

Brot gegn reglum, settum skv. 87. gr., varðar refsingu skv. 173. gr.

Um VIII. kafla.

Ákvæði kafla þessa miða að því að auka öryggi við flugtak loftfara, umferð í lofti og lendingu.

Tilskipun um reglur til að koma í veg fyrir árekstur á sjó, nr. 47/1953 varðar einnig loftför, er á sjó lenda, og fyllir þannig reglur kafla þessa.

Um 88. gr.

Með 12. gr. Chicago-sáttmálans takast sáttmálaríkin á hendur að gera ráðstafanir til, að sérhvert loftfar, sem flýgur yfir yfirráðasvæði þess eða er stýrt þar, og svo hvert loftfar, er ber þjóðernismerki þess, skuli, hvar sem það er statt, fara eftir þeim reglum og reglugerðum um flug og stjórn, sem eru í gildi þar á stað. Hvert sáttmálaríki skuldbindur sig til að hafa reglur sínar um þessi efni sama efnis, svo

sem kostur er, og þær, sem settar eru samkvæmt sáttmálanum. Yfir úthöfum skulu þær reglur gilda, sem settar eru skv. sáttmálanum. Hvert sáttmálaríki tekst á hendur að sækja hvern þann til refsingar, er brýtur settar reglur.

Reglur 12. gr. eru fylltar af ákvæði viðbætis 2: Rules of the Air, er ráð Alþjóðaflugmálastofnunarinnar samþykkti hinn 27. nóvember 1951, 14. útgáfa með breytingum 14. maí 1960.

Kafli 1 geymir skýrgreining hugtaka,

— 2 varðar gildissvið loftferðareglanna, val reglna, skyldu til að fylgja reglunum, vald flugstjóra, notkun áfengra drykkja, deyfilyfja og annarra eiturlyfja,

— 3 geymir almenn ákvæði um verndun mannlífa og eigna, hversu árekstri skuli afstýra, um upplýsingar um flug, flugáætlanir og tilkynningar um komu loftfara, loftferðamerki og loftferðæftirlit,

— 4 geymir reglur um sjónflug (visuel), og í

kafli 5 finnast reglur um tækjaflug (instrument flug).

Fylgiskjöl með viðbætinum geyma reglur um flugmerki og ljósabúnað loftfara.

Loks ber að leiða hér athygli að ákvæðum 55. og 56. gr. frv., sem geyma reglur, er miða einnig að allsherjarreglu á umferð í lofti. Brot gegn reglum, settum skv. 88. gr., varðar við 155. gr. og 1. mgr. 163. gr.

Um 89. gr.

Samkvæmt 68. gr. Chicago-sáttmálans er öllum sáttmálaríkjum rétt, innan marka sáttmálans, að kveða á um þær leiðir, sem fara verður í alþjóðaflugi á yfirráðasvæði þeirra, og svo þær flughafnir, sem nota ber í slíkum loftferðum. Sams konar ákvæði er I. gr., 4. lið, alþjóðasamnings um viðkomuréttindi loftfara, og í loftflutningasáttmálanum 1. gr., 5. lið. Um óreglubundnar loftferðir segir í 5. gr. Chicago-sáttmálans, að ríki því, sem yfir er flogið, sé rétt að krefjast þess, að loftfar lendi, og að sérhverju sáttmálaríki sé rétt af öryggisástæðum að krefjast þess, að loftför, er fljúga vilja yfir svæði, sem ólendandi er á eða hafa ófullkomin hjálpargögn fyrir loftför, fari eftir settum leiðum eða afli sér sérstaks leyfis til slíks flugs.

Samkvæmt 10. gr. Chicago-sáttmálans skal loftfari hverju, sem flýgur inn á yfirráðasvæði ríkis, sé þess krafizt í reglum þess ríkis, skylt að lenda í flughöfn, er það ríki tilgreinir í þessu skyni, til tollskoðunar og annarar rannsóknar, enda hafi loftfarið samkvæmt sáttmálanum eða sérstöku leyfi eigi rétt til að fljúga um yfirráðasvæði ríkisins án landingar. Við brottför af yfirráðasvæði sáttmálaríkis skulu slík loftför einnig leggja upp frá þannig tilgreindri tollflughöfn.

Í 11. gr. Chicago-sáttmálans segir: Innan þeirra marka, sem sáttmálinn setur, skal um öll loftför sáttmálaríkja, án tillits til þjóðernis, beita lögum og reglugerðum ríkis, sem varða innflug loftfara, er milliríkjaflug stunda, á yfirráðasvæði ríkisins og brottflug þaðan og svo rekstur og stjórn slíkra loftfara, meðan þau eru á yfirráðasvæði ríkisins, og skulu loftför þessi hlíta slíkum lögum og reglum við innflug sitt inn á yfirráðasvæði ríkisins, brottflug þaðan og meðan dvöl þeirra þar varir.

Enn segir, í 13. gr. sáttmálans: Halda skal lög og reglugerðir sáttmálaríkis um landingu farþega, áhafnar eða farms loftfara á yfirráðasvæði ríkisins og brottför þaðan, svo sem ákvæði um landgöngu, afgreiðslu, vegabréf, tollskoðun og heilbrigðisskoðun, að því er varðar slíka farþega, áhöfn og/eða farm við landingu á yfirráðasvæði ríkisins, meðan á dvöl þar stendur og við brottför þaðan.

Samkvæmt 22. gr. sáttmálans ber sáttmálaríkjunum að auðvelda, svo sem kostur er, milliríkjaflug milli yfirráðasvæða sinna, og samkvæmt 23. gr. skulu þau setja reglur um tollskoðun og landgöngu fólks í samræmi við reglur þær, er settar verða skv. Chicago-sáttmálanum.

Samkvæmt 89. gr. frv. er flugmálaráðherra gert að setja reglur um flugleiðir (routes) loftfara inn á íslenskt yfirráðasvæði og yfir því. Hann verður vitaskuld að samræma þær reglur þeim alþjóðlegu reglum, sem að framan hafa verið raktar. Í þessu sambandi ber einnig að athuga ákvæði 55. gr. frv. Flugleið skv. 89. gr. tákna loftlínu þá, sem loftfar fylgir milli tveggja staða, en 55. gr. kveður m. a. á um fluggang, er fljúga ber eftir að flugvelli, til þess að eigi verði árekstur við aðrar lugvélar, hús eða fjöll.

Brot gegn 89. gr. varða við 163. gr., 2. mgr.

Um 90. gr.

Ákvæði 5. gr. Chicago-sáttmálans veitir sáttmálaríki rétt til að krefjast þess, að loftfar, sem er í óreglubundnu flugi, þ. e. eigi áætlunarflugi, yfir yfirráðasvæði þess, lendi. Sams konar ákvæði leiðir af I. gr., 2. lið, milliríkjasáttmála um viðkomuréttindi loftfara. Í 6. gr. Chicago-sáttmálans segir, að eigi megi reka milliríkjaáætlunarflug um eða inn á yfirráðasvæði sáttmálaríkis nema skv. sérstöku leyfi eða heimild þess ríkis, enda sé slíku flugi hagað í samræmi við leyfið eða heimildina. Slíkt leyfi yrði að geyma skilorð, er samræmt væri ákvæðum 90. gr. frv., eftir gildistöku þeirrar greinar. Þá er í c-lið 9. gr. Chicago-sáttmálans svo kveðið á, að hverju sáttmálaríki sé rétt samkvæmt þeim reglum, er það setur, að krefjast þess, að hvert það loftfar, sem flýgur inn á bannsvæði þau, sem greind eru í a—b-lið greinarinnar, þ. e. hernaðarsvæði o. fl., skuli, svo fljótt sem kostur er, lenda í einhverri tilgreindri flughöfn innanlands.

Í 1. mgr. 90. gr. frv. er þeim handhafa stjórnvalds, sem í hlut á, veitt heimild til að skipa loftfari að lenda, enda miði sú skipan til upphalds á allsherjarreglu og öryggi. Ákvæði þessu, sem er í samræmi við framangreindar alþjóðareglur, væri rétt að beita, t. d. þá er loftfar fullnægir eigi settum reglum um öryggi, það er notað í löglausu skyni, svo sem til að smygla varningi eða til glæpa, eða maður leitar undankomu í því. Stöðvun á flugi loftfara getur haft mikið tjón og kostnað í för með sér. Beita ber því ákvæðinu með gætni, oft má neyta annarra fangaráða, svo sem að gera lögreglu á næsta viðkomustað loftfars viðvart. Það fer eftir almennum reglum hins stjórnvaldslega skaðabótaréttar, hvort ríkinu ber að greiða bætur fyrir það, að loftfar lendir samkvæmt skipun yfirvalds. Handhafar stjórnvalds eru samkvæmt ákvæðinu t. d. lögregla og tollyfirvöld.

Ákvæði 2. mgr. 90. gr. er í samræmi við 90. gr. Chicago-sáttmálans.

Lögregluvöld og tollyfirvöld verða að ráða yfir flugvélakosti til að geta framfylgt ákvæðum 3. mgr. 90. gr.

Ákvæði 147. gr. frv. hafa sama markmið og ákvæði 90. gr. Brot flugstjóra gegn 90. gr. varðar við 2. mgr. 164. gr.

Um 91. gr.

Í 35. gr. Chicago-sáttmálans segir: Hergögn má eigi flytja í loftförum, er milliríkjaflug stunda, á eða yfir láði eða legi ríkis nema með leyfi þess. Ríki hvert skal setja reglur um, hvað telja beri hergögn í merkingu greinar þessarar, enda sé, í því skyni að samræmi náist, tekið fullt tillit til tillagna Alþjóðaflugmálastofnunarinnar á hverjum tíma.

Enn segir í 35. gr.: Ríki hvert áskilur sér til upphalds á allsherjarreglu og öryggi rétt til að setja reglur um eða banna flutning annars varnings en getur í a-lið, á eða yfir láði og legi sínum, enda sé í því efni enginn greinarmunur gerður á loftförum ríkisins sjálfs, sem milliríkjaflug stunda, og loftförum annarra ríkja, er sams konar flug rækja, og engar hömlur lagðar á flutning og afnot tækja þeirra í loftförum, sem nauðsynleg eru við rekstur eða stjórn loftfaranna eða fyrir öryggi áhafnar og farþega.

Í 36. gr. sáttmálans segir, að sáttmálaríki hverju sé rétt að setja reglur um eða banna notkun ljósmyndatækja í loftförum yfir yfirráðasvæði sínu.

Ákvæði 91. gr. frv., sem eru samræmd við framangreindar reglur sáttmálans, eiga að tryggja gegn hættu, sem hlotizt getur af flutningi sprengiefna, bæði fyrir loftfar, farþega, áhöfn og svo fyrir fólk og eignir utan loftfars. Varúð gegn hernaði liggur og til grundvallar ákvæðinu. Venja mun vera að leyfa flutning minni háttar handvopna ásamt skotfærum, þá er tryggilega er um þau búíð.

Hömlur 91. gr. eru eigi einskorðaðar við hergögn. Ráðherra er rétt að banna flutning annars varnings, ef allsherjarreglu eða öryggi stafar hætta af honum. Má hér nefna eldfim og geislavirk efni sem dæmi.

Varúð gegn hernaði og gegn hnýsni um einkahagi manna liggur til grundvallar heimild þeirri, sem ráðherra er veitt til að takmarka eða banna flutning ljósmynda-tækja í loftförum. Afla verður leyfis ráðherra til kortagerðar með ljósmyndum úr lofti.

Refsiákvæði fyrir brot gegn 1. og 2. mgr. 91. gr. eru í 165. gr., en brot gegn 3. mgr. 91. gr. varða við 2. mgr. 179. gr.

Um 92. gr.

Í 29. gr. Chicago-sáttmálans segir: Í sérhverju loftfari sáttmálaríkis, er milliríkjaflug stundar, skulu vera eftirtalin skjöl í samræmi við skilyrði þau, sem mælt eru í sáttmálanum:

- a. Skrásetningarskirteini.
- b. Lofthæfniskirteini.
- c. Nauðsynleg skirteini fyrir flugverja hvern.
- d. Loftferðadagbók.
- e. Útvarpsstöðvarskirteini, ef loftfarið er búíð útvarpstækjum.
- f. Farþegalisti, þar sem nöfn farþega eru greind, brottfararstaður og ákvörðun-arstaður þeirra.
- g. Farmskrá og sundurliðaðar hleðsluyfirlýsingar, ef loftfarið flytur farm.

Í 34. gr. sáttmálans er enn svo kveðið á, að í loftfari hverju, sem milliríkjaflug stundar, skuli rita loftferðabók og skrá í hana skýrslu um loftfarið, áhöfn þess og flugferð hverja í þeirri mynd, sem ákveðið er á hverjum tíma samkvæmt sáttmálanum. Í góðu samræmi við hinar alþjóðlegu reglur er flugmálaráðherra í 92. gr. frv. falið að setja reglur um loftfarsskjöl, vist þeirra í loftfari, gerð þeirra, ritan og geymslu. Eigi þykir rétt að telja loftfarsskjölin upp í lagatexta, þar sem alþjóðlegar reglur um þau eru stöðugum breytingum og endurbótum háðar, sbr. 37. gr. h Chicago-sáttmálans og viðbæti (annex) nr. 9, enda er flugmálaráðherra bundinn af hinum alþjóðlegu ákvæðum, þá er hann setur reglur samkvæmt 92. gr. Athuga 21. gr. frv.

Brot gegn reglum, settum skv. 92. gr., varðar við 1. mgr. 169. gr.

Um 93. gr.

Það getur skipt mann máli að öðlast vitneskju um það, sem skráð er í loftfarsskjöl, t. d. um farm loftfars, hvers konar veður loftfar hefur hreppt o. s. frv. Nú færir maður sönnur á, að hagsmunir hans séu í húfi, og veitir ákvæði 93. gr. honum þá heimild til að krefjast þess, að kynna sér þau loftfarsskjöl, sem skipta hann máli.

Um 94. gr.

Eðlilegt er, að flugverjar geti, þá er þess er krafizt, sýnt skilríki fyrir því, að þeir séu bærir og hæfir til að rækja starf sitt í loftfari. Í framhaldi af ákvæðum 92. gr. frv. er flugmálaráðherra með 94. gr. fengið vald til þess að kveða nánar á um skyldu flugverja til að hafa meðferðis starfsskirteini sín. Brot flugverja á 94. gr. og reglum, settum samkvæmt henni, varða refsingu samkvæmt 169. gr.

Um 95. gr.

Ákvæði þetta veitir flugmálastjórn og lögreglu rétt til að rannsaka loftfar og sannkanna þau skjöl, sem loftfar og flugverjar skulu hafa. Ákvæðið tekur yfir íslensk og erlend loffför á íslensku yfirráðasvæði. Í sambandi við ákvæðið ber að athuga 16. gr. Chicago-sáttmálans, en þar segir: Bærum yfirvöldum hvers sáttmálaríkis er rétt að leita án óþarfa tafar í loftfari annars sáttmálaríkis við landingu þess og brottför og kanna skirteini þau og önnur skjöl, sem fyrirskipuð eru í sáttmálanum. Ákvæði sáttmálans ræðir einungis um skoðun við landingu og brottflug, en þessi takmörkun er eigi í frv. Ber að taka tillit til þessa í reglum um skoðun, settum samkvæmt 188. gr. frv., en samkvæmt 22. gr. sáttmálans ber að greiða för loftfara frá sáttmálaríkjunum, svo sem kostur er. Í viðbæti 9 við Chicago-sáttmálann: Facilitation of International Air Transport eru gefnar leiðbeiningar um aðferð við komu og brottför loftfara, komu fólks með loffförum, innflutning og útflutning varnings, sóttgæzluráðstafanir og sóttkvíun, ferðagjaldeyri, leit að loffförum, björgun o. fl.

Tolllög og sóttvarnarlög skipa og fyrir um þau efni, sem þar greinir.

