

REGLUGERÐ um flutningaflug.

EFNISYFIRLIT

- 1.0 Orðaskýringar.**
- 2.0 Gildissvið.**
 - 2.1 Skipting flugstarfsemi.
 - 2.2 Leyfi til flugstarfsemi.
- 3.0 Almenn ákvæði.**
 - 3.1 Flugstarfsemi erlendis.
 - 3.2 Almenn.
 - 3.3 Flugrekstrarstjórn.
 - 3.4 Neyðartilvik.
 - 3.5 Leitar- og björgunarþjónusta.
 - 3.6 Slysavarnir og flugöryggi.
 - 3.7 Hættulegur varningur.
- 4.0 Flugrekstur.**
 - 4.1 Rekstraraðstaða.
 - 4.2 Rekstrarleyfi og rekstrareftirlit.
 - 4.3 Undirbúningur flugs.
 - 4.4 Starfsaðferðir á flugi.
 - 4.5 Skyldur flugstjóra.
 - 4.6 Skyldur flugumsjónarmanns.
 - 4.7 Fjarflug flugvéla með tvo hverfihreyfla (EROPS).
 - 4.8 Handfarangur.
- 5.0 Starfrækslutakmörk á afkastagetu flugvéla.**
 - 5.1 Almenn ákvæði.
 - 5.2 Flugvélar viðurkenndar í samræmi við III. hluta viðbætis 8 við stofnskrá Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO Annex 8, Part III).
 - 5.3 Upplýsingar um hindranir.
- 6.0 Mælitæki, búnaður og flugskjöl flugvéla.**
 - 6.1 Almenn ákvæði.
 - 6.2 Allar flugvélar í sérhverju flugi.
 - 6.3 Flugritar.
 - 6.4 Allar flugvélar í sjónflugi.
 - 6.5 Allar flugvélar í flugi yfir haf eða vötn.
 - 6.6 Allar flugvélar á sérlega tilgreindum svæðum.

- 6.7 Allar flugvélar í háflugi.
 - 6.8 Allar flugvélar sem fljúga í ísingu.
 - 6.9 Allar flugvélar sem fljúga samkvæmt blindflugsreglum.
 - 6.10 Allar flugvélar sem starfræktar eru að nóttu til.
 - 6.11 Veðurratsjá.
 - 6.12 Geislunarmælir.
 - 6.13 Hávaðamörk.
 - 6.14 Machtöluvísir.
 - 6.15 Jarðvari (GPWS) í flugvélum með hverfihreyfla.
 - 6.16 Sæti þjónustuliða í flugvélum sem flytja farþega.
- 7.0 Fjarskipta- og leiðsögutæki flugvéla.**
- 7.1 Fjarskiptatæki.
 - 7.2 Leiðsögutæki.
 - 7.3 Frágangar búnaðar.
 - 7.4 Viðurkenning og eftirlit.
- 8.0 Viðhald flugvéla.**
- 8.1 Almennt.
 - 8.2 Viðhaldshandbók.
 - 8.3 Þjálfun.
 - 8.4 Skoðanir.
 - 8.5 Réttindi til að staðfesta lofthæfi.
 - 8.6 Breytingar og viðgerðir.
 - 8.7 Viðhaldsvottorð.
 - 8.8 Skrár.
- 9.0 Flugáhafnir.**
- 9.1 Samsetning áhafnar.
 - 9.2 Skyldur flugliða í neyðarástandi.
 - 9.3 Þjálfunaráætlun flugliða.
 - 9.4 Hæfnikröfur.
 - 9.5 Sjóngler flugliða.
- 10.0 Flugumsjónarmaður.**
- 11.0 Handbækur, leiðarbækur og skrár.**
- 11.1 Flugrekstrarhandbók.
 - 11.2 Flughandbók flugvélar.
 - 11.3 Viðhaldshandbók.
 - 11.4 Viðhaldsvottorð.
 - 11.5 Leiðarflugbók.
 - 11.6 Skrá yfir neyðar- og björgunarbúnað um borð.
 - 11.7 Flugritaskrár.
- 12.0 Þjónustuliðar.**
- 12.1 Skipun í neyðarstörf.
 - 12.2 Þjónustuliðar á neyðarrýmingarstöðum.
 - 12.3 Verndun þjónustuliða.
 - 12.4 Þjálfun.

13.0 Flugvernd.

- 13.1 Öryggisráðstafanir vegna stjórnklefa.
- 13.2 Gátlisti vegna sprengjuleitar í flugvélum.
- 13.3 Þjálfunaráætlun.
- 13.4 Tilkynningarskylda um ólögleg afskipti.

14.0 Ýmis ákvæði.

- 14.1 Undanþágur.
- 14.2 Refsiákvæði.
- 14.3 Gildistaka.

1.0 ORÐASKÝRINGAR

Þegar eftirfarandi orð og orðasambönd eru notuð í þessari reglugerð hafa þau merkingu þá sem hér segir:

Að staðfesta lofthæfi (To certify as airworthy) : Að staðfesta að loftfar eða hluti þess fullnægi gildandi skilyrðum um lofthæfi eftir grannskoðun, viðgerð, breytingu eða ísetningu.

Aðallisti um lágmarksútbúnað (Master minimum equipment list, MMEL) : Listi sem gerður er fyrir ákveðna flugvéartegund af framleiðanda hennar og samþykktur af flugmálastjórn framleiðslulands. Hann tilgreinir þau atriði, eitt eða fleiri, sem leyfilegt er að séu í ólagi í upphafi flugs. Aðallistinn getur tengt sérstökum flugskilyrðum, takmörkunum eða flugaðferðum.

Aðstoðarflugmaður (Co-pilot) : Flugmaður sem er handhafi flugskírteinis og gegnir hvers konar flugmannsstarfi í loftfari, öðru en starfi flugstjóra, þó ekki flugmaður sem er í loftfarinu eingöngu til að njóta flugkennslu.

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

Akstur loftfara (Taxiing) : Hreyfingar loftfars um flugvöll fyrir eigin afli að undanskildu flugtaki og landingu, en að meðtöldu flugi þyrlna með aksturshraða loftfara rétt yfir yfirborði flugvallar innan áhrifa frá jörðu, þ.e. flugakstur.

Almannaflug (General aviation operation) : Starfræksla loftfars sem hvorki telst flutningaflug né verkflug.

Athafnasvæði (Movement area) : Sá hluti flugvallar sem ætlaður er fyrir flugtök og landingar loftfara og ferðir þeirra á jörðu, þ.e. umferðarsvæði og hlöð.

Atvinnuflug (Commercial aviation) : Almenn hugtak um flugstarfsemi sem stendur almenningi til boða gegn gjaldi.

Ákvörðunarflughæð/hæð (Decision altitude/height, DA/H) : Ákveðin flughæð/hæð í nákvæmnisaðflugi þar sem hefja verður fráflug ef lágmarksviðmiðun um skyggni til þess að halda áfram aðflugi hefur ekki verið náð.

Ákvörðunarflugvöllur (Destination aerodrome) : Flugvöllur sem skrá má í flugáætlun sem fyrirhugaðan landingarstað.

Blindflug (IFR-flight) : Flug samkvæmt blindflugsreglum (IFR).

Blindflugsskilyrði (Instrument meteorological conditions, IMC) : Veðurskilyrði neðan við lægstu mörk sjónflugsskilyrða, tilgreind sem skyggni, fjarlægð frá skýjum og skýjahæð.

- Eftirlitsflugmaður** (Check-pilot) : Flugmaður sem falið er það verkefni að hafa eftirlit með og prófa færni flugmanna í þeim tilgangi að viðhalda eða auka réttindi þeirra. Hann er tilnefndur af flugmálastjórn eða af flugrekanda og samþykktur af flugmálastjórn.
- Einkaflug** (Private aviation) : Flugstarfsemi sem stunduð er fyrst og fremst ánægjunnar vegna eða til að afla frekari réttinda og ekkert endurgjald kemur fyrir. Það telst jafnframt einkaflug ef maður flýgur í tengslum við starf sitt og hefur ekki hagnað af rekstri loftfarsins né fær sérstaklega greitt fyrir að stjórna því. Það telst ekki endurgjald þótt aðiljar skipti með sér beinum kostnaði vegna rekstrar loftfarsins.
- Einelti** (Interception) : Það að fljúga í veg fyrir loftfar eða elta það uppi til þess að gefa stjórnendum þess leiðbeiningar um að breyta flugferli einhverra hluta vegna.
- Fartími** (Flight time) : Allur tíminn frá því að loftfar hreyfist af stað fyrir eigin afli í því skyni að hefja flugtak þar til það stöðvast að afloknu flugi. Hann er talinn frá því að loftfar hreyfist frá þeim stað sem það er fermt þar til það nemur staðar til affermingar.
- Fjarflug** (Extended range operation, EROPS) : Flug flugvélar með tvo hverfi-hreyfla þegar fartími á farflugshraða með annan hreyfilinn óvirkan frá sérhverjum stað á flugleiðinni til nothæfs varaflugvallar er umfram þau fjarflugsmörk sem Flugmálastjórn hefur samþykkt.
- Fjarflugsmörk** (Threshold time) : Hámarkstími sem taka má að fljúga til næsta nothæfa varaflugvallar á flugleið frá sérhverjum stað á tiltekinni flugleið flugvélar með tvo hverfihreyfla, þegar henni er flogið á farflugshraða með annan hreyfil óvirkan.
- Flugaðferðahandbók** (Aircraft Operating Manual) : Handbók sem lýsir aðferðum við starfrækslu ákveðinnar tegundar loftfars við eðlilegar og afbrigðilegar aðstæður og í neyðartilvikum, skilgreinir kerfi þess og hefur að geyma þá gátlista sem nota skal.
- Flugáætlun** (Flight plan) : Tilteknar upplýsingar um fyrirhugað flug loftfars eða hluta flugs, látnar flugumferðarþjónustudeild í té.
- Flugbrautarskyggni** (Runway visual range, RVR) : Fjarlægð þaðan sem flugmaður loftfars á miðlínu flugbrautar getur séð yfirborðsmerkingar flugbrautarinnar eða þau ljós sem afmarka hana eða sýna miðlínu hennar.
- Flughandbók flugvélar** (Aeroplane Flight Manual) : Handbók sem tengd er lofthæfiskírteininu þar sem tilgreint er innan hvaða marka flugvélin er talin lofthæf og gefnar eru nauðsynlegar leiðbeiningar og upplýsingar fyrir flugliða um örugga starfrækslu flugvélarinnar.
- Flughæð** (Altitude) : Lóðrétt fjarlægð lárétts lags, punkts eða hlutar sem litið er á sem punkt, mæld frá meðalsjávarmáli (MSL).
- Fluglag** (Flight level) : Flötur með sama loftþrýstingi sem miðaður er við ákveðið loftþrýstimið, 1013,2 hektópasköl (hPa), og aðgreindur er frá öðrum slíkum flötum af tilteknum loftþrýstingsmun.
- Flugliði** (Flight crew member) : Áhafnarliði sem er handhafi fullgilds skírteinis og falið er starf sem nauðsynlegt er við starfrækslu loftfars meðan á fartíma stendur.
- Flugrekandi** (Operator) : Einstaklingur, fyrirtæki eða stofnun sem stundar eða býðst til að stunda rekstur loftfars. Flugrekandi þarf tilskilin leyfi samgönguráðuneytis og flugmálastjórnar til þess að stunda atvinnuflug.

- Flugrekstrarhandbók** (Operations Manual) : Handbók, samþykkt af flugmála-stjórn en samin af flugrekanda, til notkunar og leiðbeiningar fyrir starfslið hans um einstök svið eða þætti flugrekstrarins.
- Flugrekstrarleyfi** (Air operator certificate) : Leyfisbréf sem heimilar flugrekanda að framkvæma tiltekið flutningaflug.
- Flugrekstrarstjórn** (Operational control) : Stjórn á einstökum þáttum flugs, upphafi, áframhaldi, breytingum á framvindu þess eða lokum, með öryggi loftfars, reglufestu í áætlunum og hagkvæmni flugsins í huga.
- Flugriti** (Flight recorder) : Hvers konar síriti í loftfari (þar með taldir ferðriti og hljóðriti) sem skráir upplýsingar er komið gætu að gagni við rannsókn flugslysa eða flugóhappa.
- Flugskyggni** (Flight visibility) : Skyggni fram á við úr stjórnklefa loftfars á flugi.
- Flugskyldutími** (Flight duty period) : Heildartíminn frá því flugliði byrjar skyldustörf sín eftir hvíldartíma og áður en farið er í flugferð, eina eða fleiri, þar til hann er laus frá öllum skyldustörfum eftir að hafa lokið flugferðinni eða flugferðunum.
- Flugstjóri** (Pilot-in-command) : Flugmaður sem ber ábyrgð á starfrækslu og öryggi loftfars meðan á fartíma stendur.
- Flugstjórnardeild** (Air traffic control unit) : Almenn hugtak sem táknar ýmist flugstjórnarmiðstöð, aðflugsstjórn eða flugturn.
- Flugstjórnarþjónusta** (Air traffic control service) : Þjónusta veitt í því skyni að koma í veg fyrir árekstra milli loftfara, milli loftfara og hindrana á umferðarsvæði flugvallar og til að greiða fyrir skipulegri flugumferð.
- Flugtími** (Airborne time) : Sá hluti fartíma frá því að loftfar lyftist frá yfirborði jarðar þar til það snertir hana aftur á næsta landingarstað.
- Flugturn** (Aerodrome control tower) : Deild flugumferðarþjónustu sem veitir flugvallarumferð flugstjórnarþjónustu.
- Flugturnsþjónusta** (Aerodrome control service) : Flugstjórnarþjónusta veitt flugvallarumferð.
- Flugumferð** (Air traffic) : Öll loftför á flugi eða á ferð á umferðarsvæði flugvallar.
- Flugumferðarþjónusta** (Air traffic services, ATS) : Almenn hugtak sem táknar ýmist flugupplýsingaþjónustu, viðbúnaðarþjónustu, ráðgjafarþjónustu eða flugstjórnarþjónustu (flugstjórnarsvæðiþjónustu, aðflugsstjórnarþjónustu og flugturnsþjónustu).
- Flugumferðarþjónustudeild** (Air traffic service unit) : Almenn hugtak sem táknar ýmist flugstjórnardeild, flugupplýsingamiðstöð eða flugvarðstofu.
- Flugvallarlágmörk** (Aerodrome operating minima) : Neðstu leyfilegu veðurfarsmörk til að nota megi flugvöll til flugtaks og landingar, venjulega tilgreind sem lágmarksskyggni eða flugbrautarskyggni, ákvörðunarflughæð/hæð eða lágmarkslækkunarflughæð/hæð og skýjafar.
- Flugvél** (Aeroplane) : Vélknúð loftfar þyngra en loft sem helst á flugi aðallega vegna verkana loftsins á vængfleti sem eru óhreyfanlegir meðan á tilteknum þætti flugs stendur.
- Flugverji** (Crew member) : Áhafnarliði sem gegnir starfi um borð í loftfari meðan á fartíma stendur enda telst starf hans nauðsynlegt fyrir örugga starfsrækslu loftfarsins eða fyrir öryggi farþeganna.
- Flugvöllur** (Aerodrome) : Tiltekið svæði á láði eða legi (að meðtöldum byggingum og búnaði) sem ætlað er að nokkru eða öllu leyti til afnota við komu, brottför og hreyfingar loftfara á jörðu niðri.

Flugþjálfari (Synthetic flight trainer) : Sameiginlegt heiti yfir tæki á jörðu þar sem líkt er eftir flugaðstæðum. Til þeirra teljast:

Flughermir (Flight simulator) sem gefur svo nákvæma mynd af stjórnrymi tiltekinnar tegundar loftfars að stjórn vélrænna kerfa, rafmagns- og rafeindakerfa, svo og annarra kerfa, líkist í raun því sem er í þessari tegund loftfars. Enn fremur líkjast umhverfi flugliða, getumörk loftfarsins og flugeiginleikar á sama hátt.

Flugaðferðapjálfari (Flight procedures trainer) sem gefur raunhæfa mynd af stjórnrymi þar sem líkja má eftir viðbrögðum mælitækja og stjórn á vélrænum kerfum, rafmagns- og rafeindakerfum, svo og öðrum kerfum, ásamt getumörkum og flugeiginleikum loftfars af tilteknum flokki.

Blindflugspjálfari (Basic instrument flight trainer) sem búinn er viðeigandi mælitækjum til að líkja eftir aðstæðum í stjórnrymi loftfars á flugi í blindflugsskilyrðum.

Flutningaflug (Commercial air transport operation) : Starfræksla loftfars sem felur í sér flutninga á farþegum, vörum eða pósti gegn endurgjaldi.

Gangtími (Time in service) : Viðmiðunartími fyrir viðhaldsskrár o.þ.h., skráður sem flugtími.

Gildandi flugáætlun (Current flight plan) : Flugáætlun, með eða án breytinga frá skráðri flugáætlun, eftir að flugheimild hefur verið veitt.

