

19. gr.

Um skaðabótaskyldu.

- 19.1 Um skaðabótaskyldu vegna skemmda á höfninni, mannvirkjum hennar eða áhöldum, fer eftir almennum reglum. Ef samningum verður ekki við komið um skaðabætur, má ákveða þær af tveim dómkvöddum mönnum. Hvorum aðila fyrir sig er heimilt að krefjast yfirmats en gera skal það áður en 1 mánuður er liðinn frá því, að matsverð er lokið. Yfirmat skal framkvæmt af 3 dómkvöddum mönnum. Kostnaðinn við yfirmat greiðir sá, sem krafðist yfirmats, ef það gengur honum ekki í vil.
- 19.2 Nú veldur skip skemmdum í höfninni eða skipstjóri verður brotlegur við ákvæði reglugerðar þessarar, og er þá óheimilt að flytja skipið úr höfninni áður en málið er útklæð, nema fullnægjandi trygging sé sett fyrir greiðslu að dómi hafnarstjóra. Bótakröfum hafnarsjóðs fylgir lögtaksréttur sbr. 38. gr. hafnarlaga.

20. gr.

Brot, sektarákvæði og meðferð mála.

- 20.1 Brot gegn reglugerð þessari varðar sektum nema þyngri refsing liggja við samkvæmt almennum lögum. Sektirnar renna í hafnarsjóð Breiðdalsvíkur. Til tryggingar sektum og vangoldnum gjöldum má leita kyrrsetningar sbr. 39. gr. hafnarlaga.
- 20.2 Með mál út af brotum á reglugerð þessari skal fara að hætti opinberra mála.

Reglugerð þessi, sem sett er samkvæmt hafnarlögum nr. 69, 28. maí 1984, staðfestist hér með til að öðlast þegar gildi og birtist til eftirbreytni öllum þeim sem hlut eiga að máli.

Jafnframt fellur úr gildi hafnarreglugerð fyrir Breiðdalsvíkurhöfn nr. 14 9. janúar 1973 sbr. nr. 139 20. mars 1975.

Samgönguráðuneytið, 13. maí 1986.

Matthías Bjarnason.

Ólafur S. Valdimarsson.

REGLUGERÐ**um lágmarksafkastagetu flugvéla.****1. ORÐASKÝRINGAR**

- 1.1 Þegar notuð eru eftirfarandi orð, orðasambönd eða skammstafanir í þessari reglugerð, hafa þau þá merkingu sem hér segir:

Afkastageta flugvélar (Aeroplane performance): Útreiknaðir og prófaðir eiginleikar flugvélar, hvað varðar getu og takmörk hennar á öllum stigum flugs, við aðstæður sem hún kann að vera starfrækt við.

AIP (Aeronautical Information Publication): Flugmálahandbók.

Brautarbrún (Ground run): Sú vegalengd sem flugvél í flugtaki eða lendingu er í snertingu við flugbrautina.

Flugbraut (Runway): Afmarkað réttthyrnt svæði á flugvelli, gert til flugtaks og landingar loftfara.

Flughandbók (Aeroplane Flight Manual): Handbók sem tengd er lofthæfiskírteininu, þar sem tilgreint er innan hvaða marka flugvélin er talin lofthæf og nauðsynlegar leiðbeiningar og upplýsingar fyrir flugliða til öruggrar stjórnar flugvélarinnar.

Flugrekandi (Operator): Einstaklingur, fyrirtæki eða stofnun sem stundar eða býðst til að stunda rekstur loftfara.

Flugrekstrarbók (Operations Manual): Handbók, samþykkt af flugmálastjórn, en unnin af flugrekanda til notkunar og leiðbeiningar fyrir starfslíð hans í flugrekstrinum. Handbókin getur verið í mörgum hlutum, þar sem hver fjallar um einstök svið eða þætti flugrekstrarins.