Hér skal loks benda á ákvæði 175. gr. frv., sem m. a. leggur refsingu við því að tálma rannsókn samkvæmt 95. gr.

Um Varsjár-sáttmálann.

Nr. 1. Í VIII fyrstu köflum frv. er fjallað um valdstjórnarleg efni, sem loftferðir varða. Kafli sá, sem nú tekur við, IX. kafllinn, geymir hins vegar einkaréttarreglur um loftflutninga. Nú fara loftflutningar í æ ríkara mæli fram landa og ríkja í milli. Ber því brýna nauðsyn til að skapa um þá bæði alþjóðlegar og þjóðlegar reglur. Skiptir miklu máli, að samræmi sé sem mest milli hinna alþjóðlegu og þjóðlegu ákvæða. Reglur þær, sem íslenskir aðilar hlíta um loftflutninga, má a. m. k greina þannig:

1. Íslensk þjóðleg lög eða heimalög.
2. Ákvæði Varsjár-sáttmálans frá 1929 og sáttmálaaukans frá 1955.
3. Íslensk alþjóðleg einkamálaréttarákvæði um milliríkjaflutninga, þar sem Varsjár-sáttmálinn á eigi við, sbr. 3. mgr. 5. gr. frv.

Nr. 2. Allur þorri ríkja hafa gerzt aðilar að Varsjár-sáttmálanum, er undirritaður var í Varsjá 12. október 1929. Hinn 28. september 1955 var í Haag undirritaður sáttmálaauki við hann (Protokol). Sáttmálaaukinn hefur eigi verið fullgiltur af tilskilinni tölu ríkja, þ. e. 30 ríkjum, sbr. XXII. gr. hans.

Sjá lög nr. 46/1956.

Nr. 3. Varsjár-sáttmálinn geymir alþjóðleg ákvæði um loftflutninga. Sáttmálinn hefur eigi ákvæði um hvers konar slíka flutninga og lætur ósvarað mörgum atriðum um þá flutninga, sem hann tekur yfir.

Varsjár-sáttmálinn tekur eigi yfir:

- a. Loftflutninga, sem framkvæmdir eru samkvæmt alþjóðapóstsamningi, 2. tl. 2. gr. Samkvæmt II. gr. sáttmálaaukans frá 1955 tekur sáttmálinn eigi til flutninga á bréfum og pósthöggjum.
- b. Loftflutninga milli ríkja, sem framkvæmdir eru af loftflutningafyrirtæki sem fyrsta tilraun til að koma á skipulögðum loftflutningaleiðum, 1. tl. 34. gr. sáttmálans. Samkvæmt XVI. gr. sáttmálaaukans frá 1955 fellur ákvæðið niður, þá er sáttmálaaukinn tekur gildi, þar sem loftferðir eru nú orðnar algengar um allar jarðir.
- c. Loftflutninga, sem framkvæmdir eru vegna óvenjulegra tilvika og utan marka eðlilegra loftferða, 2. tl. 34. gr. Sem dæmi má nefna visindaleiðangra og björgunarleiðangra. Samkvæmt XVI. gr. sáttmálaaukans frá 1955 taka 3.—9. gr. Varsjár-sáttmálans eigi til slíkra loftflutninga.
- d. Ókeypis loftflutninga, sem aðrir en loftflutningafyrirtæki framkvæma.

e Loftflutninga á starfsmönnum loftflytjanda sjálfs, þá er starfsmennirnir eru að þjónustustörfum sínum.

Nr 4. Varsjársáttmálinn tekur einungis yfir milliríkjaloftflutninga gegn gagn-gjaldi, þ. e. í fjáraflaskyni, sbr. 1. gr. sáttmálans, svo og til ókeypis loftflutninga milli ríkja, er loftflutningafyrirtæki innir þá af hendi. Að því er nefnda flutninga varðar, fjallar sáttmálinn um:

a. Farseðla, farangursmiða og flugfarmbréf, 3. gr. o. áfr.

b. Ábyrgð flytjanda á tjóni á mönnum, munum og töfum, 17. gr. o. áfr.

Nr. 5. Meiri hluti loftferðafyrirtækja, sem annast milliríkjaflutninga, eru aðilar í Alþjóðaloftflutningasamtökunum „International Air Transport Association (IATA)“. Má því oft fylla eyður Varsjársáttmálans með samþykktum IATA.

Nr. 6. Samkvæmt 1. gr. Varsjársáttmálans er loftflutningur talinn vera „milli ríkja“, þá er brottfararstaður og ákvörðunarstaður eru samkvæmt flutningssamningi aðila hvor í sínu sáttmálaríki, og það allt að einu, þótt stöðvun verði á flutningi eða skipt sé um farkost, en ef brottfararstaður og ákvörðunarstaður eru í einu og sama sáttmálaríki, er loftflutningur talinn vera milli ríkja, ef til stendur að lenda á leiðinni í öðru ríki, hvort sem það er sáttmálaríki eða ekki.

Samkvæmt 3. gr. c og 8. gr. c sáttmálans skal taka fram í farseðli og flugfarmbréfi lendarstaði, sem ákveðnir hafa verið á leiðinni, en rétt er flytjanda að áskilja sér að breyta ferð sinni, ef nauðsyn ber til.

Í III., IV. og VI. gr., 1 b, sáttmálaaukans 1955 segir, að séu brottfararstaður og ákvörðunarstaður innan eins og sama sáttmálaríkis, en einn eða fleiri umsamdir viðkomustaðir innan annars ríkis, þá skuli geta eins slíks staðar.

Eigi skal loftflutningur talinn vera milli ríkja, ef flogið er milli landsvæða, sem hlíta drottinvaldi, verndarvaldi eða umboðsvaldi eins og sama ríkis, án viðkomu í öðru ríki, sjá 2. tl. i. f. 1. gr.

Sáttmálaríki er rétt að undanþiggja nýlendar sínar eða verndarlönd, öll eða sum, sáttmálanum, sjá 40. gr.

Áherzlu ber að leggja á það, að loftferð er „milli ríkja“, ef um það er samið. farseðill hljóðar um slíka ferð, þótt atvik beri að höndum, sem hafa það í för með sér að ferðin er eigi farin alla leið þangað, sem henni var heitið, loftfar, sem fara átti til Kaupmannahafnar frá Reykjavík, verður að snúa við til Reykjavíkur vegna vélabilunar eða því hlekkist á við suðurströnd Íslands. Varsjársáttmálinn tekur til þessarar loftferðar. Loftfar ætlar til Akureyrar, en villist og lendir á Grænlandi. Loftferðin hlítir eigi Varsjársamningnum, því að eigi var samið um loftflutning milli ríkja.

Nr. 7. Nú er einn og sami loftflutningur framkvæmdur af fleiri en einu fyrirtæki, hverju á eftir öðru, og skal telja flutninginn einn og hinn sama í skilningi sáttmálans. ef aðilar skoða hann sem einn heildarflutning, án tillits til þess, hvort einn eða fleiri samningar hafi verið gerðir, sjá 3. tl. 1. gr., og telja skal slíkan loftflutning allt að einu milli ríkja, þótt einn eða fleiri af samningunum skuli framkvæma innan landssvæðis, sem lýtur drottinvaldi, yfirráðum, gæzlu eða vernd eins og sama ríkis, t. d. maður hyggst ferðast frá Akureyri til Oslo og semur um loftfar alla þá leið, en flýgur með loftfari Flugfélags Íslands frá Akureyri til Reykjavíkur og með norsku loftfari frá Reykjavík. Öll ferðin fellur undir Varsjársáttmálann. Um ábyrgð flytjenda, sjá 30. gr. sáttmálans og nr. 29.

Flugferð frá sáttmálaríki til utansáttmálaríkis og til baka samkvæmt beggja-leiðafarseðli hafa brezkir og amerískir dómstólar talið falla undir Varsjársamninginn. Þeir telja förina fram og til baka sem eina för með viðkomu í utansáttmálaríki. Um þessa úrlausn er deilt.

Samkvæmt III. gr. c sáttmálaaukans frá 1955 ber að taka fram í farseðli ákvæði þess efnis, að sé för farþega heitið til annars ríkis eða af henni leiði dvöl í öðru ríki, þá komi ákvæði Varsjársamningsins til framkvæmda og að sá sáttmáli takmarki að jafnaði ábyrgð flytjanda vegna dauða, slysa eða tjóns á farangri.

Nr. 8. Varsjáringsamningurinn tekur til milliríkjaloffflutninga ríkisins og annarra aðila valdstjórnarréttar, enda sé loftflutningur framkvæmdur af loftflutningafyrirtæki í fjáraflaskyni eða ókeypis eða af öðrum í fjáraflaskyni. Sáttmálinn tekur til þess, er herflugvélar sáttmálaríkja flytja borgara milli ríkja, en samkvæmt viðbótarbókun við sáttmálann er sáttmálaaðilum rétt að lýsa því við fullgildingu eða staðfestingu sáttmálans, að ákvæði 1. mgr. 2. gr. hans taki eigi til loftflutninga milli ríkja, sem framkvæmdir eru af sáttmálaríki, nýlendum þess, verndarlöndum, gæzlöndum þess eða hverju öðru landi, sem hlítir fullvildi þess, yfirdrottinn eða stjórn.

Nr. 9. Ákvæði 33. gr. Varsjáringsáttmálans mælir svo, að ekkert ákvæði hans skuli vera því til fyrirstöðu, að flytjandi neiti að gera flutningssamning eða semji um skilmála, sem eigi brjóta í bága við sáttmálann, t. d. taki á sig meiri ábyrgð á flutningi en þar segir. Hins vegar mælir 23. gr. svo, að hvert það samningsákvæði, sem miði að því að leysa flytjanda undan ábyrgð hans eða ákveði lægri hámarksfjárhæðir ábyrgðar en segir í sáttmálanum, sé ógilt, en ógildi slíks ákvæðis hafi eigi í för með sér ógildi flutningssamningsins, sem hlítir ákvæðum sáttmálans allt að einu.

En vitaskuld bannar ákvæði 23. gr. eigi, að aðilar semji um skaðabætur, eftir að skaðinn er orðinn. Með XII. gr. sáttmálaaukans er gerð undantekning frá 23. gr., ef um eðlislægan löst varnings er að tefla. Ákvæði 23. gr. taka yfir ábyrgð samkvæmt 3. kafla, 17.—30. gr. og 1. mgr. 31. gr. sáttmálans.

Öðru máli gegnir um ákvæði 12., 13. og 14. gr. sáttmálans. Víkja má frá ákvæðum þessum með samningi, enda sé skilmerkilega greint í flugfarmbréfi, hver frávikin séu, sbr. 2. mgr. 15. gr. Hér er og rétt að geta ákvæða 32. gr. sáttmálans, þar sem mælt er, að ógild skuli vera hvers konar skilorð í flutningssamningi og svo hvers konar sérsamningar, sem gerðir eru, áður en tjón verður, þar sem aðilar hyggjast víkja frá reglum sáttmála þessa, hvort heldur þeir ákveða, hvaða lögum beita skuli eða breyta reglum um lögsögu. Þó er gerðardómsákvæði heimilt, innan marka sáttmálans, að því er tekur til flutnings á varningi, enda starfi gerðardómur á lögsögusvæðum þeim, er getur í 1. mgr. 28. gr.

Flytjanda er eigi rétt að semja sig undan ábyrgð þeirri, sem sáttmálinn kveður á um, svo sem sagt var, en sáttmálinn takmarkar hins vegar í ýmsum greinum ábyrgð hans og sáttmálaríkjunum er óheimilt með heimalögum að auka ábyrgð flytjanda fram yfir það, sem í sáttmálanum segir. Kveður 1. mgr. 24. gr. hans skilmerkilega á um þetta.

Nr. 10. Varsjáringsamningurinn greinir þrjár tegundir flutningsskjala, þ. e.:

- a. Farseðil, 3. gr.
- b. Farangursmiða, 4. gr. og
- c. Flugfarmbréf, 5.—16. gr.

Flutningssamningur er gildur, þótt flytjandi gefi skjöl þessi eigi út, en í slíku tilviki fær hann eigi borið fyrir sig þau ákvæði sáttmálans, sem ella myndu fella niður eða takmarka ábyrgð hans, sjá 2. mgr. 3. gr., 4. mgr. 4. gr., 2. mgr. 5. gr. og 9. gr.

Flytjandi er hver sá, sem tekst loftflutning á hendur með samningi eða samningsgildi og framkvæmir hann á sinn kostnað, sbr. 30. gr.

Samkvæmt því, sem sagt var, væri flytjanda fyrirmunað, ef hann gefur eigi út flutningsskjöl:

- a. að firra sig samkvæmt 20. gr. sáttmálans ábyrgð, sem 17.—19. gr. leggur á hann, með því að sýna fram á, að starfsmenn hans hafi gert allt, sem í þeirra valdi stóð, til að afstýra tjóni;
- b. að takmarka ábyrgð sína við þær hámarksfjárhæðir, sem í 22. gr. getur;
- c. að bera fyrir samsekt þess aðila, sem fyrir tjóni verður, sbr. 21. gr. sáttmálans.

Nr. 11. Enn er það skilyrði niðurfalls eða takmörkunar á ábyrgð flytjanda á farangri eftir 20., 21. og 22. gr., að farangursmiði geymi:

- a. Skýrslu um númer farseðils, 4. gr. 2. mgr., d.
 - b. Tölu farangurshluta, 4. gr. 2. mgr., f.
 - c. Ákvæði um, að flutningurinn hlíti reglum Varsjárásáttmálans um ábyrgð flytjanda, 4. gr. 2. mgr., h.
- Nr. 12. Takmörkun eða niðurfall ábyrgðar flytjanda á varningi samkvæmt 20., 21. og 22. gr. sáttmálans er bundin því skilyrði, að flugfarmbréf geymi skýrslur um þau atriði, sem rakin eru í 8. gr., stafl. a—i, í sáttmálanum, en þau eru:

- a. Útgáfustaður farmbréfs og dagur.
- b. Brottfararstaður og ákvörðunarstaður.
- c. Fyrirhugaðir viðkomustaðir á leiðinni, þó er flytjanda rétt að áskilja sér að breyta um viðkomustaði, ef nauðsyn krefur, og að neyti hann þess réttar, skuli breytingin eigi hafa þau áhrif, að hún svipti flutninginn milliríkjaeðli sínu. Breytingin myndi eigi heldur svipta flytjanda rétti skv. 20., 21. og 22. gr., er um hreina neyðarlendingu væri að tefla.
- d. Nafn og heimilisfang sendanda.
- e. Nafn og heimilisfang fyrsta flytjanda.
- f. Nafn og heimilisfang viðtakanda, sé nafn hans tilgreint, þ. e. í samningi sendanda og flytjanda. Má þannig gefa út flugfarmbréf út til handhafa, án þess að um traustnæmt bréf sé að tefla.
- g. Eðli varnings.
- h. Hlutatala, tegund umbúða, sérstök merki eða númer á hlutum.
- i. Þyngd, magn, rúmmál eða ummál varnings.
- q. Yfirlýsing, að flutningurinn sé háður reglum Varsjárásáttmálans um ábyrgð.

Nr. 13. Flytjandi ber ábyrgð á því, að flugfarmbréfið geymi skýrslur um þau atriði, er í 8. gr. a—i og q greinir, en sendandi ber ábyrgð á því eftir 10. gr., að skýrslurnar séu efnislega réttar, að því leyti sem hann hefur gefið þær.

Nr. 14. Sáttmálaaukann hafa enn eigi fullgilt 30 ríki, svo sem krafizt er í XXII. gr. hans.