Grannskoðun (Overhaul) : Prófanir og/eða framkvæmdir á loftförum eða hlutum til þeirra í samræmi við gildandi fyrirmæli og leiðbeiningar sem fela í sér endurnýjun, að nokkru eða öllu leyti, og hafa í för með sér að talning gangtíma hlutaðeigandi loftfara eða hluta til þeirra hefst að nýju frá byrjun.

Hámarksmassi (Maximum mass) : Leyfður hámarksflugtaksmassi loftfars.

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 meðan hún flýgur hluta af fyrsta klifri sínu í ákveðna hæð.

Hvildartími (Rest period) : Sá tími á jörðu niðri sem flugliði er laus undan allri vinnuskyldu fyrir flugrekanda.

Hæð (Height) : Lóðrétt fjarlægð lárétts lags, punkts eða hlutar sem litið er á sem punkt, mæld frá tiltekinni viðmiðun.

Hættulegur varningur (Dangerous goods) : Hlutir eða efni sem stofnað geta heilsu, öryggi eða verðmætum í verulega hættu ef þau eru flutt flugleiðis.

ICAO (International Civil Aviation Organization) : Alþjóðaflugmálastofnunin.

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

ILS (Instrument landing system) : Blindlendingarkerfi.

Jarðvari (Ground proximity warning system, GPWS) : Kerfi sem gefur flugliðum viðvörðun um jarðnánd í klifri, leiðarflugi, lækkun eða aðflugi að flugvöllum miðað við flugham og starfrækslu loftfars.

Kennsluflug (Instructional flying) : Notkun loftfars við formlega flugkennslu með flugkennara um borð eða þegar flugnemi flýgur einn undir eftirliti flugkennara.

Komuskýrsla (General declaration) : Skýrsla með sömu upplýsingum og færðar eru í leiðarflugbók og afhent er hlutaðeigandi yfirvöldum þess ríkis sem flogið er til, sé þess óskað.

Landflug (Cross-country flight) : Flug til fyrir fram ákveðins staðar þar sem hugsanlega er lent og farið er einkum til þess að afla reynslu í flugleiðsögu.

- Listi um lágmarksútbúnað** (Minimum equipment list, MEL) : Listi sem kveður á um notkun flugvélar með ákveðinn búnað óstarfhæfan, að tilgreindum skilyrðum uppfylltum, er flugrekandi semur samkvæmt aðallista um lágmarksútbúnað fyrir flugvélargundina eða með strangari takmörkunum en þar eru sett.
- Lágmarksflughæð/hæð yfir hindrun** (Obstacle clearance altitude/height, OCA/H) : Lægsta flughæð (OCA) eða lægsta hæð yfir flugbrautarþröskuldi eða flugbraut (OCH) sem ákveðnar eru til að fá fram fyrirskipaðan aðskilnað frá hindrunum.
- Lágmarkslækkunarflughæð/hæð** (Minimum descent altitude/height, MDA/H) : Tiltekin flughæð/hæð sem ekki má fljúga niður fyrir í hringaðflugi eða aðflugi sem ekki er nákvæmnisaðflug, nema sjáist til jarðar.
- Leiðarflug** (En-route flight) : Sá hluti flugs milli áfangastaða sem ekki telst til brottflugs eða aðflugs.
- Leiðarflugbók** (Journey log book (Flight log)) : Leiðarbók sem í eru skráðar upplýsingar um loftfar, ferðir þess og áhöfn, fartíma og viðfangsefni.
- Leiðarflugáætlun** (Operational flight plan) : Áætlun flugrekanda um öruggan framgang flugs, gerð með hliðsjón af getumörkum loftfars, öðrum starfræksluta- takmörkunum og þeim ytri skilyrðum sem skipta máli og búist er við á fyrirhugaðri flugleið og á viðkomandi flugvöllum.
- Leiguflug** (Charter flight) : Óreglubundið flug til flutninga á farþegum og vörum í loftförum sem hafa hámarks massa 5700 kg eða meira, eða sem viðurkennd eru til flutnings á 10 farþegum eða fleiri.
- Lendingarvegalengd** (Landing distance) : Lárétt vegalengd frá þröskuldi til þess staðar þar 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.
- Loftfar** (Aircraft) : Sérhvert það tæki sem haldist getur á flugi vegna verkana loftsins annarra en loftþúðaáhrifa við yfirborð jarðar.
- Loftfarstegund** (Type of aircraft) : Öll loftför, hönnuð á sama hátt í grundvallaratriðum, með þeim breytingum sem á þeim kunna að hafa verið gerðar svo fremi að þær hafi ekki haft í för með sér breytta flugeiginleika.
- Markhreyfill** (Critical engine) : Sá hreyfill sem hefði óhagstæðust áhrif á afkastagetu og stjórn loftfars ef hann bilaði.
- Málhiti** (Standard temperature) : Alþjóðlega skilgreindur meðalhiti í lofthjúpi jarðar.
- Málloft** (International standard atmosphere) : Alþjóðlega skilgreint meðalástand lofthjúps jarðar.
- Nákvæmnisaðflug** (Precision approach procedure) : Stöðluð aðferð við blindaðflug þar sem stuðst er við stefnu- og svifgeislasendingar frá tækjum á jörðu niðri, svo sem blindlendingarkerfi (ILS) eða nákvæmnisratsjá (PAR).
- Nótt** (Night) : Sá tími sem miðpunktur sólar er 6° eða meira fyrir neðan sjóndeildarhring.
- PAR** (Precision approach radar) : Nákvæmnisratsjá.
- Reglubundið áætlunarflug** (Scheduled Flights) : Röð flugferða sem fullnægja eftirtöldum skilyrðum:
- Flugferðirnar eru farnar með loftförum sem ætluð eru til flutnings á farþegum, pósti eða vörum gegn gjaldi.

- b) Flugferðunum er ætlað að fullnægja ákveðinni flutningsþörf milli tveggja eða fleiri staða eftir ákveðinni tímaáætlun eða ferðirnar eru farnar svo títt og reglulega að augljóst er að fylgt er ákveðinni áætlun.
- c) Sérhver flugferð stendur almenningi til boða gegn greiðslu meðan rými er fánlegt.
- d) Leyfi til reglubundins áætlunarflugs eru tvenns konar, þ.e. sérleyfi og almennt áætlunarleyfi. Með sérleyfi er átt við einkarétt til áætlunarflugs með farþega, vörur og póst á ákveðinni leið en jafnframt skyldu til að halda uppi föstum áætlunarferðum og fullnægja flutningsþörfinni á hlutaðeigandi leið. Með almennu áætlunarleyfi er átt við leyfi til áætlunarflugs með farþega, vörur og póst, á ákveðinni leið án sérleyfis, en jafnframt skyldu til að halda uppi föstum áætlunarferðum og fullnægja flutningsþörf á hlutaðeigandi leið, eins og ráðuneytið metur hana á hverjum tíma.

Skipulagðar áætlanir um flugferðir sem farnar eru með leiguflugi falla ekki undir þessa skilgreiningu.

Ríki flugrekanda (State of the Operator) : Ríki þar sem flugrekandi hefur aðal- aðsetur flugrekstrar síns, eða ef slíkur staður er ekki til, þá ríki lögheimilis hans.

SIGMET-upplýsingar (SIGMET information) : Upplýsingar frá veðurstofu um að kunnugt sé um eða búist við sérstökum veðurskilyrðum á flugleið sem gætu haft áhrif á öryggi flugs.

Sjónflug (VFR-flight) : Flug samkvæmt sjónflugsglum (VFR).

Sjónflugsskilyrði (Visual meteorological conditions, VMC) : Veðurskilyrði sem tilgreind eru sem skyggni, fjarlægð frá skýjum og skýjahæð og eru jöfn eða betri en tilgreind lágmark.

Skráningarríki (State of Registry) : Ríkið sem hefur hlutaðeigandi loftfar á loftfaraskrá sinni.

Tiltæk flugtaksvegalegd (Take off distance available, TODA) : Lengd tiltæks flugtaksbruns, að viðbætti lengd hindrunarlauss klífursvæðis ef séð hefur verið fyrir slíku.

Tiltæk hemlunarvegalegd við flugtak (Accelerate-stop distance available, ASDA) : Lengd tiltæks flugtaksbruns (TORA), að viðbætti lengd öryggisbrautar ef hún er fyrir hendi.

Tiltæk landingarvegalegd (Landing distance available, LDA) : 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 (Take-off run available, TORA) : 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.

Undirritun viðhaldsvottorðs (Signing a maintenance release) : Vottun þess að eftirlit og viðhald hafi verið framkvæmt á fullnægjandi hátt og samkvæmt aðferðum þeim sem viðhaldshandbókin mælir fyrir um, með því að gefa út viðhaldsvottorð.

Varaflugvöllur (Alternate aerodrome) : Flugvöllur sem fljúga má til þegar ógerlegt er eða óráðlegt að halda áfram flugi til ákvörðunarflugvallar eða lenda á honum. Til varaflugvalla teljast:

Varaflugvöllur við flugtak (Take-off alternate) : Varaflugvöllur sem unnt er að lenda á ef nauðsyn krefur skömmu eftir flugtak, ef ekki er gerlegt að nota brottfararflugvöll.

Varaflugvöllur á flugleið (En-route alternate) : Flugvöllur sem loftfar gæti lent á ef upp kæmi óvenjulegt ástand eða neyðarástand í leiðarflugi.

Varaflugvöllur ákvörðunarstaðar (Destination alternate) : Varaflugvöllur sem fljúga má til ef ógerlegt eða óráðlegt reynist að lenda á ákvörðunarflugvelli.

Veðurupplýsingar (Meteorological information) : Veðurathuganir, veðurgreiningar, veðurspár og sérhver tilkynning er varðar ríkjandi eða væntanleg veðurskilyrði.

Veðurstofa (Meteorological Authority) : Embætti sem veitir eða sér um veðurbjónustu fyrir flug fyrir hönd aðildarríkis Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO).

Verkflug (Aerial work) : Starfræksla loftfars í sérhæfðri starfsemi og þjónustu, svo sem í landbúnaði, byggingavinnu, við ljósmyndun, landmælingar, athuganir og eftirlit úr lofti, leit og björgun, auglýsingaflug o.s.frv.

Viðurkennd viðhaldsstofnun (Approved maintenance organization) : Stofnun sem fengið hefur samþykki Flugmálastjórnar til að skoða, grannskoða, viðhalda, gera við og/eða breyta loftförum eða hluta þeirra undir umsjón sem viðurkennd er af flugmálastjórn og/eða flugmálastjórn hlutaðeigandi lands.

Viðurkennd þjálfun (Approved training) : Þjálfun samkvæmt ákveðinni námsskrá og undir umsjón sem samþykkt er af flugmálastjórn.

Þjónustuflug (Taxi-flights) : Óreglubundið flug til flutninga á farþegum og vörum í loftförum sem hafa hámarks massa minni en 5700 kg og viðurkennd eru til flutnings á allt að 9 farþegum.

Þjónustuliði (Cabin attendant) : Áhafnarliði sem er starfsmaður flugrekanda og falið er starf um borð í loftfari meðan á fartíma stendur sem er nauðsynlegt öryggi farþega, þó ekki starf flugliða.

Þrýstingshæð (Pressure altitude) : Loftþrýstingur sýndur sem hæð yfir sjávarmáli er samsvarar þrýstingi mállofts.

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

Öryggistugi (Safety harness) : Axla- og sætisólar, sem nota má hvorar í sínu lagi, til þess að festa flugliða eða farþega í sæti sínu.

2.0 GILDISSVIÐ

Reglugerð þessi tekur til flutningaflugs með íslenskum flugvélum og erlendum flugvélum sem íslenskur flugrekandi notar eða ræður yfir.

Tölusetning málgreina í þessari reglugerð er að miklu leyti sú sama og í viðbæti 6, hluta I, við stofnskrá Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO Annex 6, Part I) nema þar sem um er að ræða séríslenskar reglur sem ekki eiga sér samsvörun í viðbætinum.

2.1 Skipting flugstarfsemi.

Almenn flugstarfsemi skiptist þannig:

a) Flutningaflug

- 1) Reglubundið áætlunarflug
- 2) Leiguflug
- 3) Þjónustuflug

b) Verkflug

c) Almannaflug

- 1) Einkaflug
- 2) Kennsluflug

2.2 Leyfi til flugstarfsemi.

Samgönguráðuneytið veitir leyfi til loftferða í fjáraflaskyni. Nefnist það flugrekstrarleyfi. Samgönguráðuneytið veitir einnig sérstakt leyfi til flutningaflugs, en flugmálastjórn/loftferðaeftirlit gefur út viðbæti við flugrekstrarleyfi, þar með talið m.a. til verkflugs og kennsluflugs. Í viðbætinum, sem telst hluti leyfisins, kemur fram nánari skilgreining á flugrekstrinum og loftfaraskrá.

3.0 ALMENN ÁKVÆÐI**3.1 Flugstarfsemi erlendis.**

Flugrekandi skal sjá um að allt starfsfólk hans, sem starfar erlendis, viti að því ber að fara eftir lögum, reglum og starfsháttum sem gilda í þeim ríkjum þar sem flugreksturinn er stundaður.

3.2 Almenn.

Flugrekandi skal sjá um að sérhver flugmaður í þjónustu hans sé kunnugur lögum, reglum og starfsháttum er eiga við um skyldustörf hans og gilda um þau svæði sem flogið skal yfir, flugvelli sem nota á og leiðarvirki þeim tengdum. Flugrekandi skal sjá um að öðrum flugliðum í þjónustu hans séu kunn lög, reglur og starfshættir varðandi skyldustörf þeirra við starfrækslu flugvélarinnar.

3.3 Flugrekstrarstjórn.

3.3.1 Flugrekandi eða tilnefndur fulltrúi hans skal bera ábyrgð á flugrekstrarstjórn.

3.3.2 Framkvæmdastjóri flugdeildar.

Flugrekandi, sem stundar flutningaflug, skal hafa framkvæmdastjóra flugdeildar sem ber ábyrgð á flugrekstrinum í heild. Framkvæmdastjórinn skal hafa sér til aðstoðar flugrekstrarstjóra og tæknistjóra. Framkvæmdastjóri og flugrekstrarstjóri bera í sameiningu ábyrgð á flugrekstrinum. Framkvæmdastjóri og tæknistjóri bera í sameiningu ábyrgð á tæknilegri hlið flugrekstrarins. Flugmálastjórn getur heimilað að framkvæmdastjóri sé jafnframt flugrekstrarstjóri og/eða tæknistjóri. Flugrekstrarstjóri skal vera starfsmaður hjá hlutaðeigandi fyrirtæki. Sama á við um tæknistjóra, en flugmálastjórn getur veitt undanþágu frá því ef sérstökum ástæðum er til að dreifa að hennar mati.

3.3.2.1 Flugrekstrarstjóri skal vera flugmaður að mennt eða hafa sambærilega menntun á flugsviði. Tæknistjóri skal hafa flugvéltæknimenntun eða aðra sambærilega menntun. Þeir skulu hafa hlotið viðurkenningu flugmálastjórnar til starfsins og hafa gengist undir sérstakt próf hjá flugmálastjórn til þess að sanna hæfni sína.

3.3.3 Flugrekstrarstjóri ber ábyrgð á eftirfarandi:

- a) Stjórn og rekstri flugstarfseminnar, svo og skipulagi og umfangi flugrekstrardeildar flugrekanda,
- b) að tiltækar séu leiðbeiningar um stöðu, ábyrgð og tilhögun á starfsemi og starfsmannahaldi fyrirtækisins á jörðu og á flugi og að slíkum leiðbeiningum sé alltaf rétt við haldið,
- c) mati á hæfni starfslíðs flugrekstrardeildar við ráðningar og nauðsynlegri þjálfun þess,
- d) samþykkt flugverkefna frá sjónarmiði flugrekstrar, skiptingu og skipulagningu slíkra verkefna með hliðsjón af hæfni flugverja og á að flugverjar fái nægilega kennslu og þjálfun til þeirra verkefna sem þeim er ætlað að sinna,

- e) þjálfun flugverja og eftirliti með henni samkvæmt gildandi reglum og flugrekstrarhandbók flugrekanda,
- f) að afla nauðsynlegra leyfa og á að tiltæk sé leiðarþjónusta og upplýsingar um leitar- og björgunarþjónustu fyrir hvert það svæði sem fljúga á yfir hverju sinni,
- g) að hver og einn flugverji hafi, að svo miklu leyti sem nauðsynlegt er vegna starfs hans, upplýsingar um reglur og fyrirmæli í gildi á því svæði sem flogið skal yfir, um flugvelli sem nota skal og um tilheyrandi leiðarvirki á svæðum þessum og flugvöllum, svo og skyldur til að fara eftir þeim,
- h) að leiðarbækur og skýrslur, sem krafist er í flugrekstrinum, séu rétt og reglulega gerðar og við haldið og
- i) að fullnægt sé „Reglugerð um tilkynningarskyldu“ eins og hún er á hverjum tíma.