Flugtaksvegalegd (Take-off distance): Sú lárétta vegalegd, sem flugvél í flugtaki fer frá kyrrstöðu, þar til að hún hefur náð þeim flughraða og þeirri hæð, sem áskilið er í flughandbók eða kröfum um afkastagetu.

Flugvél (Aeroplane): Vélknúid loftfar, þyngra en loft, sem helst á flugi aðallega vegna verkana loftsins á vængfleti sem eru óhreyfanlegir, meðan á tilteknum þætti flugs stendur.

Hámarksmassi (Maximum mass): Leyfður hámarks flugtaksmassi flugvélar.

Hindrunarlaust klifursvæði (Clearway): Skilgreint rétthyrnt svæði, á láði eða legi, sem flugmálastjórn hefur ákvörðunarrétt yfir, og valið er eða gert nothæft fyrir flugvél að fljúga yfir, á meðan hún flýgur hluta af fyrsta klifri sínu, í ákveðna hæð.

IFR (Instrument flight rules): Alþjóðleg skammstöfun sem notuð er um blindflugsreglur.

Lendingarvegalegd (Landing distance): Sú lárétta vegalegd frá þröskuldi til þess staðar sem hægt er að stöðva flugvél, eftir að hún hefur flogið yfir þröskuldinn í 50 feta (15 m) hæð á þeim hraða, sem kveðið er á um í flughandbók eða kröfum um afkastagetu.

Staðalhiti (Standard temperature): Alþjóðlega skilgreindur meðalhiti lofthjúps jarðar.

Tiltæk flugtaksvegalegd, TODA (Take-off distance available): Lengd tiltæks flugtaksbruns, að viðbættri lengd hindrunarlaus klifursvæðis, ef séð hefur verið fyrir slíku.

Tiltæk landingarvegalegd, LDA (Landing distance available): Sú lengd flugbrautar, sem lýst hefur verið yfir að sé tiltæk og nothæf, fyrir brautarbrun flugvélar í landingu. Tiltæk landingarvegalegd byrjar við þröskuldinn og er venjulega lengd flugbrautar með bundnu slitlagi.

Tiltækt flugtaksbrun, TORA (Take-off run available): Sú lengd flugbrautar, sem lýst hefur verið yfir að sé tiltæk og nothæf, fyrir brautarbrun flugvélar í flugtaki. Tiltækt flugtaksbrun er venjulega lengd flugbrautar með bundnu slitlagi.

Varasamur hreyfill (Critical engine): Sá hreyfill, sem hefði óhagstæðust áhrif á afkastagetu og stjórnun loftfars, ef hann bilaði.

VFR (Visual flight rules): Alþjóðleg skammstöfun sem notuð er um sjónflugsreglur.

V_{MC} (V_{MC} - Minimum control speed): Alþjóðlegt tákni sem notað er um þann minnsta hraða, sem hægt er að stjórna fjölhreyfla flugvél með fullu hreyfilafli á, þegar varasami hreyfillinn skyndilega verður óvirkur.

V_S (V_S - Stalling speed): Alþjóðlegt tákni sem notað er um ofrishaða flugvélar, eða þann minnsta hraða, sem hægt er að stjórna flugvél á, meðan á flugi stendur.

Þrýstingshæð (Pressure altitude): Loftþyngd, sýnd sem hæð yfir sjávarmáli, miðað við alþjóðlega skilgreint meðalástand lofthjúps jarðar.

Þröskuldur (Threshold): Byrjun á þeim hluta flugbrautar, sem nothæfur er til landingar.