Sáttmálaaukinn samræmir efni flutningsskjalanna (farseðils, farangursmiða og flugfarmbréfs), sjá III., IV., VI. og VII. gr. hans, er breyta 3., 4., 8. og 9. gr. upprunalega sáttmálans. Flutningsskjölin veita löglíkur fyrir gerð flutningssamnings og efni hans. Þau skulu skv. sáttmálaaukanum greina:

- a. Brottfararstað og ákvörðunarstað.
- b. Ef brottfararstaður og ákvörðunarstaður eru á yfirráðasvæði eins og sama sáttmálaríkis, en einn eða fleiri umsamdir viðkomustaðir á yfirráðasvæði annars ríkis, skal tilgreina a. m. k. einn slíkan viðkomustað.
- c. Viðvörðun þess efnis, að sé ákvörðunarstaður eða viðvalarstaður í öðru ríki en farið er frá, þá geti flutningurinn fallið undir ákvæði Varsjárásáttmálans og að sáttmálinn taki yfir og í flestum tilvikum takmarki ábyrgð flytjanda vegna dauða, meiðsla, missis farangurs eða varnings og tjóns eða skaða á farangri eða varningi.

Viðurlög fyrir það, er flutningsskjöl (farseðill, farmiði eða flugfarmbréf) eru eigi gefin út eða þau geyma eigi atriði það, sem í c-lið var greint, eru samkvæmt sáttmálaaukanum þau ein, að flytjandi getur eigi borið fyrir sig það hámark ábyrgðar, sem í 22. gr. getur. Hins vegar standa flytjanda opnar leiðir þær, sem getur í 20. gr. sáttmálans, til að afsanna ábyrgð sína og leiðir 21. gr. til að draga úr henni.

Mildar sáttmálaaukinn þannig mjög aðstöðu flytjanda frá hinum upphaflega sáttmála.

Nr 15. Í 6. gr. sáttmálans er svo mælt, að sendandi skuli gefa út flugfarmbréf í þremur eintökum og afhenda það um leið og varninginn. Á fyrsta eintakið skal leita: „Handa flytjanda“, og skal sendandi undirrita það. Á annað eintakið skal leita: „Handa viðtakanda“, og skulu sendandi og viðtakandi undirrita það, og skal það fylgja varningnum. Þriðja eintakið skal flytjandi undirrita, og skal skila sendanda því, þá er varningnum er veitt viðtaka. Stimpla má undirskrift flytjanda.

Prenta má eða stimpla undirskrift sendanda. Nú gefur flytjandi út flugfarmbref að beiðni sendanda, og skal telja, að hann hafi gert það af hálfu sendanda, unz annað sannast.

Samkvæmt upphaflega sáttmálanum skal flytjandi undirrita flugfarmbréf við viðtöku varnings, en samkvæmt V. gr. sáttmálaaukans skal hann undirrita það, áður en varningur er fermdur í loftfar.

Nr. 16. Flytjandi verður að gæta þess, að flugfarmbréf geymi yfirlýsingar um þau atriði, sem greinir í staflíðunum a—i og q í 8. gr. Annars kostar hlítir hann þeim viðurlögum, sem áður greindi. Hins vegar ber sendandi samkvæmt 10. gr. sáttmálans ábyrgð á því, að yfirlýsingar og skýrslur í flugfarmbréfi um varninginn séu réttar, og er ábyrgur fyrir hvers konar tjóni, sem flytjandi eða þriðji aðili bíður vegna þess að yfirlýsingar þessar eru rangar eða ónákvæmar. Þessi ábyrgð sendanda er alger og hlítir eigi takmörkunum 20. og 22. gr. Sendandi ber ábyrgð á starfsmönnum sínum og einnig á gerðum flytjanda gagnvart þriðja manni, er flytjandi gefur út flugfarmbréf.

Með VIII. gr. sáttmálaaukans er ábyrgð sendanda samkvæmt 10. gr. takmörkuð þannig, að hann skal bæta það tjón, sem flytjandi kann að bíða, eða aðrir þeir, sem flytjandi ber ábyrgð gagnvart. Ábyrgð sendanda verður í síðara tilvikinu takmörkuð eftir 22. gr. Þá ber sendanda samkvæmt 16. gr. að láta í té þær skýrslur og láta fylgja flugfarmbréfi þau skjöl, sem nauðsynleg teljast til þess að ákvæðum tolla- og skattalaga og lögreglu sé hlitt. Flytjanda er eigi skylt að rannsaka, hvort þessar skýrslur eða skjöl séu rétt, en sendandi ber ábyrgð á tjóni, er flytjandi bíður af þessum sökum, nema um sök flytjanda eða starfsmanna hans sé að tefla. Ábyrgð sendanda er eigi háð saknæmi af hans hendi. Sendandi ber halla af glötun skjalanna, er verður af hendingu eða óviðráðanlegum orsökum. Flytjandi hefur sönnunarbyrði fyrir því, að skjöl og skýrslur séu röng.

Nr. 17. Flugfarmbréf veitir löglikur fyrir flutningssamningi, sjá 11. gr., og svo um þyngd varnings, ummál og hlutatölu, ef það geymir skýrslur þar um. Hins vegar veita skýrslur í flugfarmbréfi um magn, rúmtak eða ástand varnings eigi sönnur gegn flytjanda, nema hann hafi í viðurvist sendanda kannað þær og staðfest það með áritun sinni á flugfarmbréfið eða þær varða sýnilegt ástand varningsins.

Nr. 18. Sendanda, sem efnir flutningssamning af sinni hendi, er rétt samkvæmt 12. gr.:

- a. að endurheimta varninginn á brottfarar- eða ákvörðunarstað;
- b. að stöðva flutninginn, þá er lent er á leiðinni;
- c. að láta afhenda varninginn á ákvörðunarstaðnum eða á leiðinni öðrum en þeim, sem tilgreindur er í flugfarmbréfi sem viðtakandi;
- d. að krefjast þess, að varningurinn sé fluttur aftur til brottfararflugvallar.

Nú neytir sendandi þess réttar, sem í a—d getur, og skal hann leggja fram þriðja eintak flugfarmbréfsins. Ef flytjandi framkvæmir nefndar ráðstafanir sendanda, án þess að þriðja eintakið liggi fyrir, er ráðstöfunin gild, en flytjandi ber ábyrgð á tjóni, sem löglegur handhafi þriðja eintaksins verður fyrir. Líklega myndi ábyrgð flytjanda geta í þessu tilviki orðið alger eftir 25. gr. sáttmálans. Framkröfu eignast hann þá oft á sendanda.

Sendanda er eigi rétt að beita rétti sínum þannig, að flytjandi eða aðrir flytjendur hljóti tjón af, og bera skal hann kostnað, er af þessum ráðstöfunum leiðir.

Ráðstöfunarréttur sendanda fellur niður, um leið og réttur viðtakanda til varningsins — eða til skaðabóta — hefst samkvæmt 13. gr., en ráðstöfunarréttur sendanda vaknar aftur, er viðtakandi vísar varningnum á bug eða finnst eigi.

Nr. 19. Flytjanda er skylt samkvæmt 13. gr., nema öðruvísi hafi samizt, að tilkynna viðtakanda um komu varningsins á ákvörðunarstað. Er viðtakanda þá og annars, er sendandi beitir eigi stöðvunarrétti samkvæmt 12. gr., rétt að krefjast þess, að flytjandi afhendi honum flugfarmbréfið og varninginn gegn greiðslu

þeirra gjalda, sem í skuld eru, enda efni viðtakandi þá flutningsskilmála, er í flugfarmbréfi getur.

Nú viðurkennir flytjandi, að varningur sé týndur eða glataður, eða varningur er eigi kominn á áætlunarstað í síðasta lagi 7 dögum eftir áætlun, og er þá viðtakanda rétt að leita réttar síns samkvæmt flutningssamningi gegn flytjanda, þ. a. hann getur krafizt:

- a. efnda, ef flytjanda er unnt að hafa upp á varningi, og auk þess tafabóta samkvæmt 19. gr.;
- b. bóta vegna glötunar varnings samkvæmt 18. gr. og auk þess tafabóta samkvæmt 19. gr., ef því er að skipta.

Ákvæði 12., 13. og 14. gr. varða eigi skipti sendanda og viðtakanda né skipti þriðja aðila, er leiðir rétt sinn frá öðrum hvorum hinna, t. d. lánardrottinn, sem hefur lánað fé gegn tryggingu í flugfarmbréfi.

Ákvæði 12. og 13. gr. eru samkvæmt 15. gr. hjákvæmileg, enda sé fráviks skilmerkilega getið í flugfarmbréfi.

IATA skilmálar geyma ýtarlegar reglur um flugfarmbréf. Að því leyti sem þær reglur eru frábrugðnar reglum sáttmálans, verður að geta þeirra í flugfarmbréfi samkvæmt 15. gr., eigi þær að koma til framkvæmda.

Samkvæmt sáttmálanum eru flugfarmbréf eigi traustnæm (negotiable) eins og farmskirteini sjóréttarins, en eigi bannar sáttmálinn að gera megi flugfarmbréf traustnæm með innanlandslögum. Í IX. gr. sáttmálaaukans er mælt, að ekkert ákvæði sáttmálans skuli girða fyrir útgáfu traustnæmra flugfarmbréfa, þ. e. að afhending flugfarmbréfs jafngildi afhendingu varningsins sjálfs, eftir því sem unnt er.

Um ábyrgð flytjanda.

Nr. 20. Varsjáráttnálinn geymir ákvæði um ábyrgð flytjanda á farþegum. Farþegi er sá, sem tekur sér far með loftfari samkvæmt samningi. Um skipti flytjanda og farþjófs eru engin ákvæði í sáttmálanum. Dæma ber þau skipti eftir lögum þess lands, sem málið ber undir samkvæmt reglum hins alþjóðlega einkamálaréttar. Starfsmenn flytjanda, svo sem flugverjar og aðrir, sem ferðast með í loftfari flytjanda í starfserindum fyrir hann, eru eigi farþegar, sem sáttmálinn tekur til.

Það leiðir af ákvæðum 24. gr. sáttmálans, að eigi má auka ábyrgð flytjanda með innanlandslögum fram yfir það, sem segir í sáttmálanum:

- a. Flytjandi er samkvæmt 17. gr. sáttmálans ábyrgur fyrir líftjóni, líkamsmeiðslum eða heilsutjóni farþega, sem hljóttast af slysi, sem verður í loftfari eða þá er farið er upp í loftfar eða úr því. Slyss er utanaðkomandi skyndilegt áfall, ákoma eða áverki. Ábyrgðin tekur einnig til þess, er afleiðingar slyssins koma síðar fram, að öðrum skilyrðum fullnægðum. Deilt hefur verið um, hvort ákvæðið taki til þess, er einn farþegi skýtur eða smítar annan farþega. Oftast myndi flytjanda takast í slíku tilvikum að sanna sakleysi sitt eða starfsmanna sinna. Flytjandi myndi bera ábyrgð á matareitrun farþega í loftfari sínu, enda sanni hann eigi sakleysi sitt og starfsmanna sinna. Talið er, að ábyrgðin nái til þess, er slyss verður, þá er farþegar fara undir stjórn flytjanda eða starfsmanna hans frá flugstöð að loftfari eða frá því að flugstöðinni. Um niðurfali ábyrgðar, sjá 20. gr.

Um þau efni, sem sáttmálinn lætur ósvarað, ber að dæma eftir heimalögum þess lands, sem málefnið er nánast tengt. Ef íslensk lög taka til slyssins auk sáttmálans, ber að beita ákvæðum 264. gr. laga nr. 19/1940. Um dómstólslandið, sjá 28. gr. sáttmálans.

- b. Flytjandi ber ábyrgð á tjóni, sem hlýtt af því, að skráður farangur eða varningur eyðileggst, spillist eða týnist, meðan á loftflutningi stendur, en það er tímabilið, meðan farangur eða varningur er í vörzlum flytjanda á flugvelli,

í loftfari eða við landingu utan flugvallar, hvar sem er. Loftflutningur tekur eigi til flutnings á láði eða legi utan flugvallar, en fari slíkur flutningur fram til efnda á loftflutningssamningi með því markmiði að ferma, afhenda eða endurferma farangur eða varning, skal, unz annað sannast, við það miða, að tjónið sé afleiðing atburðar, sem gerðist, meðan á loftflutningi stóð, þ. e. lög-
líkur eru fyrir því, að tjónið hafi orðið í loftflutningnum.

Ábyrgð flytjanda er samkvæmt 18. gr. eigi takmörkuð við slyss, svo sem þá er um flutning er að tefla, og tekur yfir viðtækara tímabil en ábyrgð á farþegum samkvæmt 17. gr. Um niðurfall ábyrgðar, sjá 20. og 21. gr.

- c. Flytjandi ber samkvæmt 19. gr. ábyrgð á tjóni, sem hlýzt af drætti á loftflutningi farþega, farangurs eða varnings. Dráttur er, ef loftflutningstíminn í heild er lengri en gera mætti ráð fyrir. Óviðráðanleg atvik, svo sem veður, fella ábyrgð niður, sbr. 20. gr.
- d. Um ábyrgð flytjanda á farangri, sem farþegi hefur í fórum sínum, fer að heimalögum þess lands, sem málið ber undir að alþjóðlegum einkamála-rétti.

Nr. 21. Ábyrgð flytjanda samkvæmt 17.—19. gr. fellur niður:

- a. ef hann sannar, að hann og starfsmenn hans hafa gert allar nauðsynlegar varúðarráðstafanir til að afstýra tjóni eða þeim hafi eigi verið unnt að gera slíkar ráðstafanir. Starfsmenn flytjanda eru í þessu sambandi allir þeir, er hann lætur starfa á sínum vegum til framkvæmdar á flutningssamningi, hvort sem þeir annars eru í þjónustu hans eða eigi. Til þeirra teljast starfsmenn flugvallar, en tæplega starfsmenn valdstjórnarlegrar öryggisþjónustu né veðurþjónustu, sem eigi hlíta stjórn flytjanda.
- b. Nú er vitað, hvernig tjón hefur að höndum borið, og nægir flytjanda sér til sýknu að sanna, að hann og starfsmenn hans hafi af gaumgæfni gætt allra þeirra reglna, sem settar eru til öryggis loftferðum, meðferð loftfars og um val á flugverjum, hlítt veðurfregnum o. s. frv.
- c. Ef orsök slyss eða tjóns er eigi í ljós leidd, fellur ábyrgðin á flytjanda.

Samkvæmt 2. mgr. 20. gr. fellur ábyrgð flytjanda á farangri og varningi niður, ef hann sannar, að tjónið hafi hlotizt af vanrækslu á stjórn loftfars (negligent pilotage or negligence in steering). Vanræksla flugstjóra og annarra flugverja við undirbúning flugs á jörðu niðri, áður en sjálft flugið hefst, falla eigi undir þetta undantekningarákvæði. Um þetta síðasta atriði er þó deilt. Ákvæði 2. mgr. 20. gr. taka eigi til slyss á farþegum.

Sáttmálaaukinn frá 1955 fellir niður undantekningarákvæði 2. mgr. 20. gr., þá er hann kemur til framkvæmda, sjá X. gr. hans.

Af samanburði á 20. gr. og 24. gr. sáttmálans er ljóst, að flytjandi ber eigi ábyrgð á slysi eða tjóni, sem hlýzt af leyndum lesti í loftfari, ef hann sannar að hann og starfsmenn hans hafi gert allar nauðsynlegar varúðarráðstafanir, svo sem að framan getur.

Nr. 22. Í 21. gr. eru ákvæði um ábyrgð tjónþolanda. Nú sannar flytjandi, að sá, sem fyrir tjóni varð, hafi sjálfur verið valdur eða samvaldur tjónsins, og er dómstóli þeim, sem málið ber undir samkvæmt ákvæðum 28. gr., rétt að færa niður eða fella niður skaðabætur úr hendi flytjanda, eftir þeim ákvæðum, sem um það gilda í heimalögum dómstólsins. Sum Bandaríkjanna fella skaðabætur alveg niður, ef tjónþolandi er samvaldur.