3.3.4 Tæknistjóri ber ábyrgð á eftirfarandi:

- a) stjórn, skipulagi og rekstri tæknideildar flugrekanda, samningum um viðhald sem unnið er af utanaðkomandi aðiljum (viðurkenndri viðhaldsstofnun) og framkvæmd þess,
- b) að tiltækar séu leiðbeiningar um stöðu, ábyrgð og tilhögun viðhaldseftirlits, viðhaldsvöndun og vinnubrögð í tæknideild og að slíkum leiðbeiningum sé við haldið,
- c) mati á hæfni tæknistarfsliðs í ábyrgðarstöðum og nauðsynlegri þjálfun þess,
- d) útvegum og meðferð alls efnis sem notað er í viðhaldi og máli skiptir fyrir gæðastaðla viðhaldsdeildar flugrekanda,
- e) að viðhaldsbækur og skýrslur, sem krafist er, séu rétt og reglulega færðar og við haldið og
- f) að fullnægt sé „Reglugerð um tilkynningarskyldu“ eins og hún er á hverjum tíma.

3.3.5 Sameiginleg ábyrgð.

Flugrekstrarstjóri og tæknistjóri bera sameiginlega ábyrgð á skipulagningu þeirrar starfsemi sem tengir flugrekstur og viðhald og á því að koma á fót eftirliti og hafa stöðugt eftirlit með endingu og bilunum einstakra hluta.

3.3.6 Mannaskipti.

Ef flugrekstrarstjóri og/eða tæknistjóri láta af störfum hjá flugrekanda eða hyggjast gera það, ber framkvæmdastjóra hans að tilkynna það tafarlaust til flugmálastjórnar og sækja jafnframt um viðurkenningu á eftirmanni. Starfsemi flugrekanda má ekki halda áfram án leyfis flugmálastjórnar fyrr en nýr flugrekstrarstjóri og/eða tæknistjóri hefur hafið störf hjá flugrekanda. Flugrekstrarstjóri og/eða tæknistjóri mega tilnefna staðgengil í fjarveru sinni. Leita ber viðurkenningar flugmálastjórnar fyrirfram á hlutaðeigandi staðgengli.

3.4 Neyðartilvik.

Í neyðartilvikum, sem stofna flugvél eða fólki í hættu og valda því að brjóta verður í bága við staðbundnar reglur og starfshætti, skal flugstjóri án tafar tilkynna það hlutaðeigandi yfirvöldum. Ef þess er krafist af ríkinu þar sem atvikið á sér stað, skal flugstjórinn leggja fram skýrslu um brotið til hlutaðeigandi yfirvalds þess ríkis. Í því tilviki skal flugstjórinn einnig leggja fram afrit til flugmálastjórnar Íslands. Skýrsluna á að leggja fram eins fljótt og unnt er og að jafnaði innan tíu daga.

3.5 Leitar- og björgunarþjónusta.

Flugrekendur skulu sjá um að flugstjóri hafi til taks um borð í flugvél, sem hann stjórnar, allar nauðsynlegar upplýsingar um leitar- og björgunarþjónustu á svæði því sem fyrirhugað er að fljúga yfir.

3.6 Slysavarnir og flugöryggi.

Flugrekandi skal koma á og framfylgja áætlun um slysavarnir og flugöryggi.

3.7 Hættulegur varningur.

Fara ber eftir „Reglugerð um öruggan flutning hættulegs varnings flugleiðis“ eins og hún er á hverjum tíma. Sú reglugerð er þýðing á viðbæti 18 við stofnskrá Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO Annex 18).

4.0 FLUGREKSTUR**4.1 Rekstraraðstaða.**

4.1.1 Flugrekandi skal tryggja að flug hefjist ekki nema gengið hafi verið úr skugga um með öllum venjulegum tiltækum ráðum að aðstaða á láði og legi, sem tiltæk er og beinlínis nauðsynleg í viðkomandi flugi til þess að gæta rekstraröryggis flugvélarinnar og verndar farþeganna, sé fullnægjandi fyrir þá tegund flugs sem um er að ræða og starfrækt réttilega með þetta í huga.

Orðalagið „venjuleg tiltæk ráð“ í þessum reglum merkir að flugrekandi noti tiltækar upplýsingar fyrir brottför, annað hvort frá opinberri flugupplýsingaþjónustu eða þær sem unnt er að fá auðveldlega eftir öðrum leiðum. Orðalagið „aðstaða sem er tiltæk og beinlínis nauðsynleg“ felur ekki í sér slökkvi-, leitar- og björgunarbúnað.

4.1.2 Flugrekandi skal sjá um að hlutaðeigandi yfirvöldum sé tilkynnt án óhóflegrar tafar um allan vanbúnað flugmannvirkja sem vart verður við meðan á flugstarfsemi stendur.

4.2 Rekstrarleyfi og rekstrareftirlit.**4.2.1 Flugrekstrarleyfi.**

4.2.1.1 Samgönguráðuneytið veitir leyfi til flutningaflugs. Nefnist það flugrekstrarleyfi. Flugmálastjórn/loftferðaeftirlit gefur út viðauka við flugrekstrarleyfið. Telst hann hluti flugrekstrarleyfis og er flugreksturinn nánar skilgreindur í honum og þeirra loftfara getið sem nota má við starfsemina.

4.2.1.2 Í flugrekstrarleyfi er tilgreint nákvæmlega til hvers konar flugstarfsemi leyfið er veitt og veitir það ekki heimild til annars konar flugstarfsemi en þar segir. Flugrekanda ber að haga flugrekstri sínum í samræmi við þau skilyrði sem sett eru í flugrekstrarleyfinu.

4.2.1.3 Þeir sem hyggjast sækja um flugrekstrarleyfi, endurnýjun eða breytingar á eldra leyfi skulu senda flugmálastjórn umsókn á þar til gerðum eyðublöðum. Fram skulu koma allar þær upplýsingar sem þar er beðið um. Sérstaklega skal veita nákvæmar upplýsingar um eftirfarandi atriði:

- a) nafn umsækjanda eða fyrirtækis, heimilisfang, kennitölu og símanúmer,
- b) þjóðerni umsækjanda, viðskiptabanka og/eða fjármögnunaraðilja. Ef um félag er að ræða skal tilgreina félagsform og innlent eignarhlutfall, hlutafé og þar af innborgað hlutafé, svo og nafn stjórnarformanns. Einnig komi fram hvort umsækjandi hefur annan atvinnu- eða fjármagnsrekstur með höndum, og þá hvaða,

- c) skipulag og stjórn fyrirhugaðrar flugstarfsemi þar sem fram koma nöfn framkvæmdastjóra flugdeildar, flugrekstrarstjóra og tæknistjóra,
- d) fyrirhugaðan flugrekstur og flugáætlanir, ásamt fyrirhuguðum fjölda loftfara, tegund þeirra og nafn skráðs eiganda þeirra. Sanna ber umráðarétt yfir loftförunum ef umsækjandi er eigi skráður eigandi þeirra,
- e) hvar aðalskrifstofur flugrekanda eru eða verða, svo og aðsetur fyrir yfirstjórn, flugrekstur og viðhald,
- f) hversu mikið fjármagn er handbært til flugrekstrarins ásamt gagngerum upplýsingum og útreikningum um rekstrargrundvöll næstu tvö ár, bæði með flutningsáætlunum og fjárhagsáætlunum. Þar af skal eigið fé nægja til að standa straum af kostnaði vegna undirbúnings fyrirhugaðs flugrekstrar, að viðbættum meðal-kostnaði við þriggja mánaða rekstur sömu tveggja ára og skal umsækjandi leggja fram fullnægjandi upplýsingar því til staðfestingar

Heimilt er að veita flugrekendum, er starfað hafa sem slíkir undanfarin 5 ár, aðlögunartíma til að uppfylla ákvæði f-liðar um eigið fé. Slíkur aðlögunartími skal eigi veittur lengur en til og með 31. desember 1993. Hyggist flugrekandi nýta sér aðlögunartímann skal hann gera flugmálastjórn grein fyrir því með hvaða hætti kröfur um eigið fé verði uppfylltar.

4.2.1.4 Skilyrði og eftirlit.

4.2.1.4.1 Tímalengd og forsendur.

Flugrekstrarleyfi er veitt til ákveðins tíma sem þar er nánar tilgreindur. Leyfishafi skal tafarlaust skýra flugmálastjórn frá því ef starfsemi hans breytist á þann veg að forsendur flugrekstrarleyfisins eru brostnar, t. d. að því er lýtur að starfsliði, loftförum, váttryggingum eða stjórnendum. Flugmálastjórn metur þá hvort aðgerða er þörf og gerir tillögur til samgönguráðuneytis þar að lútandi.

4.2.1.4.2 Framlenging.

Ef óskað er framlengingar flugrekstrarleyfis, skal senda flugmálastjórn beiðni þar að lútandi, a. m. k. þremur mánuðum áður en leyfið rennur út. Í beiðni um framlengingu eða endurnýjun leyfis skal veita upplýsingar um allar þær breytingar sem orðið hafa á starfseminni frá því að leyfið var síðast endurnýjað eða framlengt.

4.2.1.4.3 Áætlunarleyfi.

Samgönguráðherra getur veitt sérleyfi eða almenn áætlunarleyfi til ákveðins tíma til reglubundinna áætlunarferða á sérstökum flugleiðum eða til ákveðinna landingarstaða eða byggðarlaga og/eða frá þeim. Leyfi af þessu tagi eru ávallt bundin þeim skilyrðum að leyfishafi fullnægi flutningaþörf á viðkomandi leið eins og ráðuneytið metur hana á hverjum tíma og fylgi samþykktri áætlun.

4.2.1.5 Flugeftirlitsnefnd.

Samgönguráðherra skipar 4 menn í flugeftirlitsnefnd, einn samkvæmt tilnefningu flugmálastjórnar, einn samkvæmt tilnefningu Verðlagsstofnunar og tvo án tilnefningar og skal annar þeirra vera starfsmaður samgönguráðuneytisins. Nefndin annast eftirlit með þjónustu leyfishafa, svo sem með far- og farmgjöldum, tímaáætlunum o. fl., tekur til afgreiðslu hvers kyns rökstuddar kvartanir og gerir tillögur til ráðherra um úrbætur, áminningar eða leyfissviptingar. Ráðherra setur nefndinni starfsreglur og getur falið henni ýmis önnur verkefni sem varða starfsemi leyfishafa.

4.2.1.6 Far- og farmgjöld.

Leyfishafa er skylt að hlíta ákvæðum um far- og farmgjöld sem ráðuneytið setur á hverjum tíma. Nú telur ráðuneytið ástæðu til að breyta far- og farmgjöldum á öllum eða einstökum leiðum og skal þá gefa leyfishafa kost á að láta í té umsögn sína um hina fyrirhuguðu breytingu áður en hún er ákveðin.

4.2.1.7 Skýrslur.

Leyfishafa er skylt að senda flugmálastjórn árlega skýrslu um flugstarfsemi liðins árs, tölu farþega, fjölda ferða og aðrar upplýsingar sem máli skipta að dómi flugmálastjórnar, og skal það gert eins fljótt og unnt er í upphafi árs. Flugmálastjórn er heimilt að krefjast mánaðarlegra skýrslna, ef þess er talin þörf. Leyfishafi skal ár hvert senda flugmálastjórn reikninga félagsins fyrir liðið ár jafnskjótt og þeir liggja fyrir.

4.2.1.8 Vátryggingar.

Leyfishafa er skylt að kaupa tryggingar og viðhalda þeim í samræmi við ábyrgð þá sem hann ber samkvæmt gildandi lögum og reglugerðum á hverjum tíma, sbr. IX. og X. kafla laga um loftferðir nr. 34/1964.

4.2.2 Flugrekstrarhandbók.

4.2.2.1 Flugrekandi skal leggja til flugrekstrarhandbók, samþykka af flugmálastjórn, til notkunar og leiðbeiningar fyrir starfsfólk sitt í flugrekstri samkvæmt grein 11.1. Flugrekstrarhandbókina ber að leiðrétta og endurskoða eftir því sem nauðsynlegt er til þess að tryggt sé að efni hennar sé ávallt í gildi. Allar slíkar breytingar og leiðréttingar skulu samþykktar af flugmálastjórn og síðan afhentar þeim sem eiga að nota flugrekstrarhandbókina.

4.2.2.2 Flugrekandi skal láta flugmálastjórn í té eitt eintak af flugrekstrarhandbókinni ásamt breytingum og/eða leiðréttingum sem á henni kunna að vera gerðar. Inn í bókina skal fella allt það efni sem flugmálastjórn krefst að þar sé.

4.2.3 Almennar rekstrarleiðbeiningar.

4.2.3.1 Flugrekandi skal sjá til þess að allt starfsfólk við flugrekstur hans hafi notið fullnægjandi fræðslu og leiðbeiningar um starfssvið sitt og ábyrgð og með hvaða hætti skyldustörf þess tengjast flugrekstrinum í heild.

4.2.3.2 Flugvél skal ekki ekið á athafnasvæði flugvallar nema við stjórnþæki hennar sitji maður sem:

- a) hefur til þess fulla heimild flugrekanda eða tilnefnds fulltrúa,
- b) er hæfur til þess að aka flugvélinni og býr yfir þekkingu á viðeigandi neyðarviðbrögðum,
- c) fullnægir kröfum til að mega nota talstöð flugvélarinnar og
- d) hefur fengið leiðbeiningar frá hæfum aðilja um skipulag, leiðir, skilti, merkingar og ljós flugvallarins svo og merki, fyrirmæli, orðasambönd og starfshætti flugumferðarstjórnar og er fær um að fylgja þeim reglum sem settar hafa verið um öruggan akstur flugvéla á flugvælinum.

4.2.3.3 Flugrekandi skal gefa út rekstrarfyrirmæli og láta í té upplýsingar um klifurgetu flugvélarinnar með alla hreyfla í gangi til þess að gera flugstjóra kleift að ákveða hvaða klifurhalla er unnt að ná á brottfararkafla flugsins við ríkjandi flugtaksaðstæður og með fyrirhugaðri flugtaksaðferð. Þessar upplýsingar eiga að vera í flugrekstrarhandbókinni.

4.2.4 Eftirlíking neyðartilvika á flugi.

Flugrekanda ber að sjá um að ekki sé líkt eftir neyðartilvikum sem geta haft áhrif á flugeiginleika flugvélarinnar, þegar farþegar eru um borð. Ber honum að gefa öllum flugliðum og öðru flugstarfsliði sínu fyrirmæli þar að lútandi.

4.2.5 Gátlistar.

Flugliðar skulu nota þá gátlista, sem eru í vélinni skv. grein 6.1.3, fyrir og eftir hvern kafla flugs og meðan á honum stendur, svo og í neyðartilvikum, til að tryggja að fylgt sé fyrirmælum um starfsaðferðir í flugaðferðahandbók og flughandbók vélarinnar eða öðrum gögnum er tengjast lofhæfiskírteini hennar og er að öðru leyti að finna í flugrekstrarhandbók.

4.2.6 Lágmarksflughæðir.

4.2.6.1 Flugrekanda er heimilt að ákveða lágmarksflughæðir á þeim leiðum sem stjórnvöld ríkja/ríkis, sem flogið er yfir, hafa þegar ákveðið lágmarkshæðir fyrir, enda séu þær ekki lægri en þær flughæðir sem gildandi reglur hlutadeigandi ríkja gera ráð fyrir, nema þau ríki veiti sérstaka heimild til þess.

4.2.6.2 Flugrekanda ber að ákveða lágmarksflughæðir á flugleiðum þar sem þær hafa ekki verið ákveðnar af ríkjum þeim sem flogið er yfir. Lágmarksflughæðir þessar skulu ekki vera lægri en lágmarksfluglög fyrir flug samkvæmt blindflugsreglum, eins og tilgreint er í flugreglum (ICAO Annex 2).

4.2.6.3 Flugrekandi skal gera grein fyrir því með hvaða hætti lágmarksflughæðir eru ákveðnar á flugleiðum þar sem þær hafa ekki verið ákveðnar af stjórnvöldum þess ríkis sem flogið er yfir, og skal þeim aðferðum lýst í flugrekstrarhandbók hans. Lágmarksflughæðir, sem ákveðnar eru með þessum hætti, skulu ekki vera lægri en lágmarksfluglög fyrir flug samkvæmt blindflugsreglum eins og tilgreint er í flugreglum (ICAO Annex 2).

4.2.6.4 Leita ber samþykkis flugmálastjórnar á þeirri aðferð sem notuð er við að ákveða lágmarksflughæðir.

4.2.7 Flugvallarlágmörk.

4.2.7.1 Flugrekandi skal setja sér flugvallarlágmörk fyrir hvern flugvöll sem nota á í flugrekstri hans. Leita ber samþykkis flugmálastjórnar á þeirri aðferð sem notuð er við ákvörðun flugvallarlágmörka. Flugvallarlágmörk skulu aldrei vera lægri en þau lágmörk sem sett hafa verið fyrir flugvöllinn af yfirvöldum þess ríkis sem flugvöllurinn er í, nema það hafi sérstaklega verið samþykkt af stjórnvöldum hlutadeigandi ríkis.