2. GILDISSVIÐ

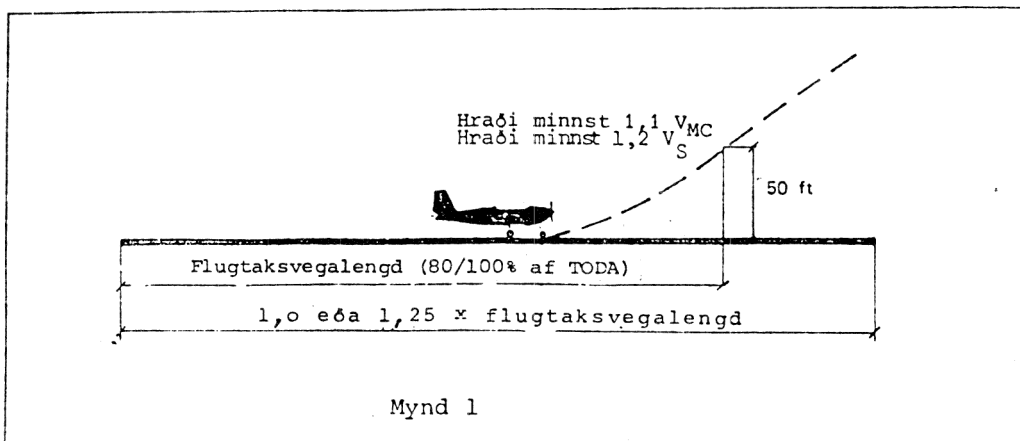
- 2.1 Reglugerð þessi gildir um flugvélar undir 5700 kg hámarksmassa í almennum flokki.

3. ALMENNT

- 3.1 Reglugerð þessi kveður á um aðferðir og útreikninga sem nota skal við að ákveða mesta massa flugvéla á flugi. Massann skal reikna út, þegar flug er fyrirhugað, og miða skal við þau skilyrði sem búist er við í fyrirhuguðu flugi. Með útreikningunum skal ganga úr skugga um að lágmarkskröfum um afkastagetu við flugtak, leiðarflug og landingu sé fullnægt.
- 3.2 Við útreikningana skal nota þær leiðbeiningar sem ákveðnar hafa verið fyrir flugvélarategundina um minnkandi massa við eyðslu eldsneytis.
- 3.3 Þegar ákveðnir eru leiðréttingarþættir vegna breytilegra skilyrða, svo sem loftþrýstingur, vindur, hitastig, brautarskilyrði og fleira, skal nota nýjustu upplýsingar og spár sem tiltækar eru, einkum hjá kunnáttumönnum innan flugsins.
- 3.4 Flugvél má því aðeins nota að farið sé að öllu leyti eftir leiðbeiningum um afkastagetu og þeim takmörkunum á rekstri hennar, sem um getur í flughandbók flugvélarinnar og fylgir lofhæfiskrteininu, eða öðrum þeim gögnum sem flugmálastjórn hefur samþykkt.
- 3.5 Einhreyfils flugvélar má ekki nota til farþegaflugs í atvinnuskyni við blindflugsskilyrði eða í næturflugi. Þetta gildir þó ekki um neyðarflug.

4. FLUGTAK

- 4.1 Massi flugvélar í flugtaki má ekki vera meiri en hámarksmassi hennar og ekki meiri en svo, að flugtaksvegalegdin sem flugvélin þarf með fullu hreyfilafli, til þess að ná 50 feta (15 m) hæð yfir flugbrautinni, sé ekki lengri en:
 - a) 80% af tiltækri flugtaksvegalegd, TODA, fyrir flug í atvinnuskyni með farþega, og
 - b) 100% af tiltækri flugtaksvegalegd, TODA, fyrir annað flug.
- 4.2 Við ákvörðun flugtaksvegalegdar skal miða við, að hraði flugvélarinnar, þegar hún flýgur í gegnum 50 feta (15 m) hæðina yfir flugbrautinni, sé að minnsta kosti hinn meiri af eftirgreindum:
 - a) 120% af ofrishaða ($1,2 \times V_S$),
 - b) 110% af minnsta stjórnhraða ($1,1 \times V_{MC}$).
 Sjá mynd 1.