Nr. 23. Ábyrgð flytjanda fellur niður samkvæmt 26. gr. sáttmálans:

- a. ef réttthafi kvartar eigi undan tjóni á farangri eða varningi, þegar hann verður tjónsins var, og í síðasta lagi, áður en þrjú dagar eru liðnir frá viðtöku, ef um farangur er að tefla, og sjö dagar, ef um varning er að tefla. Með XV. gr. sáttmálaaukans eru frestir þessir lengdir í 7 daga og 14 daga, þá er hann kemur til framkvæmda. Ef farangur eða varningur glatast eða eyðileggst algerlega, heldur réttthafi bótarétti sínum, þótt eigi sé kvartað. Í slíku

tilviki á flytjandi að vita um, hvernig farið hefur. Rétt er að taka fram í kvörtun, ef gera á kröfu um skaðabætur og á hverjum tilvikum hún er reist. Ef viðtakandi hefur eigi gert áskilnað vegna tjóns á farangri eða varningi, er umráðin voru fengin honum, færast sönnunarbyrði fyrir því, að munirnir hafi verið spilltir við viðtöku, yfir á hann.

b. Ef dráttur verður á flutningi, skal kvarta áður en fjórtán dagar eru liðnir frá því farangur eða varningur var boðinn viðtakanda til umráða. Með XV. gr. sáttmálaaukans er fresturinn lengdur í 21 dag.

Sérhverja kvörtun skal gera með áritun á flutningsskjal eða senda hana bréflaga, áður en frestur er liðinn.

Undandráttur á kvörtun fellir eigi niður rétt viðtakanda, ef flytjandi hefur svik í frammi. *Fraus omnia corrumpit.*

Nr. 24. Samkvæmt 29. gr. fellur réttur til skaðabóta niður, ef mál er eigi höfðað, áður en tvö ár eru liðin frá því er loftfar kom á ákvörðunarstað eða frá þeim degi, er loftfar skyldi koma þangað, eða frá þeim degi, er flutningur stöðvaðist. Ákvæði þetta tekur yfir skaðabætur vegna líkamstjóns eða algerrar eyðileggingar eða glötunar á farangri eða varningi.

Nr. 25. Samkvæmt 23. gr. er hvert ákvæði flutningssamnings ógilt, sem miðar að því að leysa flytjanda undan ábyrgð eða ákveða lægri fjárhæð en getur í sáttmálanum, en flutningssamningur er samt gildur að öðru leyti. Erlendir dómstólar hafa samt metið skilorð í flugfarseðli um, að tilkynna skuli flytjanda um líkamsmeiðsl, áður en 30 dagar eru liðnir frá slysi, samrýmanlegt 23. og 29. gr. sáttmálans, sbr. 33. gr.

Með XII. gr. sáttmálaaukans 1955 er bætt 2. mgr. við 23. gr., þar sem segir, að núverandi 23. gr., er telja beri 1. mgr., skuli eigi taka til ákvæðis í flutningssamningi, er varðar glötun eða tjón, er leiði af eðlislægum ágalla eða lesti varnings, sem fluttur er.

Nr. 26. Ákvæði 22. gr. sáttmálans varða hámarksfjárhæðir þær, sem flytjanda ber að greiða, ef ábyrgð hans verður raunkvæm, enda falli ábyrgð eigi niður samkvæmt undantekningarákvæðum sáttmálans.

Með XI. gr. sáttmálaaukans 1955 er gerð breyting á 22. gr. Ábyrgðarfjárhæðir eru miðaðar við franska franka, er séu $65\frac{1}{2}$ milligramm gulls og $\frac{90}{1000}$ að skirleik. Breyta má fjárhæðunum í gullmynt eða heilar tölur hvaða gjaldmiðils sem er.

Ábyrgð flytjanda gagnvart hverjum einstökum farþega nemur 125 000 frönskum samkvæmt frumsáttmálanum og 250 000 frönskum samkvæmt sáttmálaaukanum.

Ef heimalög dómstólslandsins (28. gr.) mæla um, að skaðabætur skuli inna af hendi með millibilsgreiðslum, skal innstæða þeirra greiðslna nema ábyrgðarfjárhæð.

Farþega og flytjanda er rétt að semja fyrirfram um hærri ábyrgð. Einnig er talið, að semja megi um flutning með sérstökum hætti, t. d. flutning farþega í klefa með ákveðnum loftþrýstingi, og fer þá um ábyrgð flytjanda að heimalögum, ef hann efnir eigi. Leiðir þetta af 33. gr. sáttmálans.

Hámarksábyrgð er 250 frankar fyrir hvert kg farangurs og varnings. Ábyrgð hækkar, ef sendandi gefur yfirlýsingu um hærri verðmæti, er munir eru afhentir, og greiðir viðbótargjald, en komi til dómsmáls, er flytjanda rétt að sanna, að tjónið sé minna. Ef samið er, að flutningur skuli inntur af hendi á nákvæmlega tilteknum degi, getur ábyrgð orðið meiri skv. ákvæðum 33. gr. Sáttmálaaukinn hefur í XI. gr., 2 b, reglur um reikning bóta, er nokkur hluti farangurs eða varnings spillist, tefst eða glatast. Hámarksábyrgð á farangri, sem farþegi hefur í fórum sínum, eru 5 000 frankar, en heimalög dómstólslandsins (28. gr.) skera úr því, hvort bæta skuli slíkan farangur.

Í 4. tl. XI. gr. sáttmálaaukans eru ákvæði um málskostnað:

Nr. 27. Ábyrgð flytjanda getur orðið alger:

a. Samkvæmt ákvæðum 25. gr. Nú hefur flytjandi sjálfur valdið tjóninu af ásetningi eða gáleysi, sem samkvæmt heimalögum dómstólslandsins (28. gr.)

er talið jafngilda ásetningi, og er honum eigi rétt að bera fyrir sig ákvæði sáttmálans, sem ella myndu skjóta loku fyrir eða takmarka ábyrgð hans. Sama gildir, ef starfsmenn flytjanda valda tjóninu með nefndum hætti, er þeir voru innan verkahringis síns. Að íslenskum lögum myndi ákvæðið taka til ásetnings, ásetningsgildis (Dolus eventualis) og stórkostlegs gáleysis, samfara vitneskju um, að skaði myndi sennilega af hljótast. Sáttmálaaukinn rýmkar orðalag 25. gr.

- b. Ef hann flytur farþega án þess að gefa út flugfarseðil, 3. gr. 2. mgr. Sjá nr. 10—14 hér að framan.
- c. Ef hann tekur við farangri, án þess að farangursmiði sé útgefinn, eða hann geymir eigi vissar upplýsingar, 4. gr., 4. mgr. Sjá nr. 10—14 hér að framan.
- d. Ef hann tekur við varningi, án þess að gefa út flugfarmbréf, eða það geymir eigi skýrslur um tiltekin atriði, 9. gr. Sjá nr. 10—14 hér að framan.

Nú er tilætlun, að fleiri en einn flytjandi annist flutning farþega, og ber hver flytjandi þá einungis samkvæmt 2. mgr., 30. gr. ábyrgð gagnvart farþega á þeim hluta flutningsins, sem hann annast, nema öðruvísi semji.

Ef um flutning á farangri eða varningi er að tefla, getur sendandi auk þess gengið að fyrsta flytjanda og viðtakandi að síðasta flytjanda. Þessi sérregla um farangur og varning er sett vegna þess, að sendandi og viðtakandi eiga erfitt með að gera sér grein fyrir, í meðförum hvaða flytjanda tjón hefur orðið, 3. mgr., 30. gr.

Nr. 29. Höfða má mál samkvæmt 28. gr. gegn flytjanda til skaðabóta á yfirráðasvæði sáttmálaaðilja og fyrir dómstóli, sem lögsögu hefur:

- a. á varnarþingi flytjanda,
- b. á varnarþingi aðalstöðvar hans,
- c. á varnarþingi stofnunar, er flutningssamning gerði,
- d. á varnarþingi ákvörðunarstaðar.

Réttarfarsreglum dómstólslands skal beita.

Nr. 30. Varsjársáttmálinn frá 1929 tekur eigi yfir skaðabótaábyrgð starfsmanna flytjanda, en með XIV. gr. sáttmálaaukans er ábyrgð þeirra, þá er þeir vinna í þjónustu hans og innan verkahringis síns að þeim verkefnum, sem sáttmálinn tekur yfir, látin, ef hún er fyrir hendi að þeim heimalögum, sem taka yfir málið, hlíta sömu takmörkunum og ábyrgð flytjanda, og skal þá samanlögð bótafjárhæð, sem flytjandi, starfsmenn hans eða umboðsmenn eiga að inna af hendi, eigi fara fram úr hámarki því, sem í sáttmálanum segir. Þó gildir þetta eigi, ef það sannast, að tjónið hafi orðið af hegðun starfsmanns, viðhafðri í því skyni að valda tjóni eða af skeytingarleysi, samfara vitneskju um, að tjón gæti af hlotizt.

Um IX. kafla frumvarps til laga um loftferðir.

Kafli þessi er sniðinn eftir Varsjársáttmálanum og sáttmálaaukanum. Verða heimalög Íslands þannig samrýmd milliríkjareglum. Heimalögin munu gilda á Íslandi og einnig um milliríkjaflutninga, sem eigi falla beinlínis undir Varsjársáttmálann og nánari tengsl hafa við Ísland en önnur ríki. Einnig valda ákvæði 98. gr. c, 99. gr. c og 103. gr. c, að flutningssamningur megi hlíta ákvæðum Varsjársáttmálans, því að aðiljar semja sig oft undir sams konar ákvæði og í sáttmálanum segir, þótt hann eða heimalögin taki annars eigi til flutningsins. Hér er og rétt að benda á, að 3. mgr. 5. gr. segir, að ákvæðum IX. kafla skuli einnig beita um loftferðir erlends loftfars utan íslensks yfirráðasvæðis, að því leyti sem það leiðir af milliríkjasamningi eða almennum réttarreglum.

Rétt er að athuga, að hin ströngu ákvæði 2. tl. 3. gr., 4. tl. 4. gr. og 9. gr. Varsjársáttmálans virðast standa enn, um þau efni, er sáttmálinn tekur til, en frumvarpið er um þessi efni samið eftir III., IV., VI., og VII. gr. sáttmálaaukans.

Þá er rætt er um einstakar greinar frumvarpsins, er vísað til númera þeirra, sem tekin eru upp í ritgerðina um Varsjársáttmálann.

Um 96. gr.

Ákvæðið varðar gildisorð kaflans og er lagað eftir 1. gr., 1. tl., Varsjársamningsins, sbr. nr. 3, nr. 4 og nr. 8 að framan.

Um 97. gr.

Ákvæði 1. mgr. varðar einnig gildisorð kaflans og er lagað eftir ákvæði 2. gr., 2. tl., Varsjársáttmálans, eins og það hefur verið orðað með II gr. sáttmálaaukans frá 1955, sbr. nr. 3, a, hér að framan.

Ákvæði 2. mgr. 97. gr. frv. er sniðið eftir XVI. gr. sáttmálaaukans, er breytir 34. gr. sáttmálans. Sjá nr. 3, c, að framan.

Um 98. gr.

Greinin varðar farseðla og er sniðin eftir III. gr. sáttmálaaukans. Í samræmi við III. gr., 2, sáttmálaaukans, veitir farseðill samkvæmt ákvæðinu löglikur fyrir flutningssamningi og efni hans. Í nr. 14 að framan er því lýst, hvernig sáttmálaaukinn gerir efni farseðils einfaldara en eftir frumsáttmálanum, sbr. 3. gr. hans, og mildar ábyrgð flytjanda, frá því sem er samkvæmt gildandi sáttmála. Frumvarpið fylgir sáttmálaaukanum. Sjá 128. gr. frv.

Um 99. gr.

Grein þessi fjallar um farangursmiða og er sniðin eftir IV. gr. sáttmálaaukans. Gerir hún efni farangursmiða einfaldara en það er eftir frumsáttmálanum, sjá 4. gr., 3. tl., hans, og mildar hlut flytjanda með sama hætti. Sjá nr. 14 og nr. 17, og svo 128. gr. frv.

Um 100. gr.

Greinin fjallar um flugfarmbréf og er sniðin eftir 6. gr. Varsjársáttmálans. Sjá nr. 14, nr. 19 og 128. gr. frv.

Um 101. gr.

Greinin fjallar um eintök flugfarmbréfs og er sniðin eftir 6. gr. Varsjársáttmálans með þeirri breytingu, sem gerð var á henni með V. gr. sáttmálaaukans. Sjá nr. 15.

Um 102. gr.

Ákvæði þetta er sett flytjanda til hægðarauka, ef hann kynni að flytja vöruhloti frá sama sendanda, hvern með sínu loftfari. Getur hann þá krafizt, að fyrir hverjum vöruhlot sé gefið út flugfarmbréf.

Um 103. gr.

Grein þessi kveður á um efni flugfarmbréfs og er sniðin eftir VI. gr. sáttmálaaukans. Gerir hún efni flugfarmbréfs miklu einfaldara en það er samkvæmt 8. og 9. gr. frumsáttmálans. Sjá nr. 14 og svo 128. gr. frv.

Um 104. gr.

Efni greinar þessarar er lagað eftir VII. gr. sáttmálaaukans, sem ætlað er að breyta 9. gr. Varsjársáttmálans og draga úr ábyrgð þeirri, sem 9. gr. hans leggur á flytjanda, er flugfarmbréf er eigi í lagi. Sjá nr. 14.

Um 105. gr.

Greinin kveður á um ábyrgð sendanda á efni flugfarmbréfs og er sniðin eftir 10. gr. Varsjársáttmálans með þeirri breytingu, sem VIII. gr. sáttmálaaukans er ætlað að gera um ábyrgð sendanda. Sjá nr. 16.

Um 106. gr.

Grein þessi er sniðin eftir 11. gr. Varsjársáttmálans og fjallar um skýrslur í flugfarmbréfi. Sjá nr. 17.

Um 107. gr.

Greinin er sniðin eftir 12. gr. Varsjársáttmálans og varðar ráðstöfun sendanda á varningi, sem fluttur er. Sjá nr. 18.

Um 108. gr.

Greinin er löguð eftir 1. og 2. mgr. 13. gr. Varsjársáttmálans og fjallar um rétt viðtakanda til varnings, sem fluttur er. Sjá nr. 19.

Um 109. gr.

Greinin er sniðin eftir 3. mgr. 13. gr. Varsjársáttmálans og varðar rétt viðtakanda á hendur flytjanda. Sjá nr. 19.

Um 110. gr.

Ákvæðið er sniðið eftir 2. mgr. 15. gr. Varsjársáttmálans og varðar hjákvæmi-
legar reglur um flugfarmbréf. Sjá nr. 19.

Um 111. gr.

Greinin er sniðin eftir 16. gr. Varsjársáttmálans og leggur á sendanda ábyrgð á því, að tilteknar skýrslur og skjöl séu efnislega réttar. Sjá nr. 16.

Um 112. gr.

Greinin er sniðin eftir 17. gr. Varsjársáttmálans og kveður á um ábyrgð flytjanda á tjóni, á lífi, limum og heilsu farþega af völdum slyss í loftfari, þá er farið er í það eða úr því. Sjá nr. 20, einkum 20 a.

Um 113. gr.

Greinin er sniðin eftir 18. gr. Varsjársáttmálans og kveður á um ábyrgð flytjanda á skráðum farangri og varningi. Sjá nr. 20, einkum 20 b.

Um 114. gr.

Greinin er sniðin eftir 19. gr. Varsjársáttmálans og leggur ábyrgð á flytjanda á drætti við flutning. Sjá nr. 20, einkum 20 c.

Um 115. gr.

Greinin varðar lausn flytjanda undan ábyrgð. Er hún sniðin eftir 20. gr. Varsjársáttmálans í þeirri mynd, sem hún hefur eftir breytingu, sem með X. gr. sáttmálaaukans er ætlað til, að á henni verði. Sjá um þetta nr. 21.

Um 116. gr.