4.2.7.2 Þegar ákveðin eru flugvallarlágmörk fyrir tiltekna flugstarfsemi skal í hvívetna taka tillit til eftirfarandi atriða:

- a) tegundar og afkastagetu flugvélarinnar og hvernig hún lætur að stjórn,
- b) samsetningar flugáhafnar, hæfni hennar og reynslu,
- c) stærðar og eiginleika flugbrauta þeirra sem kunna að verða notaðar,
- d) eiginleika tiltækra fjarleiðsögutækja, leiðsögunljósa og marka á jörðu niðri, og að þau séu fullnægjandi,
- e) tækjabúnaðar sem tiltækur er í flugvélinni til nota við flugleiðsögu og/eða til að stjórna flugferli í aðflugi til landingar og í fráflugi,
- f) hindrana á aðflugs- og fráflugsvæðum, svo og lágmarksflughæðar yfir hindrun í blindaðflugi,
- g) þeirra aðferða sem notaðar eru til þess að ákvarða og tilkynna veðurskilyrði og
- h) hindrana á brottflugssvæðum og nauðsynlegra lágmarkshæða yfir þær.

4.2.7.3 Flugvallarlágmark, sem er minna en 800 m skyggni, skal ekki leyft fyrir landingar nema upplýsingar um flugbrautarskyggni (RVR) séu fyrir hendi.

4.2.8 Hæð yfir þröskuldi í nákvæmnisaðflugi.

Flugrekandi skal setja starfsreglur til þess að tryggja að flugvél, sem notuð er í nákvæmnisaðflugi, sé í öruggri hæð yfir þröskuldi í aðflugi og sé í landingarham og -stöðu.

4.2.9 Eldsneytis- og olíuskrár.

4.2.9.1 Flugrekandi skal halda eldsneytis- og olíuskrár fyrir hvert flug til þess að flugmálastjórn geti staðfest að kröfum í grein 4.3.6 hafi verið fullnægt.

4.2.9.2 Flugrekandi skal geyma eldsneytis- og olíuskrár í a.m.k. 3 mánuði.

4.2.10 Áhöfn.

4.2.10.1 Flugrekandi skal tilnefna einn flugmann sem flugstjóra fyrir sérhvert flug.

4.2.10.2 Flugrekandi skal halda skrá um fartíma hvers flugliða eins og hann er á hverjum tíma.

4.2.10.3 Flugrekandi skal semja reglur sem takmarka fartíma og flugskyldutíma flugliða í þjónustu hans. Reglur þessar skulu einnig gera ráð fyrir nægilegum hvíldartíma og vera með þeim hætti að tryggt sé að þreyta í einu flugi eða fleirum í röð, eða langvarandi þreyta vegna þessara starfa eða annarra, stofni ekki öryggi flugsins í hættu. Leita ber samþykkis flugmálastjórnar á reglum þessum og þær skulu settar í flugrekstrarhandbók hans.

4.2.10.4 Flugrekandi skal halda sérstakar skrár yfir hvert flug þar sem flogið er í meira en 15000 m (49000 fet) flughæð, til þess að unnt sé að ákvarða hversu mikilli geimgeislun hver flugverji hefur orðið fyrir á hverju 12 mánaða tímabili.

4.2.11 Farþegar.

4.2.11.1 Flugrekandi skal tryggja að farþegar í flugvélum á hans vegum fái að vita um staðsetningu og notkun:

- a) öryggisbelta,
- b) neyðarútganga,
- c) björgunarvesta, ef skylt er að hafa þau um borð,
- d) súrefnistækja, þegar þeirra er krafist fyrir farþega,
- e) annarra tækja sem ætluð eru til einstaklingsnota í neyðartilvikum.

4.2.11.2 Flugrekandi skal kynna farþegum staðsetningu og almennar notkunarreglur helsta neyðarbúnaðar um borð sem ætlaður er til sameiginlegra nota.

4.2.11.3 Í neyðartilvikum á flugi ber að gefa farþegum fyrirmæli um neyðarviðbrögð eftir því sem við á.

4.2.11.4 Við flugtök og landingar og hvenær sem varúðar telst þörf vegna ókyrrðar í lofti eða neyðartilvika í flugi, skal flugrekandi tryggja að allir farþegar í flugvélinni séu festir í sætum sínum með öryggisbeltum eða öryggistygjum.

4.3 Undirbúningur flugs.

4.3.1 Flug skal ekki hafið fyrr en öll undirbúnigsskjöl fyrir flug hafa verið fyllt út og flugstjórinn hefur staðfest að hann sé þess fullviss að:

- a) flugvélin sé lofthæf,
- b) allur búnaður og tæki, sem krafist er samkvæmt 6. kafla þessarar reglugerðar og nauðsynleg eru fyrir þá tilteknu flugstarfsemi sem framkvæma skal, séu á sínum stað og fullnægjandi fyrir flugið,
- c) undirritað hafi verið viðhaldsvottorð fyrir flugvélina eins og mælt er fyrir um í grein 8.7,

- d) massi flugvélarinnar sé þannig að framkvæma megi flugið af öryggi með hliðsjón af þeim flugskilyrðum sem gert er ráð fyrir,
- e) farminum, sem flytja á, sé rétt hlaðið í flugvélina og hann festur á öruggan hátt,
- f) athugun hafi leitt í ljós að unnt sé að fullnægja ákvæðum 5. kafla þessarar reglugerðar um starfrækslutakmörk á afkastagetu flugvélarinnar vegna viðkomandi flugs og
- g) reglum um gerð leiðarflugáætlunar hafi verið fullnægt samkvæmt ákvæðum í grein 4.3.3.

4.3.2 Flugrekandi skal varðveita öll skjöl sem fyllt hafa verið út um undirbúning flugs í a.m.k. 3 mánuði.

4.3.3 Leiðarflugáætlun.

4.3.3.1 Leiðarflugáætlun skal gerð fyrir sérhvert fyrirhugað flug. Leiðarflugáætlunin skal samþykkt og undirrituð af flugstjóranum og af flugumsjónarmanni þar sem það á við. Afrit hennar skal geymt hjá hlutaðeigandi flugrekanda eða tilnefndum fulltrúa hans, en þar sem þess er ekki kostur skal hún geymd hjá flugvallaryfirvöldum eða á heppilegum stað á brottfararflugvællinum.

4.3.3.2 Í leiðarflugáætlun skal eftirfarandi tilgreint nema annað sé tekið fram í flugrekstrarhandbók:

- a) lágmarksflughæðir á flugleiðinni sem fara skal og
- b) flugvallarlágmörk fyrir flugvelli, sem nota á, og fyrir tilgreinda varaflugvelli.

4.3.4 Varaflugvellir.

4.3.4.1 Varaflugvöllur við flugtak.

4.3.4.1.1 Varaflugvöllur við flugtak skal valinn og tilgreindur í leiðarflugáætlun ef veðurskilyrði á brottfararflugvelli eru við eða undir lágmarkum hlutaðeigandi flugvallar, eða ekki verður unnt að snúa aftur til brottfararflugvallar af öðrum ástæðum.

4.3.4.1.2 Varaflugvöllur við flugtak skal vera innan eftirfarandi fjarlægðar frá brottfararflugvelli:

- a) fyrir flugvélar með tvo hréyfla: Ekki í meiri fjarlægð en sem nemur einnar klukkustundar flugi á farflugshraða með annan hreyfilinn óvirkan og
- b) fyrir flugvélar með þrjú eða fleiri hreyfla: Ekki í meiri fjarlægð en sem nemur tveggja klukkustunda flugi á farflugshraða með einn hreyfil óvirkan.

4.3.4.1.3 Til þess að unnt sé að velja flugvöll sem varaflugvöll við flugtak verða tiltækar upplýsingar að sýna að veðurskilyrði verði við eða yfir flugvallarlágmörkum fyrir viðkomandi flug á þeim tíma þegar væntanlega þyrfti að nota völlinn.

4.3.4.2 Varaflugvellir á flugleið.

Varaflugvelli á flugleið, sem krafist er samkvæmt grein 4.7 fyrir fjarflug flugvéla með tvo hverfihreyfla, skal velja og tilgreina í leiðarflugáætlun og í flugáætlun fyrir flugumferðarþjónustu (ATS).

4.3.4.3 Varaflugvellir ákvörðunarstaðar.

Þegar fljúga á í samræmi við blindflugsreglur skal að minnsta kosti einn varaflugvöllur ákvörðunarstaðar tilgreindur í leiðarflugáætlun og flugáætlun fyrir flugumferðarþjónustu nema:

- a) tímalengd flugsins og ríkjandi veðurskilyrði séu með þeim hætti að full ástæða sé til að treysta því að unnt verði að framkvæma aðflug og lenda við sjónflugsskilyrði á ákvörðunarflugvelli á áætluðum tíma og í hæfilegan tíma á undan og eftir eða
- b) ákvörðunarflugvöllurinn sé afskekktur og um engan nothæfan varaflugvöll ákvörðunarstaðar sé að ræða.

4.3.4.4 Varafflugvellir hér á landi.

Þegar fljúga á í samræmi við blindflugsreglur innanlands eða til Íslands, skal að minnsta kosti tilgreina einn varafflugvöll í leiðarflugáætlun og í flugáætlun fyrir flugumferðarþjónustu (ATS).

4.3.5 Veðurskilyrði.

4.3.5.1 Ekki skal hefja flug sem framkvæmt skal samkvæmt sjónflugsreglum nema nýjustu veðurathuganir eða nýjustu veðurathuganir og veðurspár sameiginlega bendi til að veðurskilyrði á leiðinni, sem fljúga á samkvæmt sjónflugsreglum eða á hluta hennar, verði á videigandi tíma þannig að unnt sé að fylgja þessum reglum.

4.3.5.2 Ekki skal hefja flug sem framkvæmt skal samkvæmt blindflugsreglum nema fyrir liggi upplýsingar sem benda til þess að skilyrði á ákvörðunarflugvelli, eða að minnsta kosti á einum varafflugvelli ákvörðunarstaðar, verði jöfn eða betri en flugvallarlágmark hlutaðeigandi flugvallar á áætluðum komutíma.

4.3.5.3 Ekki skal hefja flug þegar vitað er um eða búist er við ísingu nema flugvélin sé viðurkennd til þess og þannig búin að ráða við slík skilyrði.

4.3.5.4 Eigi skal hefja flug þegar hrím, snjór eða ís þekur og/eða loðir við vængi, stjórnfleti, loftskráfur eða skráfublöð flugvélar.

4.3.6 Eldsneytis- og olíubirgðir.**4.3.6.1 Allar flugvélar.**

Flug skal ekki hefja fyrr en gengið hefur verið úr skugga um að eldsneytis- og olíubirgðir flugvélarinnar séu nægilegar til að tryggt sé að ljúka megi fluginu örugglega. Í þessu sambandi skal taka tillit til veðurskilyrða og allra tafa sem búist er við á flugi. Þá skal einnig hafa meðferðis varaforða til að vera viðbúinn óvæntum atvikum.

4.3.6.2 Skráfuflugvélar.

Þegar um skráfuflugvélar er að ræða skulu eldsneytis- og olíubirgðir, sem teknar eru með til að fullnægja ákvæðinu í grein 4.3.6.1, endast að minnsta kosti til eftirfarandi:

4.3.6.2.1 Þegar krafist er varafflugvallar ákvörðunarstaðar:

Annaðhvort:

a) til að fljúga til ákvörðunarflugvallar og þaðan til þess varafflugvallar sem mest eldsneyti þarf til að komast til og getið er um í leiðarflugáætlun og flugáætlun fyrir flugumferðarþjónustu, og þar að auki til 45 mínútna flugs

eða

b) til að fljúga til varafflugvallar um fyrirfram ákveðinn stað og þar að auki í 45 mínútur, að því tilskildu að eldsneyti sé ekki minna en það magn sem þarf til að fljúga til ákvörðunarflugvallar og eftir það í:

1) 45 mínútur og að auki 15% af þeim hluta fartíma sem áætlað er að fljúga í farflugshæð/hæðum eða

2) tvær klukkustundir, eftir því hvort er minna 1) eða 2).

4.3.6.2.2 Þegar ekki er krafist varafflugvallar ákvörðunarstaðar:

a) í samræmi við grein 4.3.4.3 a) - til að fljúga til ákvörðunarflugvallar og þar að auki í 45 mínútur

eða

b) í samræmi við grein 4.3.4.3 b) – til að fljúga til ákvörðunarflugvallar og þar að auki í:

1) 45 mínútur og að auki 15% af þeim hluta fartíma sem áætlað er að fljúga í farflugshæð/farflugshæðum,

eða

2) tvær klukkustundir,
eftir því hvort er minna 1) eða 2).

4.3.6.3 Þotur.

Þegar um þotur er að ræða skulu eldsneytis- og olíubirgðir, sem teknar eru með til að fullnægja ákvæðinu í grein 4. 3. 6. 1, endast að minnsta kosti til eftirfarandi:

4.3.6.3.1 Þegar krafist er varaflugvallar ákvörðunarstaðar.

Annað hvort:

a) til að fljúga til ákvörðunarflugvallar, framkvæma aðflug og fráflug þar, og þar að auki:

- 1) að fljúga til þess varaflugvallar sem tilgreindur er í leiðarflugáætlun og flugáætlun fyrir flugumferðarþjónustu og
- 2) að fljúga síðan í 30 mínútur á biðflugshraða í 450 metra (1500 feta) hæð yfir varaflugvellinum við málhitaskilyrði, framkvæma aðflug, lenda og
- 3) að hafa nægilegt aukaeldsneyti til að vera viðbúinn aukinni eyðslu vegna óvæntra atvika sem flugrekandi tilgreinir nánar og flugmálastjórn telur fullnægjandi,

eða

b) að fljúga til varaflugvallar um fyrirfram ákveðinn stað og þar að auki í 30 mínútur í 450 m (1500 feta) hæð yfir varaflugvellinum, enda sé gert ráð fyrir nægilegu aukaeldsneyti til að vera viðbúinn aukinni eyðslu vegna óvæntra atvika sem nánar eru tilgreind af flugrekanda og flugmálastjórn telur fullnægjandi. Eldsneyti skal samkvæmt þessu ekki vera minna en nemur því sem þarf til að fljúga til ákvörðunarflugvallar, og eftir það í tvær klukkustundir með eðlilegri farflugseyðslu.

4.3.6.3.2 Þegar ekki er krafist varaflugvallar ákvörðunarstaðar:

a) í samræmi við grein 4.3.4.3 a) – til að fljúga til og lenda á ákvörðunarflugvelli og að auki:

- 1) að fljúga í 30 mínútur á biðflugshraða í 450 metra (1500 feta) hæð yfir ákvörðunarflugvellinum við málhitaskilyrði, og
- 2) að hafa nægilegt aukaeldsneyti til að vera viðbúinn aukinni eyðslu vegna óvæntra atvika sem flugrekandi tilgreinir nánar og flugmálastjórn telur fullnægjandi.

b) í samræmi við grein 4.3.4.3 b) – til að fljúga til ákvörðunarflugvallar og því næst í tvær klukkustundir með eðlilegri farflugseyðslu.

4.3.6.4 Við útreikninga á því eldsneyti og olíu sem krafist er í grein 4.3.6.1 skal hið minnsta taka mið af eftirfarandi:

- a) veðurspám,
- b) fyrirhuguðum flugleiðum skv. flugheimildum, svo og umferðartöfum,
- c) einu blindaðflugi við ákvörðunarflugvöll, þar með töldu einu fráflugi,
- d) fyrirmælum er greinir í flugrekstrarhandbók um starfshætti þegar jafnþrýstikerfið bílar, þar sem það á við, eða ef einn hreyfill bílar á leiðinni og
- e) sérhverjum öðrum skilyrðum sem gætu seinkað landingu flugvélar eða aukið eldsneytis- og/eða olíueyðslu hennar.

Ekkert í grein 4.3.6 hamlar því að flugáætlun sé breytt til annars flugvallar meðan á flugi stendur, svo framarlega sem unnt er að fullnægja skilyrðum greinar 4.3.6 frá þeim stað þar sem breytingin var gerð.

4.3.7 Áfylling eldsneytis þegar farþegar eru um borð.

4.3.7.1 Ekki má setja eldsneyti á flugvél meðan farþegar fara um borð, eru um borð eða fara frá borði nema hún sé réttilega mönnuð hæfu starfsfólki sem er reiðubúið til þess að hefja og stjórna rýmingu vélarinnar á hentugasta og skjótasta hátt sem völ er á.

4.3.7.2 Þegar eldsneyti er sett á flugvél meðan farþegar fara um borð, eru um borð eða fara frá borði skal vera talsamband milli starfsfólks á jörðu sem stjórnar eldsneytisáfyllingu og flugstjórans eða fulltrúa hans um borð í flugvélinni um talkerfi flugvélarinnar eða eftir öðrum hentugum leiðum.