- 4.3 Við ákvörðun flugtaksvegalegdar í 50 feta (15 m) hæð yfir flugbrautinni, skal hafa hliðsjón af eftirfarandi atriðum:
 - a) þrýstingshæð,
 - b) hitastigi andrúmsloftsins,

- c) vindátt við flugtak, þó mest 50% af tilkynntum eða áætluðum mótvindi, og minnst 150% af tilkynntum eða áætluðum meðvindi í flugtaksátt,
- d) ástandi brautar (gras, mól, aur, vatn, snjór, krap), og
- e) öðrum, sem áhrif geta haft, samkvæmt flughandbók og/eða flugrekstrarbók.

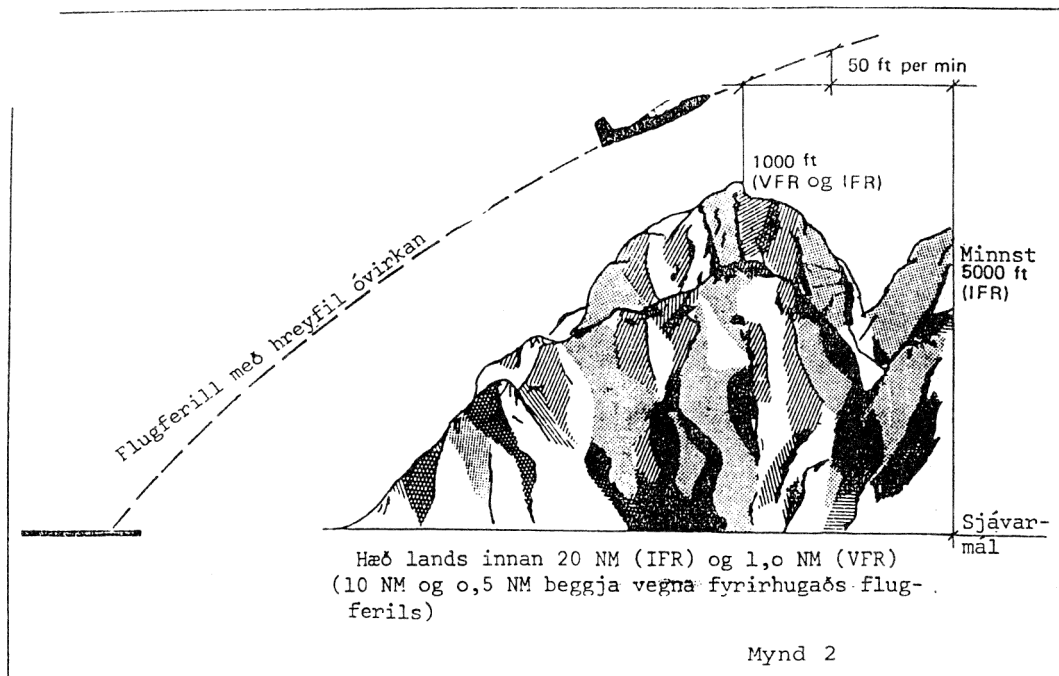
5. LEIÐARFLUG

5.1 Massi fjölhreyfla flugvélar í flugtaki má ekki vera meiri en svo, að flugvélin með einn hreyfil óvirkan og virkan hreyfil (hreyfla) á mesta stöðugu afli, geti klifrað 50 fet (15 m) á mínútu í, hvort sem er hærra:

- a) 1000 feta (300 m) hæð yfir hæstu hindrun, eða
- b) þeirri lágmarksflughæð eða lágmarksflughæðum sem birtar eru í Flugmálahandbók — AIP Iceland,