Greinin varðar sekt tjónþolanda. Er ákvæðið í samræmi við 21. gr. Varsjársáttmálans, sbr. nr. 22.

Um 117. gr.

Greinin kveður á um hámark ábyrgðar flytjanda. Eru ákvæðin sniðin eftir 22. gr. í þeirri mynd hennar, sem hún hefur fengið með XI. gr. sáttmálaaukans. Fjárhæðir ábyrgðar eru tilteknar í gullmynt samkvæmt XI. gr. Þykir það heppileg regla. Gæta verður og þess, að íslenzku lögin munu gilda að nokkru í milliríkjaflugi samkvæmt reglum hins alþjóðlega einkamálaréttar. Athuga í því sambandi ákvæði 3. mgr. 5. gr., 128. gr., 98. gr. c, 99. gr. c og 103. gr. c frv. Sjá og nr. 26.

Um 118 gr.

Greinin leggur bann við því, að flytjandi semji sig almennt undan ábyrgð þeirri, er lögin leggja á hann. Er ákvæðið sniðið eftir 23. gr. Varsjársáttmálans í þeirri mynd hennar, sem hún hefur fengið með XII. gr. sáttmálaaukans. Er flytjanda því heimilt að undanþiggja sig ábyrgð af tjóni eða spjöllum, sem hlýzt af eðlislægum eiginleika eða galla á varningi. Sjá nr. 9 og 25.

Um 119. gr.

Greinin kveður á um, hvenær ábyrgð flytjanda verður alger. Er ákvæðið sniðið eftir 25. gr. Varsjársáttmálans í þeirri mynd hennar, sem hún hefur hlotið með XIII. gr. sáttmálaaukans, en þó að nokkru endurbætt. Sjá nr. 27.

Um 120. gr.

Ákvæði greinar þessarar hvíla á þeim sjónarmiðum, sem rakin eru í nr. 30 að framan.

Um 121. gr.

Grein þessi er sniðin eftir 26. gr. Varsjársáttmálans í þeirri mynd hennar, sem hún hlaut með XV. gr. sáttmálaaukans. Er hér kveðið á um afleiðingar þess, er viðtakandi tekur við farangri og varningi án athugasemda og svo um kvörtun af hans hendi og kvörtunarfresti. Sjá nr. 23.

Um 122. gr.

Greinin er sniðin eftir 4. tl. 26. gr. Varsjársáttmálans. Ef svik eru framin af hendi flytjanda, helzt réttur viðtakanda, þótt hann kvarti eigi. Sjá nr. 23.

Um 123. gr.

Hin 1. mgr. greinarinnar varðar varnarþingsákvæði heimalaga, en 2. mgr. er sett til samræmis við 28. gr. Varsjársáttmálans. Sjá nr. 28.

Um 124. gr.

Greinin kveður á um fyrning skaðabótakröfu samkvæmt IX. kafla frv. Er ákvæði þetta sniðið eftir 29. gr. Varsjársáttmálans. Sjá nr. 24.

Um 125. gr.

Greinin kveður á um, að hvaða flytjanda megi ganga, er fleiri en einn annast flutning. Ákvæðið er sniðið eftir 30. gr. Varsjársáttmálans. Sjá nr. 27.

Um 126. gr.

Ákvæði þetta varðar flutning, sem fer að nokkru fram með loftfari og að nokkru með öðru flutningstæki. Er ákvæðið sniðið eftir 31. gr. Varsjársáttmálans.

Þá er loftflytjandi framkvæmir sjálfur þær greinar flutnings, sem lögin taka eigi til, t. d. flutning farþega til lofthafnar, er heppilegt að taka skilmála fyrir þeim flutningi upp í farseðil.

Um 127. gr.

Ákvæðið er sniðið eftir 32. gr. Varsjársáttmálans og ógildir samninga, er aðiljar gera fyrirfram, þar sem tilætlunin er að vikja frá ákvæðum sáttmálans um, hvaða lands lögum beita skuli eða um varnarþing. Heimilt er þó að semja um gerðardóm vegna tjóns, er verður við flutning á varningi, enda sé gerðardómur háður á einhverjum þeim stað, þar sem löglegt varnarþing er samkvæmt 123. gr. (28. gr. sáttmálans) og málið útkljáð skv. ákvæðum hans, að því leyti sem þau taka til þess.

Um 128. gr.

Ákvæði 1. mgr. þessarar greinar eru sett í því skyni, að loftflutningaskjöl, sem t. d. eru gerð utan Íslands og snerta Ísland, falli undir ákvæði laganna, þótt þau fullnægi eigi alveg skilyrðum 98. gr. 1 c, 99. 1 c og 103. 1 c.

Ákvæði 2 mgr. varðar milliríkjaloftflutning, sem eigi hlitir Varsjársáttmálanum og snertir Ísland. Ef flutningaskjölin eru gefin út í ríkjum, sem eigi eru aðiljar að Varsjársáttmálanum, er venjulega eigi vísað til sáttmálans í þeim. Flytjanda er allt að einu veitt heimild til að bera fyrir sig takmörkun ábyrgðar samkvæmt 117. gr.

Um 129. gr.

IX. kafli frumvarpsins er sniðinn eftir Varsjársáttmálanum frá 12. okt. 1929 og þeim breytingum, sem gerðar voru á honum með sáttmálaaukanum í Haag 28. september 1955. Er við það miðað, að ákvæðin hæfi milliríkja loftferðum. Undantekningarákvæði 129. gr. veita heimild til að beita einfaldari reglum um farseðla, farmiða og flugfarmbréf í loftferðum, sem einungis fara fram á íslenzku yfirráðasvæði.

Um 130. gr.

Ákvæði 1. mgr. þarfnast eigi skýringa.

Þar sem IX. kafli er, eins og áður segir, sniðinn eftir Varsjársáttmálanum og breytingum Haag-sáttmálans við hann, ber einnig að taka upp í hann heimild sáttmálaríkis samkvæmt viðbótarbókun við 2. gr. Varsjársáttmálans til að undanþiggja ákvæðum sáttmálans milliríkja loftferðir, sem ríki framkvæmir beinlínis sjálf, en slíka undanþágu hafa ýmis ríki áskilið sér. Einnig ber að taka upp í frumvarpið heimild ríkis samkvæmt XXVI. gr. sáttmálaaukans (sjá lög nr. 46/1956) til að undanþiggja sáttmálaaukanum, ef til kemur, loftflutninga á vegum herstjórnar ríkisins.

Um 131. gr.

Varsjársáttmálinn er enn í gildi, en sáttmálaaukinn hefur eigi verið fullgiltur af 30 ríkjum, svo sem XXII. gr. ákveður honum til gildis. Verður því að beita Varsjársáttmálanum í skiptum sáttmálaríkja hans.

Um X. kafla.

Skaðabætur.

Milliríkjanefndir hafa unnið að því árum saman að semja reglur um skaðabætur vegna tjóns, sem verður af völdum loftfars á mannvirkjum eða hlutum á jörðu niðri. Á þriðju alþjóða ráðstefnunni um loftferðamál í Róm í maí 1933 var um efnið fjallað. Sáttmáli var þar samþykktur um nokkrar samræmdar reglur um tjón, sem loftför valda þriðja manni á jörðu niðri. Sáttmálinn var undirritaður af 20 ríkjum, þar á meðal Danmörku og Noregi. Hins vegar var sáttmálinn einungis fullgiltur af 5 ríkjum, þar á meðal voru Norðurlönd eigi. Sáttmálaauki var samþykktur í Brüssel 1938. Eftir stríðslok lét Alþjóðaflugmálastofnunin málið til sín taka. Málið var til meðferðar á þingi hennar í nefndum. Loks sátu fulltrúar 31 ríkis á ráðstefnu í Róm í september—október 1952. Þar undirrituðu 15 ríki nýjan sáttmála um efnið, og var Danmörk á meðal þeirra. Nú hafa a. m. k. 26 ríki undirritað hann, en tiltölulega fá fullgilt hann.

1. Báðir sáttmálarnir eru reistir á meginreglunni um hlutlæga ábyrgð, þ. e. ábyrgð, hvort sem um sök er að tefla eða eigi, en ábyrgðin er takmörkuð við hámarksfjárhæðir. Sáttmálarnir varða ábyrgð á loftfari frá einu sáttmálaríki, þá er það er í öðru sáttmálaríki. Loftfar, sem tjóni veldur, verður að hafa verið á flugi, en samkvæmt 3. tl. 2. mgr. sáttmálans 1933 er loftfar á flugi frá upphafi flugstjórntaka til loka landingarstjórntaka. Í 2. tl. 1. gr. sáttmálans frá 1952 segir, að loftfar sé á flugi, frá þeirri stundu, er orku er beitt til hins raunverulega flugtaks, unz landingarskeiði lýkur.

2. Samkvæmt báðum sáttmálunum verður að vera um að tefla tjón á jörðu niðri, þ. e. láði eða legi, er þriðji aðili hefur orðið fyrir, enda sé hann eigi við loftferðina riðinn sem flugverji, farþegi eða umráðandi loftfars. Sjá upphaf sáttmálanna, 22. gr. sáttmála 1933 og 25. gr. sáttmála 1952. Tjón, sem verður á loftförum, sem eru niðri á láði eða legi, og tjón á skipum falla undir ákvæði sáttmálanna. Hins vegar taka sáttmálarnir eigi til tjóns, sem verður í lofti, á öðrum loftförum, mönnum eða munum, sem í þeim eru. Nú rekast loftför saman í lofti og tjón á mönnum eða munum hlýzt af því á jörðu niðri, og bera umráðendur loftfaranna ábyrgð.

3. Ábyrgðin hvílir samkvæmt sáttmálunum fyrst og fremst á umráðanda loftfars, sjá 1. tl. 4. gr. sáttmála 1933 og 1. tl. 2. gr. sáttmála 1952. Umráðandi er samkvæmt 2. tl. 4. gr. sáttmála 1933 sá, sem umráðin hefur yfir loftfarinu og notar það á sinn kostnað, en 5. gr. fjallar um notanda, sem eigi hefur fengið umráðin með réttu. Samkvæmt 2. tl. 2. gr. sáttmálans 1952 er umráðandi sá, sem notar loftfarið, þá er slys verður, en hafi sá aðili, er hann leiddi notkunarrétt sinn til loftfarsins frá, beint eða óbeint, áskilið sér yfirstjórn loftferðarinnar, telst þessi síðarnefndi umráðandi þess. Notandi loftfars skv. sáttmálanum 1952 telst sá, sem notar það sjálfur, eða sá, er starfsmenn hans eða aðstoðarmenn nota það í starfa sínum, hvort sem þeir halda sig innan eða utan ákvæðisréttar síns. Í 3. gr. sáttmálans frá 1952 segir: Nú hefur sá, sem var umráðandi loftfars á þeim tíma, er tjón varð, eigi einkarétt til notkunar loftfarsins fyrir lengri tíma í einu en 14 daga alls, og ber þá sá, sem hann leiðir rétt sinn frá, samábyrgð með umráðanda. Hvor þeirra er ábyrgur samkvæmt ákvæðum og innan ábyrgðarmarkna sáttmálans.

Samkvæmt báðum sáttmálunum eru löglíkur fyrir því, að skrásettur eigandi sé umráðandi, 3. tl. 4. gr. sáttmálans 1933 og 3. tl. 2. gr. sáttmálans 1952.

Nú er ábyrgð umráðanda loftfars takmörkuð, og er ábyrgð miðuð við þunga loftfars. Hámarksfjárhæðir eru mun hærri í sáttmálanum 1952 en sáttmálanum 1933.

Samkvæmt 11. gr. sáttmálans 1952 nemur ábyrgðin vegna loftfars að þyngd 1000 kg. eða minna 500.000 Poincaré frónkum. Hún hækkar með þyngd loftfars allt upp í 10.500.000 franka auk 100 franka fyrir kg. hvert. að því er varðar loftför, sem veга meira en 50.000 kg. Fyrir hvern mannskaða er hámarksábyrgð 500.000 Poincaré frankar, sem lækkar, ef svo margir verða fyrir tjóni, að hámarksábyrgð hrekkur eigi til að greiða hvern mannskaða, svo sem sagt var. Ef lækka þarf bætur af þessum sökum, eru rækilegar reglur, hvernig lækka skal hverja kröfu. Umráðanda ber að setja tryggingu fyrir ábyrgð sinni, váttryggingu, geymslugreiðslu eða bankaábyrgð.

Ef aðili notar loftfar án heimildar, ber hann venjulega takmarkaða ábyrgð samkvæmt 5. gr. sáttmála 1933. Umráðandi ber samábyrgð, ef hann hefur eigi gætt loftfars sem skyldi. Notandi ber einnig takmarkaða ábyrgð eftir sáttmála 1952, ef hanu hefur löglegar vörzlur loftfars, en ef notandi nær völdum loftfars á ólöglegan hátt, ber hann skv. 2. tl. 12. gr. ótakmarkaða ábyrgð. Umráðandi loftfars ber skv. 4. gr. sáttmálans takmarkaða ábyrgð á nefndu atferli notanda, enda sanni hann eigi, að hann hafi gætt fullrar ástundunar um gæzlu loftfarsins.

Samkvæmt 14. gr. sáttmálans 1933 ber umráðandi ótakmarkaða ábyrgð:

- a. ef tjónþolandi sannar, að umráðandi loftfars eða starfsmenn hans hafi valdið tjóni af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi, enda sanni umráðandi eigi, að tjónið hafi orðið af skakkri stjórn loftfars eða, sé starfsmönnum umráðanda um að kenna, að hann hafi neytt allra tiltækra ráða til að afstýra tjóni;
- b. þá er umráðandi loftfars hefur vanrækt að setja tryggingu eða næga tryggingu samkvæmt sáttmálanum eða trygging er óvirk.

Samkvæmt 1. tl. 12. gr. sáttmálans 1952 ber umráðandi ótakmarkaða ábyrgð, þá er tjónþolandi sannar, að umráðandi eða starfsmenn hans hafi valdið tjóninu með hegðun, drýgðri í því skyni að valda tjóni, og að starfsmenn umráðanda loftfars hafi starfað innan verkahringis síns, ef þeir eru valdir að slysinu.

Ábyrgð starfsmanna er samkvæmt 9. gr. sáttmálans 1952 háð ákvæðum og takmörkunum sáttmálans.

Hér hafa verið rakin í allra stærstu dráttum meginsjónarmið nefndra sáttmála. Það voru stórveldin, sem lögðu megináherzlu á að takmarka ábyrgð umráðanda lofffars. Þótt Danmörk hafi undirritað sáttmálann frá Róm 1952, hafa Danir enn ekki treyst sér til að semja lög eftir honum.

Alten hæstaréttardómari hefur í Noregi fengizt við að sníða frumvarp til laga eftir sáttmálanum, en hefur lagt til, að sjá, hvað setur, áður en ráðizt verður í nýja löggjöf um þessi efni, lagaða eftir sáttmálanum. Vera má, að sáttmálanum verði breytt, áður en til fullgildingar kemur af hendi stærstu ríkja. Að svo komnu máli eru meginsjónarmið VII. kafla laga nr. 32/1929 látin haldast. Ábyrgð er ótakmörkuð án tillits til saka. Þá er fastar alþjóða reglur hafa myndazt um þessa ábyrgð, verður að endurskoða þenna kafla laganna.

Um 132.—134. gr.

Vísast til þess, sem að framan er sagt.

Um 135. gr.

Ákvæði þetta er í samræmi við ákvæði 51. gr. sjómannalaga nr. 41/1930.

Um 136. gr.

Ákvæði 1. mgr. kemur í stað 34. gr. laga nr. 32/1929. Hámarksfjárhæðir þeirrar greinar eiga eigi lengur við.