4.3.7.3 Við áfyllingu eldsneytis hér á landi gildir sérstök reglugerð, „Reglugerð um eldsneytisáfyllingu loftfara“, sem ber að fara eftir ásamt leiðbeiningum í flugrekstrarhandbók flugrekanda.

4.3.8 Súrefnisbirgðir.

Eftirfarandi tafla sýnir nokkurn veginn samsvarandi gildi raunþrýstings í meðallofti og flughæðar eins og þau eru notuð hér:

Raunþrýstingur:	Flughæð í metrum:	Flughæð í fetum:
700 hPa	3000	10000
620 hPa	4000	13000
376 hPa	7600	25000

4.3.8.1 Ef fyrirhugað er að fljúga í hæð þar sem loftþrýstingur er minni en 700 hPa í vistarverum áhafnar og farþega skal ekki hefja flugið nema tryggt sé að nægilegar birgðir súrefnis til öndunar séu meðferðis þannig að þær dugi:

- allri áhöfninni og 10% farþega allan þann tíma umfram 30 mínútur sem loftþrýstingur í vistarverum þeirra er á bilinu 700 hPa og 620 hPa og
- áhöfn og farþegum allan þann tíma sem loftþrýstingur í vistarverum er lægri en 620 hPa.

4.3.8.2 Eigi skal hefja flug, sem fyrirhugað er með flugvélum með jafnþrýstibúnaði, nema meðferðis séu nægar súrefnisbirgðir til öndunar handa allri áhöfninni og hluta farþeganna eins og henta þykir miðað við aðstæður á því flugi sem fljúga á, ef loftþrýstingur skyldi falla og fara niður fyrir 700 hPa í vistarverum þeirra einhvern tíma flugsins.

4.4 Starfsaðferðir á flugi.**4.4.1 Flugvallarlágmörk.**

4.4.1.1 Flugi skal eigi haldið áfram til ákvörðunarflugvallar nema síðustu upplýsingar bendi til að á áætluðum komutíma verði unnt að lenda á flugvellingum eða a.m.k. á einum varaflugvelli ákvörðunarstaðar í samræmi við gildandi kröfur um lágmörk samkvæmt grein 4.2.7.1.

4.4.1.2 Flugvél skal ekki nema í neyðartilvikum halda áfram aðflugi til landingar á flugvelli þannig að það brjóti ákvæði um gildandi lágmörk fyrir þann flugvöll.

4.4.2 Veðurathugun.

4.4.2.1 Öll loftför skulu, meðan á flugi stendur eða eins fljótt og unnt er, tilkynna næstu fluglandsstöð um eftirfarandi tilvik:

- þegar vart verður við mikla ókyrrð í lofti eða mikla ísingu eða
- þegar vart verður við miðlungsókyrrð, hagl eða skúraský á flugi nálægt eða yfir hljóðhraða eða

- c) þegar vart verður við gosösku eða flogið er inn í hana eða
- d) þegar vart verður við að eldgos sé að hefjast eða þegar hafið eða
- e) þegar vart verður við önnur veðurskilyrði, t. d. þau sem flokkast undir SIGMET-upplýsingar, er gætu að mati flugstjórans haft áhrif á flugöryggi eða haft veruleg áhrif á flug annarra loftfara.

4.4.2.2 Öll loftför skulu, meðan á flugi stendur eða eins fljótt og unnt er, tilkynna næstu fluglandstöð um veðurskilyrði sem vart hefur orðið við í flugtaki eða aðflugi og ekki hafa verið tilkynnt flugstjóra áður, ef hann telur að þau geti haft áhrif á öryggi flugs annarra loftfara.

4.4.3 Hættulegar aðstæður í flugi.

Ef aðstæður á flugi verða á einhvern hátt hættulegar vegna annars en veðurskilyrða, skal tilkynna það næstu fluglandstöð svo fljótt sem kostur er. Tilkynningar þessar skulu hafa að geyma upplýsingar sem kunna að varða öryggi annarra loftfara.

4.4.4 Flugliðar á starfsstað.

4.4.4.1 Flugtak og landing.

Sérhver flugliði, sem gegnir skyldustörfum í stjórnklefa, skal vera á starfsstað sínum.

4.4.4.2 Í leiðarflugi.

Sérhver flugliði, sem gegnir skyldustörfum í stjórnklefa skal vera á starfsstað sínum, nema fjarvera hans sé nauðsynleg vegna starfrækslu flugvélarinnar eða hann þurfi að ganga þarfinda sinna.

4.4.4.3 Öryggisbelti.

Sérhver flugliði skal hafa öryggisbelti sitt spennt þegar hann er á starfsstað sínum.

4.4.4.4 Öryggistyggi.

Sérhver flugliði, sem situr í flugmannssæti, skal hafa öryggistyggi spennt við flugtak og landingu. Aðrir flugliðar skulu hafa öryggistyggi spennt við flugtak og landingu nema axlaólar hindri þá við skyldustöf sín.

Öryggistyggi eru hvort tveggja öryggisbelti og axlaólar, sem unnt er að nota hvor í sínu lagi.

4.4.5 Notkun súrefnis.

4.4.5.1 Allir flugliðar skulu stöðugt nota öndunarsúrefni við aðstæður sem þess krefjast samkvæmt greinum 4.3.8.1 eða 4.3.8.2, þegar þeir eru við skyldustörf sem nauðsynleg eru til að fljúga flugvél með öryggi.

4.4.5.2 Allir flugliðar í flugvélum með jafnþrýstibúnaði sem flogið er í flughæð þar sem loftþrýstingur er minni en 376 hPa, skulu hafa til taks á starfsstað sínum súrefnisgrímu sem unnt er að setja á sig í snatri með annarri hendi og gefur þeim umsvifalaust súrefni, sé þess þörf.

4.4.6 Vernd þjónustuliða og farþega í flugvélum með jafnþrýstibúnaði við tap mismunaprýstings.

Vernda skal þjónustuliða þannig að tryggja megi viðunandi líkur til þess að þeir missi ekki meðvitund, ef grípa verður til lækkunar flugs í neyðartilvikum, en það getur reynst nauðsynlegt við tap mismunaprýstings. Auk þess ættu þeir að hafa verndarbúnað sem gerir þeim kleift að veita farþegum skyndihjálpt eftir neyðartilvikið, þegar flugið er komið í jafnvægi aftur. Farþega skal vernda með þeim tækjum og starfsaðferðum sem tryggja viðunandi líkur til þess að þeir þoli áhrif súrefnisskorts við tap mismunaprýstings.

4.4.7 **Rekstrarfyrirmæli í flugi.**

Rekstrarfyrirmæli, sem fela í sér breytingu á flugáætlun, skulu þegar unnt er samræmd hjá viðeigandi flugumferðarþjónustudeild áður en þau eru send til flugvélarinnar. Þegar samræming þessi hefur ekki reynst möguleg, leysa rekstrarfyrirmæli flugmann ekki undan þeirri skyldu að fá viðeigandi heimild frá flugumferðarþjónustudeild, eftir því sem við á, áður en hann breytir flugáætluninni.

4.4.8 **Starfsaðferðir í blindflugi (IFR).**

4.4.8.1 Samþykkinga skal eina eða fleiri blindflugaðferðir fyrir sérhverja blindflugsbraut eða flugvöll, sem nota má til blindflugs, og birta af hálfu þess ríkis sem flugvöllurinn er í.

4.4.8.2 Allar flugvélar, sem starfræktar eru samkvæmt blindflugsreglum, eiga að fara eftir þeim blindflugaðferðum sem samþykktar hafa verið af hálfu þess ríkis sem flugvöllurinn er í.

4.4.9 **Starfsaðferðir til að draga úr hávaða.**

4.4.9.1 Starfsaðferðir til að draga úr hávaða eiga að vera í samræmi við ákvæði í „PAN-OPS“ Volume I, Part V (Doc 8168) frá ICAO eða önnur ákvæði samþykkt af flugmálastjórn.

4.4.9.2 Starfsaðferðir til að draga úr hávaða í flugtaki og klifri, sem flugrekandi ákveður fyrir einhverja flugvéategund, eiga að vera þær sömu fyrir alla flugvelli ef unnt er.

4.5 **Skyldur flugstjóra.**

4.5.1 Flugstjóri ber ábyrgð á starfrækslu og öryggi flugvélar og öryggi allra manna um borð meðan á fartíma stendur.

4.5.2 Flugstjóri skal sjá svo um að gátlistum skv. grein 4.2.5 sé fylgt í öllum atriðum.

4.5.3 Flugstjóri ber ábyrgð á að tilkynna næsta hlutadeigandi yfirvaldi svo fljótt sem auðið er sérhvert slys sem flugvélin lendir í og hefur í för með sér alvarleg meiðsli eða dauða fólks eða verulegar skemmdir á flugvélinni eða öðrum verðmætum.

„Reglugerð um tilkynningarskyldu“ eins og hún er í gildi á hverjum tíma kveður nánar á um tilkynningarskyldu flugstjóra.

4.5.4 Flugstjóri ber ábyrgð á að tilkynna flugrekanda að loknu flugi um allar bilanir eða galla á flugvélinni sem vitað er um eða grunur leikur á um.

4.5.5 Flugstjóri ber ábyrgð á leiðarflugbókinni eða komuskýrslunni, en þar er að finna þær upplýsingar sem tilgreindar eru í grein 11.5.1.

4.6 **Skyldur flugumsjónarmanns.**

4.6.1 Flugumsjónarmaður, sem hefur flugumsjón með hendi í samræmi við 10. kafla þessarar reglugerðar, skal:

- a) aðstoða flugstjóranum við undirbúning flugsins og útvega þær upplýsingar sem máli skipta og þörf er á,
- b) aðstoða flugstjóranum við gerð leiðarflugáætlunar og flugáætlunar, skrifa undir, þegar við á, og senda flugáætlun til hlutadeigandi flugumferðarþjónustudeildar,
- c) láta flugstjóranum í té með viðeigandi hætti meðan á flugi stendur þær upplýsingar sem geta verið nauðsynlegar til þess að framkvæmd flugsins verði örugg,
- d) gera ráðstafanir í neyðartilvikum í samræmi við það sem segir í flugrekstrarhandbók.

4.6.2 Flugumsjónarmanni ber að varast að aðhafast nokkuð það sem stangast gæti á við starfshætti:

- a) flugumferðarþjónustu,
- b) veðurþjónustu, eða
- c) fjarskiptaþjónustu.

4.7 Fjarflug flugvéla með tvo hverfihreyfla (EROPS).

4.7.1 Ef flugmálastjórn hefur ekki sérstaklega samþykkt flugreksturinn má ekki starfrækja flugvél með tveimur hverfihreyflum á flugleið þar sem fartími á farflugshraða með annan hreyfilinn óvirkan til fullnægjandi varaflugvallar á flugleið fer yfir þau fjarflugsmörk sem flugmálastjórn setur fyrir slíkan rekstur. Fullnægjandi varaflugvöllur á flugleið er skilgreindur sem sá flugvöllur:

- a) sem fullnægir kröfum í grein 5.2.11,
- b) sem gert er ráð fyrir að verði tiltækur ef þörf krefur og
- c) þar sem nauðsynleg aðstoðarþjónusta er fyrir hendi, svo sem flugumferðarþjónusta, ljós, fjarskipti, veðurþjónusta, leiðsögu- og aðflugsbúnaður, björgunar- og slökkviliðsþjónusta.

4.7.1.1 Flugvélum með tvo hverfihreyfla og meira en 5700 kg hámarksmassa, sem eru til flutninga á minnst 20 farþegum, skal ekki flogið fjær en svo frá fullnægjandi varaflugvelli að ná megi til hans á 60 mínútum eða skemur á eðlilegum farflugshraða með annan hreyfilinn óvirkan, nema flugmálastjórn hafi heimilað það sérstaklega.

4.7.2 Þegar flugstarfsemi er veitt heimild til flugs umfram þau mörk, sem tilgreind eru í grein 4.7.1 skal tryggja að:

- a) útgáfa lofthæfiskírteina fyrir flugvéllartegundina,
- b) áreiðanleiki hreyfla og hreyflakerfis og
- c) viðhaldsaðferðir, flugrekstraráðferðir, flugumsjónaraðferðir og þjálfunaraðferðir áhafna

veiti það heildaröryggi sem ætlast er til í viðbættum 6 og 8 við stofnskrá Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO Annex 6 og 8).

Þegar þetta er metið skal tekið tillit til leiðarinnar sem fljúga á, væntanlegra rekstraráðstæðna og staðsetningar fullnægjandi varaflugvallar á flugleið.

4.7.3 Eigi má hefja flug sem framkvæma á samkvæmt grein 4.7.1 nema varaflugvöllur (varaflugvellir) á flugleið, sem krafist er, sé tiltækur (séu tiltækir) á hugsanlegum komutíma og fánlegar upplýsingar bendi til að aðstæður á þeim flugvelli verði yfir flugvallarlágmörkum sem viðurkennd eru fyrir flugreksturinn.

4.8 Handfarangur.

Flugrekandi skal tryggja að gengið sé frá öllum handfarangri í farþegarými á tryggilegan og fullnægjandi hátt.

5.0 STARFRÆKSLUTAKMÖRK Á AFKASTAGETU FLUGVÉLA

5.1 Almenn ákvæði.

Þessi kafli á við flugvélar sem hafa hámarksmassa yfir 5700 kg. Um flugvélar, sem hafa minni hámarksmassa, gildir sérstök reglugerð, „Reglugerð um lágmarksafkastagetu flugvéla“.

5.1.1 Flugvélar skulu starfræktar samkvæmt samþykktum reglum um afkastagetu í flughandbók og gildandi rekstrarreglum sem flugmálastjórn setur samkvæmt viðeigandi ákvæðum í þessum kafla.

5.1.2 Eins hreyfils flugvél má aðeins starfrækja í þannig birtu- og veðurskilyrðum og á þannig leiðum að unnt sé að nauðlenda á öruggan hátt, ef bilun verður í hreyfli.

5.2 Flugvélar viðurkenndar í samræmi við III. hluta viðbætis 8 við stofnskrá Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO Annex 8, Part III).

- 5.2.1 Ákvæði í greinum 5.2.2 til 5.2.11 (að báðum meðtöldum) gilda fyrir þær flugvélar sem falla undir III. hluta viðbætis 8 við stofnskrá Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO Annex 8, Part III).
- 5.2.2 Afkastagetan, sem grein 5.1.1. vísar til fyrir þær flugvélar sem tilgreindar eru í grein 5.2.1, skal í aðalatriðum vera að minnsta kosti jafngild þeirri heildarafkastagetu sem ákvæði þessa kafla reglugerðarinnar fela í sér.
- 5.2.3 Flugvél skal starfrækt í samræmi við ákvæði þau sem felast í lofthæfiskírteini hennar, svo og samþykkt starfrækslutakmörk í flughandbók hennar.
- 5.2.4 Flugmálastjórn hefur þann viðbúnað sem mögulegt er og sanngjarnt má telja til þess að tryggja að hinar almennu öryggiskröfur, sem ætlast er til með þessum ákvæðum, verði uppfylltar við allar rekstraráðstæður sem búast má við, þar á meðal áðstæður sem ekki eru tilgreindar sérstaklega í ákvæðum þessa kafla.
- 5.2.5 Flug skal ekki hefja nema upplýsingar um afkastagetu í flughandbók flugvélar sýni að ákvæðum í greinum 5.2.6 til 5.2.11 verði fullnægt í fyrirhugðu flugi.
- 5.2.6 Þegar farið er eftir ákvæðum þessa kafla þessarar reglugerðar, skulu teknir til greina allir þættir sem hafa marktæk áhrif á afkastagetu flugvélarinnar (svo sem: massi, hæð yfir sjávarmáli eða þrýstingshæð á flugvellinum, hitastig, vindur, halli flugbrautar, gerð og ástand hennar, þ.e.a.s. hvort á henni er krap, vatn og/eda ís, og ástand vatnsyfirborðs fyrir lagarflugvélar). Gera skal ráð fyrir þessum þáttum beint sem flugrekstrarbreytum eða óbeint sem frávikum sem unnt er að hafa í töflum um afkastagetu eða gildandi reglum um afkastagetu sem flugvélin er starfrækt í samræmi við.