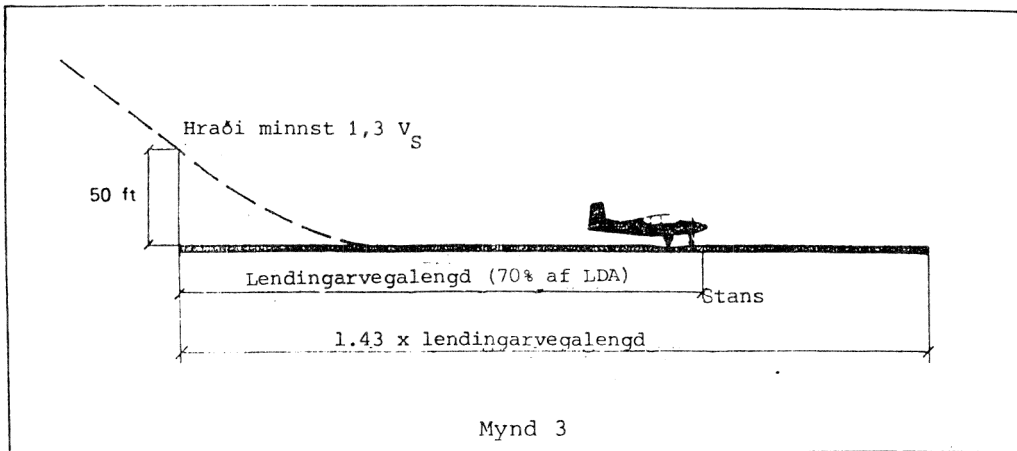
innan 10 sjómílna beggja vegna við fyrirhugaðan flugferil. Þetta gildir í blindflugi og næturflugi innanlands, en í sjónflugi skal miða við 0,5 sjómílur beggja vegna við fyrirhugaðan flugferil, og í báðum tilvikum skal miða við staðalhita. Framangreindum kröfum um klifurgetu flugvélar yfir hindrun, skal í blindflugi einnig vera fullnægt í 5000 feta (1500 m) hæð yfir sjávarmáli, þótt engar hindranir séu.

Sjá mynd 2.



6. LENDING

- 6.1 Massi flugvélar í flugtaki má ekki vera meiri en svo, að landingarvegalegd í logni við komu til ákvörðunar- eða varaflugvallar sé eigi lengri en 70% af tiltækri landingarvegalegd, LDA. Sjá mynd 3.
- 6.2 Landingarvegalegd er skilgreind sem sú lárétta vegalegd frá þröskuldi til þess staðar sem hægt er að stöðva flugvél, eftir að hún hefur flogið yfir þröskuldinn í 50 feta (15 m) hæð.



- 6.3 Við ákvörðun nauðsynlegrar landingarvegalegdar, skal flughraði yfir þröskuldi áætlaður minnst 30% yfir ofrishaða ($1,3 \times V_S$) og auk þrýstingshæðar flugvallar skal hafa hliðsjón af eftirfarandi atriðum á fyrirhuguðum landingartíma:
- ástandi flugbrautar (gras, mól, snjór, vatn, krap, ís),
 - öðrum þeim, sem hafa ber hliðsjón af samkvæmt flughandbók og/eða flugrekstrarbók.

7. UNÐANÞÁGUR

- 7.1 Flugmálastjórn getur veitt tímabundnar undanþágur frá ákvæðum þessarar reglugerðar er sérstakar ástæður eru fyrir hendi.

8. REFSIÁKVÆÐI

- 8.1 Brot gegn reglugerð þessari varðar refsingu samkvæmt XIII. kafla laga nr. 34, 21. maí 1964 um loftferðir.

9. GILDISTAKA

- 9.1 Reglugerð þessi er sett samkvæmt 89., 163. og 186 gr. laga nr. 34, 21. maí 1964 um loftferðir, og tekur til íslenskra flugvéla svo og annarra flugvéla, sem íslenskur flugrekandi notar eða ræður yfir og öðlast gildi 1. október 1986. Jafnframt fellur úr gildi reglugerð nr. 477/1982 um lágmarksafkastagetu flugvéla.

Samgönguráðuneytið, 12. maí 1986.

Matthías Bjarnason.

Birgir Guðjónsson.