Nýmæli er ákvæði 2. mgr. um, að ráðherra sé rétt að kveða á um, að loftflytjandi taki vátryggingu eða aðra tryggingu til bóta á tjóni, er hann ber ábyrgð á samkvæmt IX. kafla frv., og svo til bóta á öðru tjóni á mönnum og munum í loftfari, t. d. á slysum flugverja og tjóni á munum þeirra. Ef loftfar er notað, án þess að fyrir hendi sé lögmæt trygging, varðar það refsingu skv. 157. gr. frv. og hljótist mjög mikið tjón af, við 2. mgr. 180. gr.

Um XI. kafla.

Hinn 29. september 1938 undirrituðu fulltrúar nokkurra ríkja í Brüssel sáttmála um samræmingu reglna um aðstoð og björgun, sem loftför verða aðnjótandi eða inna af hendi á sjó. Danmörk ein Norðurlanda undirritaði. Ekkert ríki virðist hafa fullgilt sáttmála þenna, en með honum er flugstjórum loftfara og skipstjórum skipa gert að skyldu að koma mönnum til hjálpar, sem eru í lífshættu á sjó, en skylda flugstjórans er því háð, að honum sé unnt að inna hana af hendi án yfirvofandi hættu fyrir loftfarið, áhöfn þess, farþega eða aðra menn.

Unnið er að alþjóða sáttmála um björgun loftfara á landi að tilhlutan Alþjóða-flugmálastofnunarinnar.

Í 25. gr. Chicago-sáttmálans, nr. 45/1947, er svo mælt, að sáttmálaríki hvert tekst á hendur að gera þær ráðstafanir, sem það telur framkvæmanlegar til hjálpar loftförum, sem eru nauðstödd á yfirráðasvæði sínu og leyfa eiganda slíks lofffars eða yfirvöldum í skrásetningarlandi lofffarsins að gera þær ráðstafanir til hjálpar, sem nauðsynlegar eru samkvæmt atvikum. Þá er sáttmálaríki hefur leit að týndu loftfari, skal höfð samvinna um samræmd úrræði, sem á hverjum tíma eru ákveðin samkvæmt þessum sáttmála.

Í viðbæti (annex) 12, Search and Rescue, sem kom til framkvæmda 1. desember 1950, eru settar reglur um leitar- og bjargstarfsemi í sáttmálaríkjunum. Í tl. 2. 1 er mælt, að skyldan taki til slíkrar starfsemi út á haf og út fyrir landhelgi, neighbouring territories or seas, og samkvæmt tl. 2. 1. 1. er skyldan jafn rík, hvert sem er þjóðerni lofffars þess, sem koma þarf til hjálpar. Samkvæmt tl. 2. 1. 2 skal leyfa eiganda nauðstadds lofffars og ríki, þar sem það er skrásett að senda loftför, tæki og hjálparsveitir inn á yfirráðasvæði sáttmálaríkis til leitar að loftfarinu eða til bjargar mönnum úr því, er lífs kunna að vera, enda sé eigi farið inn á bannsvæði

og yfirvöldum í því ríki, sem um er að tefla, sé áskilinn eftirlitsréttur. Í t. 2, 1. 3. er jafnvel mælt með leyfi til farar inn á bannsvæði til hjálpar, ef nauðsyn krefur.

Í 3.—6. kafla viðbættisins eru ýmsar reglur um bjargstarfsemi og í viðbæti nr. 11, Air traffic Services, t. 5. 2. 1. o. áfr., eru fyrirmæli til flugumferðarstjórnar um samvinnu við bjargstöðvar, er stofna ber.

Sáttmáli frá 10. okt. 1948 um verndun mannlífa á sjó geymir í V. kafla, 10. reglu, ákvæði um skyldu skipstjóra að fara til hjálpar nauðstöddum mönnum á sjó, er skipi eða loftfari hefur hlekkzt á. Sjá lög nr. 56/1932 um ráðstafanir til öryggis við siglingar.

Samkvæmt IV. gr. sáttmála 19. júní 1948 um alþjóðlega viðurkenningu á réttindum í loftförum njóta bjarglaun forréttar fyrir öðrum réttindum í loftförum. Sáttmáli þessi var undirritaður af hendi Íslands. Bandaríkin hafa fullgilt hann.

Um 137. gr.

Flugmálaráðherra ber að setja reglur um hjálp til handa loftfari og mönnum í því, þá er brýna nauðsyn ber til. Honum ber að setja fyrirmæli um, hvenær einkaaðiljum ber að inna af hendi leitar- og hjálparstarfsemi. Skylda einstaklinga og fyrirtækja til leitar getur verið þungbær, þá er leita verður um stór landsvæði og hafsvæði. Er hér um að tefla miklu viðtækari skyldu en í 221. gr. laga nr. 19/1940 getur. Er þetta í samræmi við 25. gr. Chicago-sáttmálans.

Ráðherra ákveður þóknun fyrir hjálparstarfsemi, ef hennar er krafizt, úr hendi umráðanda eða eiganda loftfars. Ákvæði 1. mgr. 137. gr. eru við það miðuð, að einkaaðiljar eigi ekki lögkröfur til fulls endurgjalds fyrir kostnað sinn og fyrirhöfn, en 138 gr. fjallar um það, er fjárverðmætum er bjargað. Ef einkaaðiljar framkvæmdu hjálparstarfsemi samkvæmt beinni skipan yfirvalda, kæmi til mála, að ríkið greiddi þá þóknun, sem ráðherra ákveður, en framkrefði síðan umráðanda eða eiganda loftfars. Ástæða væri til að ákveða þóknun ríflagri, ef um sök umráðanda loftfars eða starfsmanna hans er að tefla. Sjálfu er ríkinu heimilað að heimta kostnað, sem það hefur haft af leit, en nokkur vafi hefur þótt vera á því, hvort 25. gr. Chicago-sáttmálans veitti ríkinu slíkan rétt, og er ákvæði 2. mgr. 137. gr. því orðað sem raun ber vitni.

Brot gegn skyldu skv. 137. gr. varðar við 175., 176. gr., sbr. 181. gr.

Um 138. gr.

Ákvæði þetta er sniðið eftir ákvæðum siglingalaga um björgun, en gildir bæði á láði og legi.

Ákvæði 2. mgr. tekur til loftfars, sem hlekkzt hefur á. Veitir það þeim, sem varðveitir það og afstýrir frekari spjöllum á því, t. d. með flutningi á því, húsaskjóli eða varðgæzlu við það, rétt til endurgjalds.

Um 139. gr.

Rétt er að benda á, að eigandi bjargaðs varnings ábyrgist eigi einungis með því, sem bjargað er, heldur einnig með verðmæti þess. Glötun bjargaðs varnings, sem bjargandi á eigi sök á, sviptir bjarganda eigi kröfu sinni.

Um rannsókn flugslysa.

Í 12. t. 2. gr. laga nr. 82/1961 segir, að rannsókn og meðferð samkvæmt lögnum skuli sæta slys og aðrar ófarir lögum og venju samkvæmt eða eftir sérstöku boði dómsmálaráðherra.

Samkvæmt 2. mgr. 5. gr. nefndra laga getur dómsmálaráðherra skipað dóm fleiri dómurum, er halda megi dómþing hvar sem er á landinu, ef málið þykir ofvaxið hinum reglulega dómara.

Þrátt fyrir þetta þykir rétt að setja nokkrar sérreglur um rannsókn flugslysa.

Í 26. gr. Chicago-sáttmálans segir, að verði loftfar frá sáttmálaríki fyrir slysi í öðru sáttmálaríki og hljótist af því mannsbani eða mikil meiðsl eða það bendi til mikils tæknilegs galla á loftfarinu eða loftferða-tilfæringum, skuli sáttmálaríki, þar sem slysið varð, hefja rannsókn á orsökum slyssins, og skuli rannsókn þessa framkvæma samkvæmt þeim reglum, sem Alþjóðflugmálastofnunin mælir með, eftir því sem samrýmt verður lögum ríkisins.

Veita skal ríki því, þar sem loftfarið er skráð, færi á því að skipa athugasemir, sem séu viðstaddir rannsóknina, og ríki það, sem rannsóknina framkvæmir, skal gefa hinu ríkinu skýrslu um rannsóknina og niðurstöður hennar.

Nefnd 26. gr. tekur einungis til slysa, er verða á loftfari eins sáttmálaríkis í öðru sáttmálaríki.

Samkvæmt skýrgreiningu Alþjóðflugmálastofnunarinnar er um flugslys að tefla, þá er slys verður í beinu sambandi við flug, og vávænt (adækvat) orsakasamband er auk þess milli slyssins og galla á loftfari, stjórn þess, flugvirki eða flugvallarþjónustu. Rétt er flugmálaráðherra að kveða nánar á, hvenær flug hefst og því lýkur í þessu sambandi.

Viðbætur 13, Accident aircraft Inquiry, sem í gildi gekk 1. september 1951, geymir ýmsar reglur um rannsókn flugslysa, tryggingu sönnunar, gæzlu og meðferð loftfars eftir slys og tilkynningu til skrásetningarríkis. Sáttmálaríki, þar sem slys verður, ber ábyrgð á rannsókn, en er þó rétt að veita skrásetningarríkinu færi á að framkvæma rannsóknina (tl. 5, 1).

Það ríki, sem rannsóknina hefur á hendi, skal afla þeirrar vitneskju, sem unnt er, skrásetja öll atriði, sem máli skiptir (tl. 5, 2). Slysstað skal kanna gaumgæfilega, skoða og rannsaka flak og afla vættis. Skrásetningarríki skal ætíð vera rétt og unnt að skipa fulltrúa sinn til þátttöku í rannsókninni (tl. 5, 3 og 5, 6). Rækilega greinargerð um rannsóknina skal senda skrásetningarríki (tl. 5, 4).

Um 140. gr.

Um skyldu flugstjóra til að tilkynna flugmálastjórninni flugslys og gefa skýrslu um það eru ákvæði í 50. gr.

Ákvæði 140. gr. er lagað eftir 26. gr. Chicago-sáttmálans, en gildir vitaskuld um hvers konar slys, sem verður hér á landi og verður með þeim hætti, er í greininni segir.

Þá er skilyrði greinarinnar eru fyrir hendi, er flugmálastjórninni skylt að láta fara fram rannsókn. Ef um meiri háttar slys er að tefla, er flugmálastjórninni rétt að kynna sér og gera þær ráðstafanir, sem hún telur við þurfa.

Tálmun á rannsókn varðar við 175. gr.

Um 141. gr.

Nauðsyn ber til, að yfirvöld fái, svo fljótt sem nokkur kostur er, vitneskju um flugslys. Er sú skylda því lögð á menn að tilkynna það tafarlaust réttum aðilum. Brot gegn ákvæði 141. gr. varðar við 177. gr.

Um 142. gr.

Ákvæði 142. gr. miðar að því að girða fyrir það, að sönnunargögnum sé spillt. Sáttmálaríki Chicago-sáttmálans er samkvæmt viðbæti 13, tl. 3, 1 og 2, skylt, er loftfar annars sáttmálaríkis verður fyrir flugslysi á yfirráðasvæði þess, að tryggja sönnunargögn fyrir orsökum slyssins, eftir því sem verða má, og veita fulltrúum frá því ríki færi á því að kanna vettvang.

Ákvæði 2. mgr. veitir þó heimild til að fórna sönnunargögnum, að því leyti sem það er nauðsynlegt til að bjarga mannlífum eða varðveita enn stærri hagsmunum eða verðmæti en þau, sem fórnað er. Er þetta í samræmi við ákvæði viðbætis 13, tl. 3, 2.

Brot gegn ákvæði 142. gr. varðar við 175. gr.

Um 143. gr.

Grein þessi veitir starfsmönnum flugmálastjórnar ýmis hagræði við rannsókn flugslysa. Þeir eiga rétt til að fara um vettvang, taka skýrslur af mönnum, krefjast framlagningar á bókum og öðrum skjölum og krefjast aðstoðar lögreglu. Eigi takmarkar þess réttur flugmálastjórnar rétt og skyldu ákærvalds samkvæmt lögum nr. 82/1961.

Rétt er að benda á lokaákvæði 143. gr. um, að eiganda eða umráðanda loftfars sé rétt að krefjast framhaldsrannsóknar.

Um 144. gr.

Flugmálastjórn framkvæmir rannsókn sína í því skyni að finna orsakir slyss og gera ráðstafanir til að afstýra framvegis slíkum slysum, ef þess er kostur. Rétt er henni og skylt að benda á, er brot hafa valdið eða stuðlað að slysinu, og gera tillögur um að svipta þá, sem brotið hafa í starfa sínum, starfsréttindum.

Um 145. gr.

Með ákvæðum 140.—144. gr. er á engan hátt dregið úr ákvæðum laga nr. 82/1961 um skyldu til að framkvæma réttarrannsókn út af flugslysum. Erfitt mun reynast að skipa fyrir fram loftferðadóm með þeim hætti, sem segir í 48. gr. laga nr. 68/1947. Er því lagt til, að sú leið sé farin, er í greininni segir.

Um 146. gr.

Ákvæðið þarfnast eigi sérstakra skýringa.

Um XII. kafla.

Um 147. gr.

Flugmálastjórninni eða fulltrúum hennar er rétt að banna, ef því er að skipta með aðstoð lögreglu, brottflug loftfars af flugvelli, ef ætla má að það sé eigi loft hæft, tilhlýðilega áhöfn skipað eða það mundi verða notað andstætt ákvæðum loftferðalaganna eða reglum, settum samkvæmt þeim, t. d. notað til flutnings á farþegum og varningi í fjáraflaskyni andstætt ákvæðum 7. kafla. Af ákvæðinu leiðir, að réttbær handhafi valds ber að hafa eftirlit á flugvöllum í þessu efni, t. d. loftumferðarstjórar. Ákvæðið er einnig talið eiga við, er til stendur að taka loftfar á bíl og flytja brott til flugs frá öðrum velli. Venjulega mundi nægja bann og hald réttbærs fulltrúa flugmálastjórnar á skilríkjum þeim, sem í loftfari á flugi eiga að vera, en kveðja verður lögreglu til, ef beita á aflrænu valdi, nema bráðum háska þurfi að afstýra.

Ákvæðinu má beita gegn erlendum loftförum, en samkvæmt viðbæti 8, Air worthiness of Aircraft, II, tl. 6,2 o. áfr. ber það undir yfirvöld í skrásetningarlandinu að kveða á um, hvort loftfar, sem bilað hefur, sé orðið lofthæft, en öðru sáttmálaríki er þó rétt, þá er loftfarið er á yfirráðasvæði þess, að banna því flug, enda sé yfirvöldum í skrásetningarríkinu strax tilkynnt þetta, en það ákveður síðan, hvort loftfarið sé lofthæft.

Ákvæði 147. gr. veita eigi heimild til að banna loftfari brottflug vegna brota á öðrum lögum en loftferðalögum, t. d. tollalögum, refsilögum o. fl. Um þessi efni koma til greina almenn ákvæði réttarfarslaga.

Brot gegn 147. gr. varðar við 174. gr.

Hér er rétt að geta sáttmála um samræmingu reglna um kyrrsetningu á loftförum til tryggingar, er undirritaður var í Róm 29. maí 1933. Danmörk, Noregur og Svíþjóð hafa fullgilt sáttmála þennan. Ísland er eigi enn aðili.

Sáttmálinn miðar að því að afstýra því, að kyrrsetning á loftförum trufla um of loftferðir. Hann undanþiggur því kyrrsetningu:

1. Ríkisloftför í valdstjórnarflugi, en eigi í verzlunarflugi.
2. Loftför, sem eru í áætlunarflugi og almenningi til afnota.

3. Öll önnur loftför, sem skrásett eru í sáttmálaríki og ætluð eru og notuð til flutnings á fólki og varningi í fjáraflaskyni, enda séu þau búin til flugs og eigi sé um að tefla skuld vegna ferðarinnar eða kröfu, er hafi orðið til á ferðinni.

Loftfar er eigi undanþegið haldi eða aðför samkvæmt:

1. aðfararhæfum dómi;
2. gjaldþrotalögum, tolla-, refsí- og lögreglulögum;
3. haldsrétti, er kröfuhafi hefur vörzlur þess landslögum samkvæmt.