5.2.7 Massatakmarkanir.

- a) Massi flugvélar í upphafi flugtaks skal ekki vera meiri en svo að unnt sé að fullnægja ákvæðum í grein 5.2.8, svo og í greinum 5.2.9, 5.2.10 og 5.2.11, þegar gert hefur verið ráð fyrir minnkandi massa á flugi og losun eldsneytis á flugi samkvæmt greinum 5.2.9 og 5.2.10 og að því er varðar varaflugvelli, samkvæmt greinum 5.2.7 c) og 5.2.11.
- b) Massi flugvélar í upphafi flugtaks skal aldrei vera meiri en sá hámarksmassi í flugtaki sem tilgreindur er í flughandbók hennar fyrir landhæð viðkomandi flugvallar eða þá þrýstingshæð sem á við landhæð hans. Ennfremur skal taka tillit til hvers kyns annarra skilyrða andrúmsloftsins á viðkomandi flugvelli, þ.á.m. rakastigs, séu þau notuð sem flugrekstrarbreytur til að ákveða hámarks massa flugvélarinnar í flugtaki.
- c) Áætlaður massi flugvélar á ráðgerðum lendingartíma á ákvörðunarflugvelli og sérhverjum varaflugvelli ákvörðunarstaðar skal aldrei vera meiri en sá hámarks lendingarmassi sem tilgreindur er í flughandbók hennar fyrir landhæð viðkomandi flugvallar eða þá þrýstingshæð sem á við landhæð hans. Ennfremur skal taka tillit til hvers kyns annarra skilyrða andrúmsloftsins á flugvellinum, þ.á.m. rakastigs, séu þau notuð sem flugrekstrarbreytur til að ákveða hámarks lendingarmassa flugvélarinnar.
- d) Massi flugvélar í upphafi flugtaks eða við ráðgerðan lendingartíma á ákvörðunarflugvelli og sérhverjum varaflugvelli ákvörðunarstaðar skal aldrei vera meiri en sá hámarksmassi sem reynst hefur fullnægja viðeigandi ákvæðum um hávaðamörk í viðbæti 16, 1. bindi, við stofnskrá Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, (ICAO Annex 16, Volume I), nema flugmáláyrivöld þess ríkis sem flugvöllurinn er í hafi veitt leyfi fyrir öðru í sérstökum tilvikum fyrir tiltekinn flugvöll eða flugbraut þar sem engin vandamál stafa af hávaðatruflunum. **B 85**

5.2.8 Flugtak.

Ef markhreyfill flugvélar bilar á einhverju stigi flugtaks, á að vera unnt annaðhvort að hætta við flugtak og stöðva flugvélina á tiltækri hemlunarvegalengd við flugtak eða halda flugtakinu áfram og komast hjá öllum hindrunum á flugferlinum í öruggri fjarlægð þar til unnt er að fljúga flugvélinni í samræmi við grein 5.2.9. Til þess að ákveða lengd tiltækrar flugbrautar þarf að taka til greina þann hluta flugbrautar sem ekki er hægt að nýta vegna þess hvar flugvélina er á flugbrautinni fyrir flugtak, sé um það að ræða.

5.2.9 Leiðarflug með einn hreyfil óvirkan.

Ef markhreyfill flugvélar verður óvirkur einhvers staðar á flugleið eða á áætluðum frávikum frá henni, skal vera unnt að halda fluginu áfram án þess að fljúga nokkru sinni niður fyrir lágmarksflughæðir og fljúga til flugvallar þar sem unnt er að lenda í samræmi við ákvæði greinar 5.2.11.

5.2.10 Leiðarflug með tvo hreyfla óvirka.

Til þess að öryggisákvæðum þessa kafla sé fullnægt, eiga flugvélar með þrjá eða fleiri hreyfla að geta flogið til varaflugvallar á flugleið og lent þar, þótt tveir hreyflar verði óvirkir, án tillits til þess hvar á flugleiðinni það er, ef fjarlægð frá varaflugvöllum á flugleið og lengd flugs er slík að gera verði ráð fyrir því að tveir hreyflar geti orðið óvirkir.

5.2.11 Lending.

Unnt skal vera að lenda flugvél á ákvörðunarflugvelli og á sérhverjum varaflugvelli og komast hjá öllum hindrunum á aðflugsferlinum í öruggri fjarlægð og stöðva flugvélina (fyrir lagarflugvélar: að hægja nægilega á ferðinni) á tiltækri landingarvegalengd. Taka skal tillit til væntanlegra frávíka í aðflugs- og landingaraðferðum, ef það hefur ekki verið gert í töflum um afkastagetu flugvélarinnar.

5.3 Upplýsingar um hindranir.

Flugrekandi skal taka tillit til ónákvæmni korta þegar hann metur hvort ákvæðum í grein 5.2.8 sé fullnægt.

6.0 MÆLITÆKI, BÚNAÐUR OG FLUGSKJÖL FLUGVÉLA**6.1 Almenn ákvæði.**

6.1.1 Til viðbótar lágmarksbúnaði, sem nauðsynlegur er vegna útgáfu lofthæfiskírteinis, eiga mælitæki, búnaður og flugskjöl, sem mælt er fyrir um í málsgreinum hér á eftir, að vera föst eða höfð um borð í flugvélum, eftir því sem við á og eftir því um hvers konar flugvél er að ræða og við hvers konar aðstæður á að framkvæma flugið.

6.1.2 Flugrekandi skal hafa í flugrekstrarhandbók sinni lista um lágmarksbúnað, sem flugmálastjórn hefur samþykkt, er gerir flugstjóra kleift að ákveða hvort flug megi hefja eða halda áfram frá áningarstað, þótt einhver mælitæki, búnaður eða kerfi flugvélarinnar verði óvirk.

6.1.3 Flugrekandi skal láta starfslíði flugumsjónar sinnar og flugáhöfnum sínum í té flugaðferðahandbók fyrir sérhverja flugvélartegund sem hann notar, er hefur að geyma lýsingu á edlilegum og afbrigðilegum aðferðum við starfrækslu flugvélarinnar, auk neyðaraðferða. Handbókin skal innihalda nákvæma lýsingu á kerfum flugvélarinnar og þá gátlista sem nota skal.

6.2 Allar flugvélar í sérhverju flugi.

6.2.1 Flugvél skal búin mælitækjum sem gera flugliðum kleift að stjórna flugferli hennar, framkvæma allar þær flugathafnir sem þörf krefur og fljúga innan starfrækslutakmarka flugvélarinnar við þau skilyrði sem búast má við í fluginu.

6.2.2 Flugvél skal vera búin:

a) tiltækum og nægjanlegum sjúkrabúnaði fyrir þann farþegafjölda sem hlutaðeigandi flugvél getur flutt.

Til slíks búnaðar telst:

- 1) sjúkrakassi til skyndihjálpar fyrir almenna notkun og
- 2) einn eða fleiri sjúkrakassar til notkunar í neyðartilvikum. Hann eða þeir skulu geymdir á aðgengilegum stöðum og nálægt útgöngudyrum.

b) handslökkvitækjum af þeirri tegund sem ekki valda hættulegri loftmengun í flugvélinni við notkun. Að minnsta kosti eitt slökkvitæki skal vera í:

- 1) stjórnklefa og
- 2) sérhverjum farþegaklefa sem er aðgreindur frá flugstjórnklefa og flugmenn eiga ekki skjótan aðgang að.

c) 1) sæti eða legurúmi fyrir sérhvern farþega sem náð hefur tveggja ára aldri,

2) sætisólum fyrir hvert sæti og öryggisólum í hverju legurúmi og

3) öryggistygjum (sætisólum og axlaólum) fyrir hvert sæti flugliða. Axlaólar fyrir hvert flugmannssæti eiga að vera þannig útbúnar að þær hafi á sjálfvirkan hátt hemil á bol þess sem situr í sætinu, ef snögg hraðaminnkun á sér stað.

Axlaólar fyrir hvert flugmannssæti eiga, ef unnt er, að vera þannig útbúnar að þær komi í veg fyrir að flugmaður, sem verður skyndilega ósjálfbjarga, geti rekist á flugstjórnitæki.

d) búnaði til þess að tryggja að upplýsingar og leiðbeiningar um eftirfarandi atriði berist farþegum:

- 1) hvenær spennan á sætisólar,
- 2) hvenær og hvernig nota á súrefnisbúnað, ef slíks búnaðar er krafist,
- 3) takmörkun reykinga,
- 4) staðsetningu og notkun björgunarbelta eða samsvarandi flotbjörgunarbúnaðar fyrir sérhvern um borð, ef slíks búnaðar er krafist og
- 5) staðsetningu neyðarútganga og aðferðir við að opna þá,

e) vararafmagnsöryggjum af réttum gerðum fyrir þau sem unnt er að skipta um meðan á flugi stendur.

6.2.2.1 Neyðarsendar.

Neyðarsendar (Emergency Location Beacon - Aircraft, ELBA) skal vera í flugvélum með hámarks massa 27000 kg eða minna til þess að auðvelda leit og björgun. Hann skal senda á metrabylgju (VHF) í samræmi við ákvæði þau sem tilgreind eru í viðbæti 10 við stofnskrá Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO Annex 10). Neyðarsendar skulu þannig hannaðir og komið fyrir að:

- a) sending hefjist sjálfkrafa við flugslys er flugvél rekst í jörðina,
- b) unnt sé að setja þá í gang handvirkt af þeim sem komast lífs af úr flugslysi eða óhappi,
- c) þeir séu ekki háðir aflagjöf frá aflkerfum flugvélarinnar,
- d) þeir séu vatnspólnir og
- e) ólíklegt sé að þeir verði óvirkir við flugslys.

6.2.3 Flugvél skal hafa um borð:

- a) flugrekstrarhandbókina, eins og mælt er fyrir um í grein 4.2.2, eða þá hluta hennar sem varða flugrekstur,
- b) flughandbók flugvélarinnar eða önnur gögn sem innihalda upplýsingar um afkastagetu, eins og krafist er í 5. kafla þessarar reglugerðar, og allar aðrar upplýsingar sem nauðsynlegar eru til þess að starfrækja flugvélinu í samræmi við ákvæði lofthæfiskírteinis hennar og
- c) gild kort fyrir flugleið þá sem fljúga á og allar þær flugleiðir sem ætla má að hugsanlega yrðu flognar, ef víkja þyrfti af upphaflegri flugleið.

6.3 Flugritar.**6.3.1 Gerðir ferðrita.**

- 6.3.1.1 Ferðriti af „Gerð I“ skal skrá þær flugbreytur sem nauðsynlegar eru til þess að ákvarða nákvæmlega flugslóð flugvélarinnar, hraða hennar, stöðu, afl hreyfla, flugham og starfrækslu hennar.
- 6.3.1.2 Ferðritar af „Gerð II“ og „Gerð II A“ skulu skrá þær flugbreytur, sem nauðsynlegar eru til þess að ákvarða nákvæmlega flugslóð flugvélarinnar, hraða hennar, stöðu, afl hreyfla og stöðu hreyfanlegs lyftikrafts- og viðnámsbúnaðar.
- 6.3.1.3 Ferðritar, sem byggja á rispun málmþynna, fullnægja ekki þeim kröfum sem gerðar eru í þessum kafla.

6.3.2 Skráningartími ferðrita.

Ferðritar af „Gerð I“ og „Gerð II“ skulu geta geymt skráðar upplýsingar síðustu 25 klukkustunda í gangi. Ferðritar af „Gerð II A“ skulu geta geymt skráðar upplýsingar síðustu 30 mínútna í gangi.

6.3.3 Ferðritar flugvéla sem veitt var lofthæfiskírteini í fyrsta sinn 1. janúar 1989 eða síðar.

- 6.3.3.1 Allar flugvélar með skráðan hámarksflugtaksmassa yfir 27000 kg skulu búnar ferðrita af „Gerð I“.
- 6.3.3.2 Allar flugvélar með skráðan hámarksflugtaksmassa yfir 5700 kg en mest 27000 kg skulu búnar ferðrita af „Gerð II“.

6.3.4 Ferðritar flugvéla sem veitt var lofthæfiskírteini í fyrsta sinn á tímabilinu 1. janúar 1987 til 31. desember 1988.

- 6.3.4.1 Allar flugvélar með hverfihreyfla og skráðan hámarksflugtaksmassa yfir 5700 kg, að undanskildum þeim sem falla undir grein 6.3.4.2, skulu búnar ferðrita sem skráir tíma, hæð, hraða, lóðrétta hröðun og nefstefnu.
- 6.3.4.2 Allar flugvélar með hverfihreyfla og skráðan hámarksflugtaksmassa yfir 27000 kg, sem eru sömu tegundar og frumgerð sem hlaut tegundarviðurkenningu af hlutað-eigandi yfirvöldum framleiðslulands eftir 30. september 1969, skulu búnar ferðrita af „Gerð II“.

6.3.5 Ferðritar flugvéla sem veitt var lofthæfiskírteini í fyrsta sinn fyrir 1. janúar 1987.

Allar flugvélar með hverfihreyfla og skráðan hámarksflugtaksmassa yfir 5700 kg skulu búnar ferðrita sem skráir tíma, hæð, hraða, lóðrétta hröðun og nefstefnu.

6.3.6 Hljóðriti flugvéla sem veitt var lofthæfiskírteini í fyrsta sinn 1. janúar 1987 eða síðar.

Allar flugvélar með skráðan hámarksflugtaksmassa yfir 5700 kg skulu búnar hljóðrita sem hefur það hlutverk að skrá öll hljóð í stjórnklefa meðan á fartíma stendur.

- 6.3.7 Hljóðriti flugvéla sem veitt var lofthæfiskírteini í fyrsta sinn fyrir 1. janúar 1987.**
Allar flugvélar með hverfihreyfla og skráðan hámarksflugtaksmassa yfir 27000 kg og eru sömu tegundar og frumgerð sem hlaut tegundarviðurkenningu af hlutaðeigandi yfirvöldum framleiðslulands eftir 30. september 1969, skulu búnar hljóðrita sem hefur það hlutverk að skrá öll hljóð í stjórnklefa meðan á fartíma stendur.
- 6.3.8 Hljóðritunartími.**
Hljóðritar skulu geta geymt hljóðritaðar upplýsingar síðustu 30 mínútna sem þeir eru í gangi.
- 6.3.9 Smíði og ísetning flugrita.**
Flugritar skulu smíðaðir, staðsettir og komið fyrir þannig að þeir séu eins vel varðir fyrir hnjaski og skemmdum og kostur er svo að skráðar og hljóðritaðar upplýsingar varðveitist og unnt verði að endurheimta þær og umrita.
- 6.3.10 Notkun flugrita.**
- 6.3.10.1 Ekki skal slökkt á flugritum meðan á fartíma stendur.
- 6.3.10.2 Til þess að varðveita þær upplýsingar sem flugritar skrá, skal taka þá úr sambandi að fartíma loknum, ef slys eða óhapp hefur borið að höndum, og setja þá ekki í samband aftur fyrr en gögn þeirra hafa verið fjarlægð og tekin til geymslu.
- 6.4 Allar flugvélar í sjónflugi.**
Allar flugvélar í sjónflugi skulu búnar:
- seguláttavita,
 - nákvæmum tímamæli, sem sýnir tíma í klukkustundum, mínútum og sekúndum,
 - nákvæmum þrýstingshæðarmæli,
 - hraðamæli, og
 - viðbótarmælum og -tækjum sem hlutaðeigandi yfirvöld kunna að fyrirskipa að séu um borð.
- Auk þess eiga flugvélar í stjórnuðu sjónflugi að vera búnar tækjum samkvæmt grein 6.9.
- 6.5 Allar flugvélar í flugi yfir haf eða vötn.**
- 6.5.1 Lagarflugvélar.**
Allar lagarflugvélar skulu í sérhverju flugi vera búnar:
- björgunarvestum eða sambærilegum flotbjörgunarbúnaði fyrir sérhvern um borð, og skal koma þeim fyrir þannig að auðveldlega megi ná til þeirra úr sætum eða legurúmum,
 - tækjum til þess að gefa frá sér þau hljóðmerki sem krafist er í alþjóðareglum til þess að koma í veg fyrir árekstra á sjó (International Regulations for Preventing Collision at Sea), þegar það á við og
 - einu rekakkeri.
- Láds- og lagarflugvélar eru taldar lagarflugvélar ef þær eru notaðar sem slíkar.
- 6.5.2 Landflugvélar.**
- 6.5.2.1 Landflugvélar skulu hafa þann búnað sem mælt er fyrir um í grein 6.5.2.2:
- þegar um er að ræða landflugvélar starfræktar samkvæmt greinum 5.2.9 eða 5.2.10 og flogið er yfir haf eða vatn í fjarlægð sem er meiri en 93 km (50 NM) frá landi,

- b) þegar um er að ræða aðrar landflugvélar en í a) og flogið er leiðarflug yfir haf eða vatn í meiri fjarlægð frá landi en svo að flugvél geti svisfið til lands og
- c) þegar flugtak eða landing á sér stað á flugvelli þar sem flugtaks- eða aðflugsferill er svo mikið yfir hafi eða vatni að mati flugmálastjórnar að líklega yrði nauðlent á hafi eða vatni, ef óhapp kæmi fyrir.

6.5.2.2 Búnaðurinn, sem um er að ræða í grein 6.5.2.1, skal vera björgunarvesti eða sambærilegur flotbjörgunarbúnaður fyrir sérhvern um borð og skal koma þeim fyrir þannig að auðveldlega megi ná til þeirra úr sætum eða legurúmum. Láðs- og lagarflugvélar eru taldar landflugvélar, ef þær eru notaðar sem slíkar.

6.5.3 Allar flugvélar í langflugi yfir haf eða vötn.

6.5.3.1 Til viðbótar þeim búnaði, sem getið er um í greinum 6.5.1 eða 6.5.2, hvort heldur sem við á, á eftirfarandi búnaður að vera um borð í öllum flugvélum á leiðum sem liggja yfir haf eða vötn og eru í meiri fjarlægð en sem svarar 120 mínútna flugi á farflugshraða eða 740 km (400 NM), hvort heldur er styttra, frá landi þar sem hæglega mætti nauðlenda. Þetta á við flugvélar, sem starfræktar eru samkv. greinum 5.2.9 eða 5.2.10, en um allar aðrar flugvélar gildir 30 mínútna flug eða 185 km (100 NM), hvort heldur er styttra:

- a) björgunarbátar sem rúma alla um borð og komið er fyrir svo að auðvelt sé að taka þá umsvifalaust í notkun í neyðartilvikum. Bátarnir skulu hafa nauðsynlegan búnað til þess að menn geti lifað af í þeim og miðast sá búnaður við það flug sem fyrirhugað er hverju sinni. Einnig skal vera búnaður í bátunum til þess að senda neyðarblys svo sem lýst er í Flugreglum og viðbæti 2 við stofnskrá Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO Annex 2) og
- b) að minnsta kosti tvær neyðarsendistöðvar sem er þannig fyrir komið að auðvelt sé að taka þær umsvifalaust í notkun í neyðartilvikum, senda á metrabylgju (VHF) og eru í samræmi við videigandi ákvæði í viðbæti 10 við stofnskrá Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO Annex 10). Tækin eiga að vera beranleg, vatnspolin, fljóta sjálfkrafa og ekki vera háð raforku flugvélarinnar og þannig gerð að unnt sé að nota þau fjarri flugvélinni af þeim sem ekki hefur verið sérstaklega kennt að nota þau.

6.5.3.2 Sérhvert björgunarvesti og sambærilegur flotbjörgunarbúnaður, sem er um borð í samræmi við greinar 6.5.1 a), 6.5.2.1, 6.5.2.2 og 6.6.2, skulu búin rafljósi til þess að auðveldara sé að finna fólk í neyð, nema þegar ákvæðum í grein 6.5.2.1 c) er fullnægt með „sambærilegum flotbjörgunarbúnaði“ öðrum en björgunarvestum.

6.6 Allar flugvélar í flugi á sérlega tilgreindum svæðum.

6.6.1 Þegar flugvélum er flogið yfir landsvæði, sem hlutaðeigandi ríki hefur sérlega tilgreint sem erfið til leitar og björgunar, skulu þær búnar að minnsta kosti einni neyðarsendistöð sem er þannig fyrir komið að auðvelt sé að taka hana umsvifalaust í notkun í neyðartilvikum, sendir á metrabylgju (VHF) og er í samræmi við videigandi ákvæði í viðbæti 10 við stofnskrá Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO Annex 10). Sendistöðin skal vera beranleg, vatnspolin, óháð rafafli flugvélarinnar og þannig gerð að unnt sé að nota hana fjarri flugvélinni af þeim sem ekki hefur verið sérstaklega kennt að nota hana. Flugvélar skulu einnig hafa búnað til þess að senda neyðarmerki og nauðsynlegan búnað til þess að menn geti lifað af eftir flugslys. Miðast sá búnaður við hvaða landsvæði flogið er yfir.

6.6.2 Í öllum íslenskum flugvélum í sérhverju flugi í íslenskri lofthelgi skulu vera björgunarvesti fyrir alla um borð.

6.6.3 Íslenskar flugvélar, svo og erlendar flugvélar sem íslenskur aðili notar eða ræður yfir, sem flogið er fjær ströndu en 93 km (50 NM) eða milli Íslands og annarra landa, skulu búnaðar björgunarbátum er rúma alla um borð.

6.6.3.1 Neyðarsendir, sem sent getur á tíðni 121,5 og 243 MHz og fullnægir kröfum flugmálastjórnar um slíka senda, skal vera í eða festur við a.m.k. einn björgunarbát flugvélarinnar eða þannig geymdur að auðvelt sé fyrir áhöfn að taka hana umsvifalaust í notkun í neyðartilvikum.

6.7 Allar flugvélar í háflugi.

Aths. Flughæð í meðallofti, er svarar því sem næst til þess gildis raunþrýstings sem notað er í þessum texta, er sem hér segir:

Raunþrýstingur:	Flughæð í metrum:	Flughæð í fetum:
700 hPa	3000	10000
376 hPa	7600	25000

6.7.1 Ef fyrirhugað er að nota flugvél þannig að loftþrýstingur verði minni en 700 hPa í vistarverum áhafnar og farþega, á flugvélin að vera búin súrefnisgeymum og öndunartækjum sem geta geymt og úthlutað súrefni eins og krafist er í grein 4.3.8.1.

6.7.2 Ef fyrirhugað er að fljúga í flughæð þar sem loftþrýstingur er minni en 700 hPa og flugvélin er með jafnþrýstibúnað sem getur haldið uppi meiri en 700 hPa þrýstingi í vistarverum áhafnar og farþega, á hún að vera búin súrefnisgeymum og öndunartækjum sem geta geymt og úthlutað súrefni eins og krafist er í grein 4.3.8.2.

6.7.3 Í flugvélum með jafnþrýstibúnað, sem teknar voru í notkun 1. júlí 1962 eða síðar og ætlað er að fljúga í flughæðum þar sem loftþrýstingur er minni en 376 hPa, skal vera búnaður sem varar flugliða á öruggan hátt við hvers konar hættulegu þrýstingstapi.

6.8 Allar flugvélar sem fljúga í ísingu.

Allar flugvélar skulu vera búnaðar ísvarnar- og/eða íseyðitækjum þegar flogið er þar sem tilkynnt hefur verið um ísingu eða búast má við henni.

6.9 Allar flugvélar sem fljúga samkvæmt blindflugsreglum.

6.9.1 Allar flugvélar, sem flogið er samkvæmt blindflugsreglum eða ekki er unnt að halda í æskilegri flugstöðu án þess að styðjast þurfi við eitt eða fleiri mælitæki, skulu búnaðar:

- beygju- og hallamæli,
- stöðuvísi (gervisjónbaugi),
- nefstefnuvísi (stefnusnúðu),

Aths. Skilyrðunum í a), b) og c) má fullnægja með samsettum mælitækjum eða með sameinuðu flugbeinikerfi, að því tilskildu að þær varnir gegn algerri bilun, sem eru innbyggðar í hverju einstöku ofangreindra þriggja tækja, haldist óbreyttar.

d) búnaði sem sýnir hvort afl að snúðutæki sé nægilegt,

e) tveimur næmum þrýstingshæðarmælum,

Aths. Sérhver næmur hæðarmælir sem komið er fyrir í samræmi við lofthæfi- staðla má vera annar þeirra tveggja sem hér er krafist.

f) búnaði í stjórnklefa sem sýnir hitastig utan flugvélarinnar,

g) nákvæmri klukku sem sýnir tíma í klukkustundum, mínútum og sekúndum,

h) mælikerfi lofthraða sem hefur búnað til að hindra skekkju vegna ísmyndunar eða vatnspéttingar og

i) stig- og fallmæli.

6.9.2 Allar flugvélar þyngri en 5700 kg. Neyðaraflgjafi fyrir rafknúna stöðuvísa.

- 6.9.2.1 Allar flugvélar með skráðan hámarks massa yfir 5700 kg, er teknar voru í notkun eftir 1. janúar 1975, skulu búnar neyðaraflgjafa sem starfar óháð aðalrafkerfi flugvélarinnar í því skyni að knýja og lýsa upp stöðuvísi (gervisjónbaug), sem flugstjóri getur auðveldlega séð, í að minnsta kosti 30 mínútur. Neyðaraflgjafinn á að vera sjálfvirkur eftir að aðalrafkerfi flugvélarinnar bilar að fullu og greinilega skal sjást merki um það á mælaborðinu að stöðuvísirinn sé nú knúinn neyðarafli.
- 6.9.2.2 Mælitækjum, sem flugmaður notar, skal vera þannig fyrir komið að hann geti fljótt og auðveldlega lesið af þeim úr sæti sínu með sem minnstu frávik frá þeirri stöðu og sjónlínu sem hann er vanur að hafa þegar hann lítur fram í þá stefnu sem flugvélin flýgur.

6.10 Allar flugvélar sem starfræktar eru að nóttu til.

Allar flugvélar, sem starfræktar eru að nóttu til, skulu búnar:

- a) þeim búnaði sem tilgreindur er í grein 6.9,
- b) þeim ljósum sem kveðið er á um í Flugreglum (ICAO Annex 2) fyrir flugvélar á flugi og á hreyfingu á athafnasvæði flugvallar,
- c) tveimur lendingarljósum,
- d) lýsingu fyrir öll mælitæki og allan búnað sem er nauðsynlegur fyrir örugga stjórn flugvélarinnar og flugliðar nota,
- e) ljósum í öllu farþegarými og
- f) vasaljósi við starfsstað hvers flugverja.

6.11 Veðurratsjá.

Flugvél með jafnþrýstibúnað skal búin virkri veðurratsjá í farþegaflugi, bæði að nóttu til og í blindflugsskilyrðum, þegar flogið er um svæði þar sem búast má við þrumuveðri eða öðrum hættulegum veðurskilyrðum sem talin eru sjást á veðurratsjá.

6.12 Geislunarmælir.

Í öllum flugvélum, sem ætlað er að fljúga ofar en í 15000 m (49000 ft) hæð, skal vera búnaður til þess að mæla og sýna stöðugt styrkleika allrar geimgeislunar, sem flugvélin verður fyrir (þ.e.a.s. heildarjónun og nifteindageislun frá vetrarbraut eða sólu), auk þeirrar heildargeimgeislunar sem flugvélin verður fyrir í hverju flugi. Auðvelt skal vera fyrir flugliða að sjá vísi mælibúnaðarins.

6.13 Hávaðamörk.

Sérhver flugvél, sem uppfyllir ákvæði viðbætis 16, 1. bindis, við stofnskrá Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO Annex 16, Volume I) um hávaðatakmarkanir, skal hafa skírteini um borð því til staðfestingar.

6.14 Machtöluvísir.

Sérhver flugvél með hraðatakmarkanir sýndar í Machtölum skal búin Machtöluvísi.

6.15 Jarðvari (GPWS) í flugvélum með hverfihreyfla.

- 6.15.1 Sérhver flugvél búin hverfihreyflum með skráðan hámarksflugtaksmassa yfir 15000 kg eða með heimild til þess að flytja 30 farþega eða fleiri, skal búin jarðvara.
- 6.15.2 Jarðvarinn skal geta gefið flugliðum sjálfkrafa, tímanlega og greinilega viðvörðun þegar flugvélin er hættulega nálægt yfirborði jarðar.

6.16 Sæti þjónustuliða í flugvélum sem flytja farþega.

- 6.16.1 Allar flugvélar skulu búnar sætum sem ýmist snúa fram eða aftur (innan 15 gráða frá langási flugvélarinnar) og hafa öryggistygi fyrir hvern þjónustuliða sem nauðsynlegur er til að fullnægja tilgangi greinar 12.1 um neyðarrýmingu.
- 6.16.2 Sæti þjónustuliða, sem höfð eru samkvæmt grein 6.16.1, skulu staðsett nálægt gölfhæð farþegarýmis og nálægt neyðarútgöngum í samræmi við kröfur sem flugmálastjórn setur um neyðarrýmingu.

7.0 FJARSKIPTA- OG LEIÐSÖGUTÆKI FLUGVÉLA**7.1 Fjarskiptatæki.**

- 7.1.1 Flugvél skal búin fjarskiptatækjum svo að unnt sé:
- a) að halda uppi gagnkvæmum fjarskiptum við flugturnsþjónustu,
 - b) að hlusta á veðurfregnir hvenær sem er á flugi,
 - c) að halda uppi gagnkvæmum fjarskiptum hvenær sem er á flugi við að minnsta kosti eina flugfjarskiptastöð og við aðrar þær flugfjarskiptastöðvar og á þeim tíðnirásum sem hlutaðeigandi yfirvöld mæla fyrir um.
- 7.1.2 Fjarskiptatækin, sem um getur í grein 7.1.1, skulu gerð fyrir fjarskipti á neyðar-tíðnirás flugsins, 121,5 MHz.
- 7.1.3 Íslenskar flugvélar, sem áætlað er að fljúga í íslenskri lofthelgi samkvæmt blind-flugsreglum eða að nóttu til utan 28 km (15 NM) frá lýstum flugvelli, skulu búnar a.m.k. tveimur sendi- og viðtækjum fyrir metrabylgju (VHF) til fjarskipta við flugumferðarþjónustu. Auk þess skulu þær búnar tveimur hljóðnemum og tveimur heyrnartólum eða einu heyrnartóli og einum hátalara.

7.2 Leiðsögutæki.

- 7.2.1 Flugvél skal búin leiðsögutækjum svo að unnt sé að fljúga:
- a) í samræmi við leiðarflugáætlun og
 - b) í samræmi við kröfur flugumferðarþjónustu,
- nema unnt sé að fljúga rétta leið í samræmi við sjónflugsgæslur með viðmiðun við kennileiti á jörðu niðri, ef slíkt hefur ekki verið bannað af hlutaðeigandi yfirvöld-um.
- 7.2.2 Fyrir flug í sérstaklega skilgreindu loftrými, þar sem settar eru lágmarkskröfur um nákvæmni í flugleiðsögu (Minimum Navigation Performance Specifications) samkvæmt svæðisbundnum samningum um flugþjónustu, skal flugvél búin flugleið-sögutækjum sem:
- a) gefa flugliðum stöðugt til kynna með nægjanlegri nákvæmni hvar sem er á flugleiðinni, hvort þeir fylgja fyrirhuguðum flugferli eða vikja af honum og
 - b) skráningarríki flugvélarinnar hafa heimilað til notkunar í flugi í þannig skil-greindu loftrými.
- 7.2.3 Flugvélin skal þannig búin flugleiðsögutækjum að þrátt fyrir bilun í einu tæki eða hluta þess hvar sem er á flugleiðinni, sé tryggt að þau tæki, sem eftir eru í lagi, nægi til þess að veita flugleiðsögu í samræmi við kröfur þær sem gerðar eru í grein 7.2.1. og þar sem við á í grein 7.2.2.
- 7.2.4 Þegar fyrirhuguð er landing við blindflugsskilyrði, skal flugvél búin leiðsögutækj-um sem tekið geta á móti leiðarmerkjum sem leiðbeina henni til staðar þaðan sem unnt er að lenda í sjónaðflugi. Tækin skulu geta gefið þess konar leiðbeiningar við sérhvern ákvörðunarflugvöll, sem lenda skal á við blindflugsskilyrði, og sérhvern tilgreindan varaflugvöll.

- 7.2.5 Flugvélar, sem fyrirhugað er að fljúga:
a) samkvæmt blindflugsreglum í íslenskri lofthelgi og/eða
b) innan aðflugsstjórnarrýmis Reykjavíkur- og Keflavíkurflugvallar, skulu búnað ratsjársvara.
- 7.2.6 Íslenskar flugvélar, sem fyrirhugað er að fljúga í íslenskri lofthelgi samkvæmt blindflugsreglum eða að nóttu til utan 28 km (15 NM) frá lýstum flugvelli, skulu búnað a. m. k. tveimur radíóáttavitum óháðum hvor öðrum, einu fjölstefnuviðtæki, svo og viðtæki fyrir markvita eða fjarlægðarmæli.

7.3 Frágangur búnaðar.

Fjarskipta- og leiðsögutækjum skal þannig fyrir komið að bilun í einstöku tæki, hvort sem er fyrir fjarskipti eða flugleiðsögu eða hvort tveggja, valdi ekki bilun í öðru tæki sem nauðsynlegt er fyrir fjarskipti eða flugleiðsögu.

7.4 Viðurkenning og eftirlit.

Gerð, ísetning og frágangur fjarskipta- og leiðsögutækja, sem notuð eru í íslenskum flugvélum, skulu hafa hlotið samþykki flugmálastjórnar/loftferðaeftirlits. Þetta á einnig við um fjarskipta- og leiðsögutæki sem ekki eru hluti af föstum búnaði flugvélarinnar. Póst- og símamálastofnun hefur eftirlit með starfsemi fjarskiptatækja í íslenskum flugvélum.

8.0 VIÐHALD FLUGVÉLA

8.1 Almenn.

- 8.1.1 Flugrekandi skal tryggja að tiltækt sé skipulag sem felur í sér þjálfað starfslíð, verkstæði, önnur tæki og aðstöðu til þess að halda öllum flugvélum lofthæfum þegar þær eru í notkun. Í þessum kafla felur hugtakið „flugvél“ í sér alla hluti hennar og búnað, svo sem hreyfla, loftskrúfur, fylgihluti, mæla, tæki og neyðarbúnað.
- 8.1.2 Þegar viðhald flugvéla, sem um getur í grein 8.1.1, er falið viðhaldsfyrirtæki sem flugmálastjórn hefur viðurkennt, annaðhvort að hluta til eða að öllu leyti, breytast skyldur flugrekandans varðandi greinar 8.2, 8.3 og 8.4 eftir því hve mikinn hluta viðhalds er um að ræða.