Hvers konar kyrrsetningu má afstýra með nægilegri tryggingu, er ákveða skai með skjótri dómsúrlausn. Ákvæði 27. gr. Chicago-sáttmálans undanþiggur loftfar kyrrsetningu vegna einkaleyfiskröfu.

Um 148. gr.

Ákvæðið veitir umráðanda flugvallar, sem heimill er almenningi, rétt til að aftra för loftfars af flugvellinum, unz eftirgjald eftir notkun loftfarsins af flugvellinum er greitt eða tryggt, sbr. 77. gr. Það hefur verið rétt rækilega á Norðurlöndum, hvort ákvæði þetta væri samrýmanlegt ákvæðum sáttmála um alþjóðlega viðurkenningu á réttindum í loffförum, sem undirritaður var 19. júní 1948, en í sáttmálanum er eigi nefndur sá réttur flugvallareiganda, sem í 148. gr. getur. Eigi verður séð, að ákvæði 148. gr. rekist á sáttmálann þar sem flugvellir eru frumskilyrði þess, að loftför verði hagnýtt.

Um 149. gr.

Það hefur borið við erlendis, að vatn hefur komizt í flugvélabenzin og háski stafað af. Ákvæði 149. gr. miðar að því að tryggja, að ófarnaður verði eigi af völdum óhreins benzíns eða olíu, sem sett eru í loffför.

Brot gegn reglum, sem flugmálaráðherra setur samkvæmt 149. gr., varðar refsingu samkvæmt 179. gr., sbr. og 175. gr.,

Um 150. gr.

Með 21. gr. Chicago-sáttmálans er sáttmálaríki hverju gert að veita, þá er krafizt er, öðrum sáttmálaríkjum og Alþjóðaflugmálastofnuninni vitneskju um eignarrétt og skrásetningu loftfara, sem skrásett eru í því ríki, svo og að senda Alþjóðaflugmálastofnuninni samkvæmt þeim reglum, er hún setur, skýrslur, sem hægt er að afla um eignarrétt og umráð loftfara, sem skrásett eru í ríkinu og venjulega annast millilandaflug. Samkvæmt 67. gr. tekst sáttmálaríki hvert á hendur að sjá um, að milliríkjaflugfélög sendi ráði Alþjóðaflugmálastofnunarinnar samkvæmt þeim fyrirmælum, er það setur, loftferðaskýrslur, kostnaðarskýrslur og fjárhagsyfirlit, þar sem m. a. séu sýndar allar tekjur og stofnar þeirra.

Ákvæði 150. gr. frv. veita lagaheimild til fullnægju framangreindum skuldbindingum, sbr. upphaf 2. mgr.

Lagaboðið ætlast til, að skýrslur samkvæmt 67. gr sáttmálans fari um hendur flugmálastjórnarinnar áleiðis til Ráðsins.

En ákvæði 150. gr. eru eigi takmörkuð við nefndar milliríkjaskuldbindingar. Flugmálastjórn Íslands skiptir miklu að fylgjast með allri flugstarfsemi í landinu, og tilætlun ákvæðisins er að veita henni tæki til að rækja þá skyldu sína. Hún getur eftir greininni t. d. krafizt skýrslna:

- a. þá, sem stunda loftferðir í fjáraflaskyni;
- b. þá, sem rækja einkaflug;
- c. þá, sem reka flugskóla;
- d. þá, sem taka loftmyndir;
- e. þá, sem reka flugvelli eða flugvirki.

Vitaskuld ber að viðhafa orðvendni og varúð um öll huliðsmál viðskipta.
Um skýrslur, sem lofthæfi varðar, sjá 2. mgr. 30. gr.
Brot gegn ákvæði 150. gr. um skýrslur eða fullnægjandi skýrslur varðar við 177. gr.

Um XIII. kafla.

I.

Það er oft vandasamt viðfangsefni, hvaða ríki beri að veita dómsögu yfir mönnum, sem brot fremja í loftförum, sem eru á þeysingi á einni stundu á yfirráðasvæði ríkisins A, á næstu stundu yfir úthafi, því næst á yfirráðasvæði ríkisins B og svo koll af kolli, og hafa þess á milli viðkomu í heimalandi sínu eða á flugvöllum ýmissa ríkja. Erlent loftfar er að vísu háð drottinvaldi þess ríkis, þar sem það er á flugi eða statt hverju sinni, en það væri oft mjög óhentug tilhögun, að ríki, þar sem það hefur viðkomu, léti hvers konar brot til sín taka, er framin hefðu verið í loftfarinu, frá því það fór frá heimaflugstöð sinni. Nauðsyn ber til að tefja loftför sem allra minnst vegna refsímála. Er ákveða skal, undir hvaða ríki dómsaga ber, er rétt að líta á m. a.:

1. Þjóðerni þess, sem fyrir misgerð hefur orðið.
2. Þjóðerni sakamanns.
3. Stað þann, sem loftfar var statt á, þá er brotið var framið.
4. Eðli brots þess, sem um er að tefla, hvort það brýtur gegn hagsmunum einstaks ríkis eða hagsmunum, sem varðir eru alþjóðalögum.

Til greina kemur einkum dómsaga:

- a. þess ríkis, sem flogið var yfir, er brotið var framið;
- b. skráningarríkis loftfars þess, sem um var að tefla;
- c. þess ríkis, þar sem afleiðingar brots koma niður;
- d. þess ríkis, þar sem loftfar lendir, eftir að brot var framið, enda sé tilvikum þeim, er greinir í a—c eigi til að dreifa.

Svo sem áður var rakið, fékkst laganefnd Alþjóðaflugmálastofnunarinnar við þessi mál á þingi sínu frá 18. ágúst til 4. september 1959 og samdi uppkast að sáttmála. Hér þykir rétt að greina frá efni 1.—4. gr. þessa sáttmálauppkasts.

1. gr.

1. Sáttmáli þessi skal taka yfir brot og aðra hegðun, er hér verður greind, enda drýgi maður brotið í borgaralegu loftfari, er skrásett sé í samningsríki, þá er loftfarið
 - a. er á flugi á yfirráðasvæði ríkis, annars en skráningarríkis þess;
 - b. er á flugi milli tveggja staða, og annar þeirra er a. m. k. utan skráningarríkis þess;
 - c. er á flugi á yfirráðasvæði skráningarríkis þess, ef lent er síðan í öðru sáttmálaríki og fremjandi brotsins er þá enn í loftfarinu;
 - d. er á úthafi eða öðrum stað, sem eigi er undirorpinn drottinvaldi nefnds ríkis.
2. Loftfar er í sáttmála þessum talið vera á flugi frá þeirri stundu, er orku er beitt til flugtaks og þar til landingarskeiði þess lýkur.
3. Sáttmáli þessi tekur eigi til ríkisloftfara. Loftför, sem her, tollyfirvöld og lögregla nota, skulu talin ríkisloftför, en samt skulu hvers konar loftför, sem eru í notkun við flutning á farþegum, farmi eða pósti gegn gagnjaldi eða leigugjaldi, lúta ákvæðum þessa sáttmála.

2. gr.

Í sáttmála þessum tákna brot þá hegðun, sem refsiverð er samkvæmt refsilögum sáttmálaríkis þess, sem dómsögu hefur eftir 3. gr.

3. gr.

1. Ríki, þar sem loftfar er skráð, er, hvort sem annað ríki hefur dómsögu eða eigi, bært til að framkvæma dómsögu vegna brota, sem framin eru í loftfarinu.
2. Nú er brot framið í loftfari í lofthelgi ríkis, annars en þess, þar sem loftfarið er skráð eða það lendir í eftir brotið, og skal refsídómsögu vettvangsríkis eigi beita, að því er varðar brot, framin, meðan loftfar var á flugi, nema í eftirtöldum tilvikum:
 - a. ef afleiðingar brotsins verka á yfirráðasvæði slíks ríkis,
 - b. ef ríkisborgari slíks ríkis hefur framið brotið eða það bitnar á honum,
 - c. ef brotið er drýgt gegn þjóðlegu öryggi slíks ríkis,
 - d. ef brotið er gegn lögum og reglugerðum um loftferðir og stjórn loftfara, sem í gildi eru í slíku ríki,
 - e. ef framkvæmd dómsögu er nauðsynleg til að tryggja uppihald nokkurrar skyldu slíks ríkis að alþjóðalögum.

Íslenska ríkinu er að þjóðarrétti einkum rétt og skylt að refsa fyrir brot, framin í erlendu loftfari, sem hér er statt:

- a. ef Íslendingur, íslenskur ríkisborgari eða maður, heimilisfastur á Íslandi, drýgir brotið, eða það bitnar á honum,
- b. ef verkanir brotsins koma niður á Íslandi,
- c. ef Íslandi ber skylda að alþjóðalögum að refsa fyrir brotið.

Í hegningarlögum nr. 19/1940 eru í 4. gr. reglur, er hér að lúta, og vísast til þeirra.

Hér skal þetta sagt:

Nú er brot framið af starfsmanni eða farþega erlends loftfars, sem hér er á ferð, gegn manni, sem með loftfarinu fylgist, eða hagsmunum, sem við það eru nátengdir, og skal því aðeins refsa hér, að dómsmálaráðherra fyrirskipi rannsókn og málshöfðun. Er honum þá rétt að líta á þau sjónarmið, sem að ofan eru rakin.

Reka skal mál hér á landi eftir íslenskum hegningarlögum fyrir brot, framin á íslenskum loftförum, hvar sem þau voru stödd. Á þetta við brot flugverja og farþega, og svo um brot annarra, með eftirtöldum takmörkunum.

Um erlent loftfar, sem íslenskur aðili ræður yfir, er ákvæði í 2. mgr. 186. gr. frv.

Nú hefur brotið verið framið í íslensku loftfari á stað, þar sem refsivald annars ríkis tekur til að þjóðarrétti og af manni, sem hvorki var fastur starfsmaður né farþegi í loftfarinu, og ber að refsa honum hér á landi:

- a. ef brotið er framið af íslenskum ríkisborgara eða manni, heimilisföstum á Íslandi, og það er jafnframt refsivert eftir lögum þess lands, þar sem það er framið (5. gr.),
- b. ef brotið er framið, hver sem fremjandi er, gegn sjálfstæði íslenskra ríkisins, öryggi þess, stjórnskipan og stjórnvöldum á embættis- eða sýslunarskyldum við íslenska ríkið og gegn hagsmunum, sem njóta íslenskrar réttarverndar vegna náins sambands við íslenska ríkið,
- c. ef brotið er framið gegn skyldum, sem þeim, er verkið vann, bar samkvæmt íslenskum lögum að rækja erlendis, svo og á skyldum samkvæmt ráðningu á íslenskt loftfar (6. gr.),
- d. ef afleiðingar koma fram eða er ætlað að koma fram á Íslandi, enda sé refsing að einhverju leyti bundin við afleiðingar verknaðar.

Fyrir verknað, er lýst var í stafliðum a—c hér á undan, skal einnig refsa, er verknaðurinn er framinn í erlendu loftfari. Ennfremur skal refsa fyrir brot, framið í erlendu loftfari, hver sem fremjandi er, enda sé brotið gegn hagsmunum íslenskra ríkisborgara eða manna, búsettra á Íslandi og brotið drýgt á stað, þar sem refsivald annarra ríkja nær eigi til að þjóðarrétti.

Í 8. gr. laga nr. 19/1940 er ákvæði um brot, er refsivald ber bæði undir íslenskt og erlent ríki að þjóðarrétti, refsíákvörðun, uppsögu dóma o. fl.

II.

Í 41. gr. laga nr. 32/1929 segir, að brot gegn lögnum eða reglugerðum, er gefnar eru út samkvæmt þeim, varði sektum, allt að 10.000 kr. eða fangelsi, ef eigi liggur þyngri refsing við samkvæmt hegningarlögnum. Lagaákvæði þetta lýsir eigi hinn refsiverðu hegðun, heldur leggur það algerlega á vald dómstóla að meta, hvað séu refsiverð brot á lögnum. Hegningarákvæðið er útfyllt (Blankettraffebud).

Dönsku og norsku sérfræðinganevndirnar, sem unnu að samningu hinna norrænu loftferðalaga, urðu eigi sammála um það, hvort lögsetja skyldi útfyllt eða óútfyllt hegningarákvæði í loftferðalögnum. Danir hafa samkvæmt tillögum sinna sérfræðinga lögsett að nokkru útfyllt refsíákvæði. Þeir telja eigi næga reynslu fengna til þess, að rétt sé að telja upp til hlítar, hvaða hegðun sé refsiverð. Eru þeir hræddir um, að algerlega útfyllt refsíákvæði bindi um of hendur dómstóla til að ákveða makleg málagjöld hverju sinni. Hins vegar telja þeir upp þær greinar loftferðalaganna, er brot gegn þeim varða refsingu.

Norðmenn hafa hins vegar farið þá leið að setja útfyllt refsíákvæði. Þeir flokka hina refsiverðu hegðun í yfir 30 sérstæð brot, lýsa hegðunarinntaki hvers brots og ákveða því refsímörk. Þetta hefur þann kost, að þeir, sem starfa að loftferðum, geta í hegningarkafla laganna lesið og séð, hvaða hegðun er refsiverð og hvað þeim þeri að varast. Þar sem loftferðalögin eiga vitaskuld að vera í hverju loftfari, skrásettu á Íslandi, virðast hin rækilegu hegningarákvæði geta stuðlað að því, að menn varist frekar hina refsiverðu hegðun. Enn fremur létta hin skýru refsíákvæði verk saksóknara og jafnvel verk dómara. Hefur af þessum sökum verið horfið að ráði Norðmanna, og er XIII. kafli frumvarpsins sniðinn eftir þeirra frumvarpi um þetta efni. Þó má segja, að ákvæði 170. gr. sé að nokkru útfyllt refsíákvæði. Þá eru refsímörk víða vikkud frá því sem er í norska frv. Tilætlunin með því er eigi sú, að refsað sé almennt þyngra hér en í Noregi, heldur einungis að gefa dómstólum meira svigrúm, ef sérstaklega stendur á.

Vitaskuld hrófla refsíákvæði loftferðalaga eigi við öðrum lögum, svo sem almennum hegningarlögum.

Það athugast, að lágmarksrefsing við brotum þeim, sem í XIII. kafli getur, er fésekt.

Þá er rætt er um umráðanda (notanda) í refsíákvæðunum, er átt við þann aðilja, sem raunverulega ræður yfir loftfarinu, án tillits til þess, hvort hann hefur öðlazzt vörzalur þess með löglegum eða ólöglegum hætti.

Refsíabyrgð flugstjóra ber hver sá, sem hefur á hendi starf flugstjóra í loftfari.

Refsiskilyrði eru ásetningar eða gáleysi.

Tekið er fram, þá er tilraun er refsiverð.

Um 152. gr.

Hér er um að tefla brot gegn 3. gr. Sjá skýringar við þá grein. Um flugstjóra sjá 158. gr.

Um 153. gr.

Ákvæði þetta stendur í sambandi við ýmis ákvæði kaflans um skráningu loftfara, svo sem 7. gr., 1. mgr. 10. gr., 1. mgr. 12. gr., 1. mgr. a—b 13. gr. og 15.—18. gr.

Um 154. gr.

Um merkingu loftfara er vísað til 23. gr. Hart ber að taka á því, ef misferli er viðhaft um merkingu loftfara. Sjá 158. gr., um flugstjóra.

Um 155. gr.

III. kafli frv. varðar lofthæfi, IV. kafli fjallar um áhöfn og VIII. kafli er um umferð í lofti. Refsíákvæði 155. gr. eiga við brot gegn fyrir mælum, sem sett eru í

köflum þessum til eflingar á öryggi. Einnig á 155. gr. við, þá er brotið er gegn öryggisreglum, sem settar eru með heimild í lögnum, sbr. 88. gr. Þar sem segir í 155. gr.: „og eigi er veitt leyfi til notkunarinnar samkvæmt lögum þessum“, er vísað til ákvæða 32. og 42. gr.

Ef brot gegn 155. gr. hefur í för með sér tjón á lífi manna, heilsu eða eignum, koma ákvæði 180. gr. frv. og svo ákvæði hegningarlaga einnig til greina (samstaða refsíákvæða). Refsíákvæði 158. gr. beinast gegn flugstjóra.

Um 156. gr.

Visað er til ákvæða 24., 28. og 33. gr. um skýringu 156. gr. Atferli það, sem greinir í 156. gr., verður að hafa haft í för með sér hættu á því, að loftfarið sé notað, án þess að kröfum um öryggi sé fullnægt.

Um 157. gr.

Visað er til athugasemda við 136. gr. Sjá og refsíákvæði 2. mgr. 180. gr.

Um loftfarsskjöl er vísað til 22. og 27. gr. um þjóðernis- og skráningarskirteini og svo reglna, settra samkvæmt 21. og 92. gr. frv. Um flugstjóra, sjá 158. gr.

Um 158. gr.

Með ákvæði þessu er refsíábyrgð fyrir brot gegn 152. gr., 2. mgr. 154. gr., 155. gr. og 157. gr. einnig lögð á flugstjóra. Um refsíábyrgð flugstjóra, sjá einnig 167., 169., 170. og 180. gr.

Um 159. gr.

Visað er til 36., 37. og 38. gr. frv. um skilyrði fyrir því að hafa á hendi starfa í loftfari.

Ákvæði 179. gr., sbr. 79. gr. taka til þeirra, sem starfa á flugvelli.

Brot flugstjóra á meðferð flugskjala varðar við 169. gr.

Um 160. og 161. gr.

Visað er til ákvæða 43., 45., 46. og 51. gr. um skipunarvald flugstjóra og hlýðnisskyldu áhafnar.

Um 162. gr.

Með ákvæði þessu er lögð refsing við hegðun þeirri, sem greinir í 52. gr. og 80. gr. frv.

Um 163.—165. gr.

Visað er til ákvæða VIII. kafla.

Í 1. mgr. 163. gr. eru viðurlög við broti gegn 88. gr.

Brot gegn 55. gr. varðar við 1. mgr. 164. gr.

Í 2. mgr. 163. gr. eru viðurlög við broti gegn 89. gr.

Viðurlög við broti á 90. gr. eru í 2. mgr., 164. gr.

Ákvæði 165. gr. geymir viðurlög við broti gegn 91. gr.

Ákvæði 1. mgr. 163. gr. leggja refsingu við brotum flugverja og starfsmanna flugvallar á umferðarreglum. Þó varða brot smíða, vélfræðinga og þeirra, sem hlaða og tygja loftfar, við 156. gr.

Brot stjórnvaldsmanna varða við almenn hegningarlög, sbr. 56. gr.

Ákvæði 1. mgr. 163. gr. leggur refsingu við brotum á almennum umferðarreglum í lofti, en 1. mgr. 164. gr. geymir heimild til að refsa fyrir brot gegn einstökum fyrirmælum, sem flugumferðarstjórnendur gefa loftförum um flug á loftgangi eða öðru svæði, þar sem flugumferð hlítir sérstakri skipan, sbr. 55. gr.

Samkvæmt 90. gr., sem 2. mgr. 164. gr. á við, er bæði um að tefla lendingu eftir skipan handhafa stjórnvalds á flugvelli og einnig lendingu, þá er tilgreind skilyrði eru fyrir hendi. Miklu skiptir, að slíkum skipunum sé hlítt, og eru viðurlögin því ströng.

Um 165. gr. er vísað til athugasemda við 91. gr.

Brot gegn reglum, sem flugmálaráðherra setur um meðferð og notkun ljósmynda í loftfari, varðar við 179. gr.

Um 166. gr.

Það kann að vera mikið í húfi, þá er forseti Íslands takmarkar eða bannar loftferðir um íslenskt yfirráðasvæði samkvæmt 4. gr. Eru viðurlög fyrir brot á banninu í samræmi við það.

Um 167. gr.

Viðurlög ákvæðisins taka til flugstjóra. Viðurlög á hendur öðrum flugverjum eru í 161. gr., þá er þeir brjóta hlýðnis skyldu sína, og svo í 170. gr. Hér getur oft verið um samstöðu með almennum hegningarlögum að tefla.

Um 168. gr.

Smygl og annað slíkt athæfi getur valdið því, að áætlun loftfars truflast mjög.

Um 169. gr.

Í 1. mgr. 169. gr. eru viðurlög við brotum gegn reglum, settum samkvæmt 92. og 94. gr.

Ákvæði 2. mgr. 169. gr. varða fals. Ákvæði hegningarlaga standa óhreyfð.

Um 170. gr.

Ákvæði þessu er ætlað að taka til stórkostlegrar vanrækslu flugverja í starfi, sem eigi verður refsað fyrir samkvæmt 152. til 160. gr.

Um 171. gr.

Ákvæði 1. mgr. 171. gr. geymir viðurlög við brotum gegn 54. og 62. gr.

Um 172. gr.

Hér er um að tefla viðurlög á hendur þeim, sem hlítir eigi nauðsynlegri forræðisskerðingu eigna vegna loftferða.

Um 173. gr.

Ýmis konar starfsemi er í frv. háð sérleyfi, leyfi eða staðfestingu eða frv. heimilar setningu reglna, er setji slík skilyrði. Hér skal nefna 33. gr. um smíð og leyfi til að hafa á hendi viðhald loftfara, 57. gr. um sérleyfi til að gera og starfrækja flugvöll, sem sé almenningi til afnota, 61. gr. um rétt flugmálaráðherra til að ákveða, að leyfi hans þurfi til gerðar og rekstrar á flugvelli, sem eigi er til almennrar notkunar, eða til almenns flugvirkis, 81. gr., 1. og 2. mgr. um leyfi flugmálaráðherra til rekstrar loftferða í fjáraflaskyni yfir íslensku yfirráðasvæði, 81. gr., 3. mgr. um rétt flugmálaráðherra að gera ýmsa flugstarfsemi háða leyfi sínu, 87. gr. um heimild flugmálaráðherra til að setja reglur með hverju skilorði afhenda megi loftfar eða flugvirki þess eða aðra varahluti í hendur annars aðila.

Ákvæði 173. gr. geyma viðurlög við því, er nefnd starfsemi er stunduð án leyfis eða viðurkenningar.

Það athugast, að brot gegn 62. gr. varðar við 171. gr.

Um 174. gr.

Ákvæðið geymir viðurlög við broti gegn 147. gr., þ. e. för loftfars af flugvelli þrátt fyrir bann.

Um 175. gr.

Um skoðun, eftirlit og rannsókn er fjallað í þessum ákvæðum: 25. og 31. gr. um könnun á loftþæfi loftfara, 33. og 41. gr. könnun á starfshæfni, 95. gr. um rannsókn á loftförum og skjölum loftfars og flugverja, 140. gr. um rannsókn á flugslysi, 149. gr. um könnun á brenni (eldsneyti) loftfara.

Ákvæði 175. gr. leggur viðurlög við því, er framangreindar rannsóknir eru lálmaðar eða eigi veitt aðstoð við þær, þá er þess er krafizt með heimild í lögum eða reglum, settum samkvæmt þeim, sbr. 188. gr.

Um 176. gr.

Greinin geymir viðurlög við broti gegn 137. gr. og hróflar eigi við ákvæðum hegningarlaga.

Um 177. gr.

Skylda til að veita tilkynningu samkvæmt ákvæðum frv. eða reglum, settum eftir þeim, er m. a. að finna í 2. mgr. 30. gr., 41. gr., 2. mgr. 44. gr., 50. gr. sbr. 53. gr., 4. mgr. 62. gr., 1. mgr. 141. gr. og 150. gr. Síðasta mgr. 50. gr., 87. gr. og 188. gr. eiga hér við einnig.

Ákvæði 177. gr. geymir viðurlög við brotum gegn nefndum skyldum.

Um 178. gr.

Hér er um að tefla viðurlög við brotum gegn skyldum þeim, sem greinir í 20. gr., 2. mgr. 21. gr., síðustu mgr. 28. gr., 29. gr., síðustu mgr. 39. gr. og 40. gr.

Um 179. gr.

Ákvæði 165., 166., 169. sbr. 159., 172., 176. og 177. gr. geyma viðurlög við brotum gegn reglum, settum með heimild í lögnum. Ákvæði 179. gr. eiga við um önnur brot gegn reglum, settum samkvæmt lögnum, en í hinum tilvitnuðu ákvæðum getur, sbr. 188. gr.

Um 180. gr.

Ákvæði þetta geymir heimild til að beita aukinni refsingu, ef manslát, tjón á líkama manns, heilsu eða eign hlýzt af brotum, sem refsing er lögð við í tilteknum greinum kaflans. Það er refsiskilyrði samkvæmt viðeigandi ákvæðum, að brotin hafi verið framín af ásetningi, en hins vegar er það eigi refsiskilyrði, að tjón hafi af þeim hlotizt. Ef tjón verður af, kemur refsipýnging til framkvæmda.

Ef hin hugrænu skilyrði eru fyrir hendi, verður samstaða með þessu lagaþóði og ákvæðum hegningarlaga.

Um 181. gr.

Ákvæðið geymir heimild til að refsa fyrir gáleysi.

Um 182. gr.

Talið er, að ákvæði almennra hegningarlaga um hlutdeild taki samkvæmt lögjöfnuði til hegðunar, sem refsing er lögð við í öðrum lögum. Hér er þetta einungis tekið fram til áherzlu, þar sem ákvæðið fjallar um þessi efni.

Um 183. gr.

Þar sem lögaðiljar (jurdiskar persónur) reka stærstu flugferðafyrirtækin, þykir eðlilegt og lögrökum samkvæmt að beita viðurlögum gegn lögaðiljanum sjálfum, er brot er drýgt honum til hagsbóta eða hann hefur ágóða af brotinu.

Um 184. gr.

Í 81. gr. umferðarlaga nr. 26/1958 eru rækileg ákvæði um, að svipta skuli mann rétti til að stjórna vélknúnu ökutæki, er hann hefur orðið sekur um mjög vítaverðan akstur, eða telja verður, með hliðsjón af eðli brots hans eða annars framferðis hans sem ökumanns, varhugavert vegna öryggis umferðar, að hann hafi ökuleyfi. Akstur með áfengisáhrifum leiðir til sviptingar ökuleyfis, nema sérstakar málsbætur séu.

Stjórn lofffars er miklu vandasamara og áhættusamara starf en stjórn bifreiðar. Það er því nauðsynlegt að beita réttindasviptingu gegn flugstjóra og flugverjum, ef varhugavert er af öryggisástæðum, að þeir hafi áfram starfa sinn á hendi. Verður að meta það hverju sinni, hvort hegðun flugverja hafi verið með þeim hætti, að telja verði varhugavert vegna öryggis, að þeir haldi flugmannsréttindum eða starfa á flugvelli.

Um XIV. kafla.

Um 185. gr.

Grein þessi varðar einkum sviffflugur, loftbelgi, fjarstýrð loftför o. fl. Rétt er í þessu sambandi að minna á ákvæði 8. gr. Chicago-sáttmálans þar sem segir, að ekkert fjarstýrt loftfar megi fljúga um yfirráðasvæði sáttmálaríkis nema sérstakt leyfi sé til þess og í samræmi við skilyrði leyfisins. Sérhvert sáttmálaríki tekst á hendur að tryggja, að flug slíks lofffars um svæði, sem heimil eru borgaralegum loftförum, skuli háð slíkri gæzlu, að hættu sé afstýrt. Í samræmi við þetta sáttmálaákvæði er ákvæði 185. gr. um, að sérreglur flugmálaráðherra um fjarstýrð loftför og önnur loftför sérstakrar tegundar skuli þannig úr garði gerðar, að öryggi loftferða sé eigi teflt í tvísýnu.

Efni kunna að vera til að víkja frá ákvæðum laganna um merkingu og loftferðaskjöl sviffflugna, sem einungis er ætlað mjög takmarkað flugsvið. Undanþágu mætti veita einstöku lofffari, sem sérlega væri búið, þótt önnur loftför af sömu tegund fengju hana eigi.

Flugmálaráðherra er eigi rétt að veita undanþágur frá einkaréttarákvæðum og refsíákvæðum laganna. Á þetta einkum við um IX. og X. kafla og 132., 135. og 138. gr., og XIII. kafla.

Eigi má blanda saman undanþáguheimild 185. gr. og öðrum ákvæðum, sem veita heimild til undanþágu, t. d. 3. gr. c, 2. mgr. 22. gr., 2. mgr. 32. gr. og 42. gr.

Rétt væri flugmálaráðherra að setja með heimild í 185. gr. strangari reglur en löginn annars geyma um loftför, þá er sérstaklega stendur á, en eigi mættu slíkar reglur brjóta í bága við milliríkjasáttmála.

Ákvæði 2. mgr. 185. gr. taka einkum til eldflauga, skeyta, fallhlífa, fastra loftbelgja o. fl.

Um 186. gr.

Samkvæmt 31. gr. Chicago-sáttmálans skal loftfar hvert, sem milliríkjaflug stundar, hafa lofthæfisskírteini, útgefið eða staðfest af því ríki, þar sem það er skrásett. Samkvæmt 32. gr. sáttmálans skal flugstjóri og aðrir menn í flugáhöfn lofffars, er milliríkjaflug stundar, hafa starfhæfisskírteini og starfsskírteini, útgefin eða staðfest af því ríki, þar sem lofffarið er skrásett. Hvert sáttmálaríki áskilur sér að neita að taka til greina hæfnisvottorð og starfsskírteini, sem önnur ríki kunna að hafa gefið borgurum þess til loftferða yfir landi þess.

Enn segir í 33. gr. sáttmálans, að lofthæfisskírteini, starfshæfisskírteini, útgefin eða staðfest af sáttmálaríki, þar sem loftfar er skrásett, skuli vera tekin gild af öðrum sáttmálaríkjum, enda séu þau skilyrði, sem slík skírteini fullnægja, hin sömu eða strangari en lágmarksskilyrði þau, sem sett eru á hverjum tíma samkvæmt sáttmálanum.

Ísland er bundið við ákvæði sáttmálans. Verður því úrlausnarefni, að hve miklu leyti flugmálaráðherra getur beitt ákvæðum III. kafla um lofthæfi, IV. kafla um áhöfn og V. kafla um flugstjóra, að því er varðar erlend loftför, sem íslenzkur aðili, þ. e. aðili samkvæmt 7. gr., ræður yfir. Í 28. gr. og 2. mgr. 38. gr. ræðir einungis um íslenzk loftför. Ákvæði 43.—52. gr. eiga við um íslenzk loftför, en flugmálaráðherra er samkvæmt 53. gr. rétt að kveða á um beitingu þeirra um erlend loftför á íslenzku yfirráðasvæði. Samkvæmt 185. gr., samanborinni við 31., 32. og 33. gr. sáttmálans, ætti þá að vera heimilt að beita ákvæðum nefndra III., IV. og V. kafla um erlent loftfar í milliríkjaloffferðum, ef það er samþykkt af eiganda loft-

farsins og staðfest af skráningarríki loftfarsins. Ástæða gæti verið að leita slíkrar staðfestingar, þá er áhöfnin er íslensk. Er og eðlilegt, að íslensk refsilöggjöf taki til erlends loftfars, þá er íslenskur aðili ræður yfir því og það er íslenskri áhöfn skipað.

Um 187. gr.

Þótt flugmálaráðherra sé fengið vald til að ákveða, hverjir fari með vald flugmálastjórnar, er óeðlilegt, að hann framselji vald sitt til að setja reglur eða veita leyfi og undanþágur samkvæmt ákvæðum frumvarpsins.