8.2 Viðhaldshandbók.

- 8.2.1 Flugrekandi skal tryggja að tiltæk sé viðhaldshandbók til afnota og leiðbeiningar fyrir viðhaldsfyrirtæki og starfslíð er hafi að geyma þær upplýsingar sem skilgreindir eru í grein 11.3.
- 8.2.2 Flugrekandi skal tryggja að gerðar séu nauðsynlegar lagfæringar og breytingar á viðhaldshandbókinni þannig að upplýsingar í henni séu ætíð í gildi.
- 8.2.3 Afrit af öllum breytingum og lagfæringum á viðhaldshandbókinni skal senda jafnóðum til allra þeirra fyrirtækja eða einstaklinga sem viðhaldshandbókinni hefur verið dreift til.

8.3 Þjálfun.

Flugrekandi skal tryggja að allt viðhaldsstarfslíð fái kennslu í vinnuáferðum sem nota skal við viðhaldið, sérstaklega þegar nýjar eða framandi gerðir tækja eru teknar í notkun.

8.4 Skoðanir.

Flugrekandi skal ábyrgjast að tiltækt sé skoðunarkerfi er tryggi að allt viðhald, grannskoðanir, breytingar og viðgerðir, sem hafa áhrif á lofthæfi, fari fram í samræmi við fyrirmæli viðhaldshandbókar.

8.5 Réttindi til að staðfesta lofthæfi.

Hver sá, sem ber ábyrgð á að staðfesta lofthæfi flugvélar, skal hafa réttindi til þess í samræmi við „Reglugerð um skírteini gefin út af flugmálastjórn“ eða viðbæti 1 við stofnskrá Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO Annex I).

8.6 Breytingar og viðgerðir.

Allar breytingar og viðgerðir skal framkvæma með aðferðum sem hæfa viðkomandi flugvél.

8.7 Viðhaldsvottorð.

Viðhaldsvottorð skal fyllt út og undirritað af manni eða mönnum, sem hafa réttindi samkvæmt „Reglugerð um skírteini gefin út af flugmálastjórn“ eða viðbæti 1 við stofnskrá Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO Annex I), til þess að staðfesta að viðhaldsverki sé lokið á viðunandi hátt og í samræmi við vinnuaðferðir viðhaldshandbókar.

8.8 Skrár.

8.8.1 Flugrekandi skal tryggja að eftirfarandi skrár séu færðar:

a) um flugvélinu í heild:

1) um heildargangtíma og fjölda landinga

b) um aðalhluta flugvélarinnar:

1) um heildargangtíma og einnig fjölda landinga ef notkun og endingartími þeirra takmarkast af fjölda landinga,

2) um dagsetningu síðustu grannskoðunar,

3) um dagsetningu síðustu skoðunar,

c) um mælitæki og búnað ef notkun og endingartími þeirra takmarkast af gangtíma:

1) um gangtíma að því marki sem nauðsynlegt er til þess að meta nothæfi þeirra og reikna út endingartíma þeirra,

2) um dagsetningu síðustu skoðunar.

8.8.1.1 Skrár þessar skal varðveita í a. m. k. 90 daga eftir að endingartíma hlutarins, sem þær eiga við, er lokið.

9.0 FLUGÁHAFNIR**9.1 Samsetning áhafnar.**

9.1.1 Fjöldi flugliða í áhöfn skal ekki vera minni en segir í flugrekstrarhandbókinni og samsetning flugáhafnar skal einnig vera í samræmi við hana. Í flugáhöfninni skulu vera allir þeir flugliðar sem krafist er samkvæmt lofthæfiskírteini eða flughandbók flugvélarinnar eða öðrum gögnum, tengdum lofthæfiskírteini hennar. Að auki skulu vera flugliðar í áhöfn eftir því sem nauðsynlegt er með hliðsjón af þeirri tegund flugvélar sem notuð er, hvaða flugstarfsemi er um að ræða og fartíma milli staða þar sem skipt er um flugáhöfn.

9.1.1.1 Þótt flughandbók geri einungis ráð fyrir einum flugmanni, skulu samt vera tveir flugmenn með tilskilin réttindi á viðkomandi flugvélargerð í flutningaflugi með farþega. Í þjónustuflogi með einshreyfils flugvélum, sem flogið er að degi til við sjónflugsskilyrði, er þó heimilt að í flugáhöfn sé einn flugmaður. Þessi grein tekur gildi 1. janúar 1994.

9.1.1.1.1 Til 1. janúar 1994 gildir að í flutningaflugi með farþega skulu vera tveir flugmenn með tilskilin réttindi á viðkomandi flugvélartegund enda þótt flughandbók geri einungis ráð fyrir einum flugmanni, þegar um er að ræða:

- a) reglubundið áætlunarflug og leigu- eða þjónustuflug milli Íslands og annarra landa og
- b) reglubundið áætlunarflug og leigu- eða þjónustuflug með:
 - i) þotum,
 - ii) skráfubotum með jafnþrýstibúnaði,
 - iii) flugvélum sem gerðar eru til flutninga á fleiri en 9 farþegum

9.1.2 Starfræksla fjarskiptatækja.

Þeir flugliðar, er nota fjarskiptatæki, skulu hafa gilt skírteini, fullgilt eða útgefið af Póst- og símamálastofnun sem heimilar þeim að starfrækja þau fjarskiptatæki sem um borð eru hverju sinni.

9.1.3 Flugvélstjóri.

Þegar hönnun flugvélar gerir ráð fyrir sérstökum starfsstað fyrir flugvélstjóra skal vera í áhöfninni a.m.k. einn flugvélstjóri sem ætlað er að starfa á þessum stað, nema annar flugliði, sem er handhafi skírteinis flugvélstjóra, geti sinnt þeim störfum á fullnægjandi hátt án þess að það trufla önnur skyldustörf hans.

9.1.4 Flugleiðsögumaður.

Í áhöfn skal vera a.m.k. einn flugliði sem er handhafi skírteinis flugleiðsögumanns, ef um er að ræða flug þar sem flugmálastjórn telur að flugmenn geti ekki frá starfsstað sínum annast þá flugleiðsögu sem nauðsynleg er til að flugið sé öruggt.

9.2 Skyldur flugliða í neyðarástandi.

Flugrekandi skal tilgreina fyrir sérhverja tegund flugvélar, hverjar skyldur hvers flugliða eru í neyðartilvikum eða við aðstæður sem krefjast neyðarrýmingar flugvélar. Í þjálfunaráætlun flugrekanda skal gert ráð fyrir árlegri þjálfun í neyðarviðbrögðum og skal hún fela í sér kennslu í notkun alls neyðar- og björgunarbúnaðar sem krafist er að sé um borð, svo og æfingu í neyðarrýmingu flugvélarinnar.

9.3 Þjálfunaráætlun flugliða.

9.3.1 Flugrekandi skal koma á og framkvæma áætlun um þjálfun flugliða á jörðu niðri og í lofti og skal hún viðurkennd af flugmálastjórn. Þjálfunin skal miða að því að tryggt sé að sérhver flugliði öðlist þá þekkingu og færni sem honum er nauðsynleg til að gegna skyldum sínum. Flugrekandi skal sjá um að tiltæk sé aðstaða til slíkrar þjálfunar, svo og að tiltækir séu réttilega hæfir leiðbeinendur í samræmi við ákvarðanir flugmálastjórnar. Þjálfunin skal bæði fara fram á jörðu niðri og í lofti, í flugvélum sömu tegundar og flugliðar eiga að starfa í. Hún skal miða að því að samræma störf einstakra flugliða og æfa vinnubrögð í neyðartilvikum eða við aðrar aðstæður, svo sem vegna óvæntra bilana í hreyflum, skrokk, kerfum, vegna eldsvoða eða annars sem úrskedis fer. Ennfremur skal veita flugliðum þjálfun í flutningi hættulegs varnings í flugvélum. Þjálfun flugliða, sérstaklega varðandi vinnubrögð við afbrigðilegar aðstæður eða í neyðartilvikum, skal tryggja að þeir kunnir hlutverk sín og tengsl þeirra við störf annarra flugverja. Þjálfun þessi skal fara fram með reglulegu millibili eins og flugmálastjórn ákveður og skal fela í sér hæfnipróf.

- 9.3.2 Kröfum um endurtekna þjálfun á tiltekna flugvélartegund er talið fullnægt með:
- notkun flugþjálfna sem flugmálastjórn hefur samþykkt til þeirra nota, að svo miklu leyti sem flugmálastjórn telur það hentugt eða
 - því að standast hæfnipróf samkvæmt grein 9.4.4 innan viðeigandi tíma í notkun þeirrar flugvélategundar.

9.4 Hæfnikröfur.

9.4.1 Nýleg reynsla. Flugstjóri.

Flugrekandi skal ekki fela flugmanni stöðu flugstjóra nema flugmaðurinn hafi á síðustu 90 dögum fyrir flugferðina framkvæmt að minnsta kosti þrjú flugtök og þrjár landingar á þeirri tegund flugvélar sem honum er ætlað að stjórna.

9.4.1.1 Reynsla. Flugstjóri.

Flugrekanda er óheimilt að láta flugmann gegna störfum flugstjóra í flutningaflugi með farþega og flugmanni er óheimilt að starfa sem slíkur nema hann hafi minnst:

- 500 fartíma reynslu og þar af séu ekki færri en 100 fartímar í landflugi,
- 1200 fartíma reynslu, ef flogið er í reglubundnu áætlunarflugi.

9.4.2 Nýleg reynsla. Aðstoðarflugmaður.

Flugrekandi skal ekki fela aðstoðarflugmanni stöðu við stjórnþæki flugvélar við flugtak og landingu nema flugmaðurinn hafi á síðustu 90 dögum fyrir flugferðina verið flugstjóri eða aðstoðarflugmaður við stjórnþæki sömu tegundar flugvélar eða hafi með öðrum hætti sannað hæfni sína sem aðstoðarflugmaður.

9.4.3 Flugstjóri. Þekking á flugvöllum og flugleið.

9.4.3.1 Flugrekanda er óheimilt að láta flugmann gegna störfum flugstjóra á flugleið eða hluta flugleiðar nema hann sé hæfur til þess í samræmi við greinar 9.4.3.2 og 9.4.3.3.

9.4.3.2 Sérhver slíkur flugmaður skal sanna fyrir flugrekanda að hann hafi fullnægjandi þekkingu á:

- leiðinni sem á að fljúga og flugvöllum sem verða notaðir, þar með talið:
 - landslagi og lágmarksflughæðum,
 - árstíðabundnum veðurskilyrðum,
 - veðurþjónustu, fjarskipta- og flugumferðarþjónustu og starfsháttum þeirra,
 - leitar- og björgunarþjónustu og
 - leiðarvirkjum og flugleiðsöguaðferðum ásamt öllum langflugsaðferðum tengdum flugleiðinni sem fljúga á

og

- reglum og starfsháttum sem eiga við flugferla yfir þéttbýlum svæðum og fjölfarnar flugleiðir, hindranir, landslag, lýsingu, aðflugstæki og komu-, brottfarar-, biðflugs- og blindaðflugsaðferðir svo og viðeigandi lágmrörk.

9.4.3.3 Flugstjóri á tiltekinni flugleið skal hafa framkvæmt aðflug inn á sérhvern flugvöll, sem landing er fyrirhuguð á, í fylgd flugmanns sem áður hefur sannað hæfni sína fyrir þann flugvöll. Flugmaðurinn skal annaðhvort hafa verið flugliði eða áhorfandi í stjórnklefa. Þess er þó ekki þörf þegar:

- flug að flugvöllinum liggur ekki yfir erfitt landssvæði og aðflugsaðferðum, aðflugstækjum og öðrum tiltækum hjálparbúnaði svipar til þess, sem flugstjórninn þekkir, né ef bætt er við venjuleg gildandi lágmrörk, með samþykki flugmálastjórnar, eða sæmileg vísar er fyrir því að unnt sé að framkvæma aðflug og landingu við sjónflugsskilyrði eða

- b) lækkun úr frumaðflugshæð er gerleg við sjónflugsskilyrði að degi eða
- c) flugrekandi gerir flugstjóra hæfan til þess að lenda á hlutaðeigandi flugvelli með því að kynna honum aðstæður með fullnægjandi myndtækni eða
- d) hlutaðeigandi flugvöllur liggur nærri öðrum flugvelli sem flugstjórinn er hæfur til að lenda á.

9.4.3.4 Flugrekandi skal halda skrá sem fullnægir kröfum flugmálastjórnar um hæfni og reynslu flugmanna í þjónustu hans og þar skal einnig skrá með hvaða hætti þeir hafa öðlast hana.

9.4.3.5 Ef flugmaður hefur ekki flogið að minnsta kosti eina ferð síðustu 12 mánuði milli endastöðva á tiltekinni flugleið sem flugmaður, eftirlitsflugmaður eða áhorfandi í stjórnklefa, skal flugrekandi ekki fela honum starf flugstjóra á þeirri leið. Ef meira en 12 mánuðir hafa liðið frá því að flugstjóri flaug nálægt slíkri flugleið og yfir svipað landslag, skal hann sanna hæfni sína á ný í samræmi við greinar 9.4.3.2 og 9.4.3.3. áður en hann gegnir flugstjórastörfum á henni.

9.4.4 Hæfnipróf flugmanna.

Flugrekandi skal sjá til þess að flugmenn hans séu prófaðir, bæði við tæknilega framkvæmd flugsins og í neyðarviðbrögðum með þeim hætti að sýnt sé fram á hæfni þeirra. Þar sem kann að vera flogið samkvæmt blindflugsglum ber flugrekanda að sannreyna hæfni flugmanna sinna í að framfylgja þeim reglum, annaðhvort með því að láta eftirlitsflugmann sinn eða eftirlitsflugmann frá flugmálastjórn sjá um slíka prófun. Slík prófun skal fara fram að minnsta kosti tvisvar á hverjum 12 mánuðum en þó þannig að eigi sé skemmra á milli tveggja svipaðra prófa en 4 mánuðir.

9.5 Sjóngler flugliða.

Ef gert er ráð fyrir því í skírteini flugliða og/eða heilbrigðisvottorði hans að hann þurfi að nota gleraugu eða linsur við stjórn flugvélar, skal hann hafa ein varagleraugu eða varalinsur í fórum sínum þegar hann stjórnar flugvél.

10.0 FLUGUMSJÓNARMAÐUR

10.1 Flugrekandi, sem stundar reglubundið áætunarflug milli landa og flugrekandi sem stundar reglubundið áætunarflug innanlands á flugvélum með hámarks massa yfir 5700 kg, skal starfrækja flugumsjón sem flugmálastjórn hefur viðurkennt fyrir þann rekstur.

10.1.1 Við flugumsjón skal starfa flugumsjónarmaður (eða -menn) er hefur gilt skírteini samkvæmt „Reglugerð um skírteini gefin út af flugmálastjórn“. Flugrekendur þeir, sem grein 10.1 tekur til, skulu í flugrekstrarhandbók sinni gera grein fyrir verksviði og ábyrgð flugumsjónar og þeirra flugumsjónarmanna sem hjá þeim starfa.

10.2 Flugumsjónarmanni á ekki að fela skyldustörf nema hann hafi:

- a) á s.l. 12 mánuðum farið í eitt hæfnisflug aðra leiðina í stjórnklefa flugvélar sem flogið er yfir svæði er hann hefur heimild til þess að annast flugumsjón á. Í fluginu skal lent á eins mörgum flugvöllum og framkvæmanlegt er.
- b) sannað fyrir flugrekanda að hann hafi þekkingu á:
 - 1) efni flugrekstrarhandbókar eins og lýst er í grein 11.1,
 - 2) fjarskiptatækjum í flugvélunum sem notaðar eru og
 - 3) leiðsögutækjum í flugvélunum sem notaðar eru,
- c) sannað fyrir flugrekanda að hann hafi þekkingu á eftirfarandi atriðum varðandi flugrekstur sem hann er ábyrgur fyrir og svæðin sem hann hefur leyfi til þess að sinna flugumsjón á:
 - 1) árstíðabundnum veðurskilyrðum og hvar unnt er að afla upplýsinga um veðurfar,

- 2) áhrifum veðurskilyrða á móttöku fjarskipta í flugvélunum sem notaðar eru,
- 3) sérkennum og takmörkunum flugleiðsögukerfa sem notuð eru við reksturinn og
- 4) fyrirmælum um hleðslu flugvélarinnar,

og

d) sannað fyrir flugrekanda að hann hafi þekkingu á að gegna þeim skyldum sem tilgreindar eru í grein 4.6.

- 10.3 Flugumsjónarmaður, sem falið er starf, á að viðhaldá fullkominni þekkingu á öllum þeim atriðum rekstrarins sem varða slíkt starf.
- 10.4 Flugumsjónarmanni á ekki að fela störf, hafi hann verið fjarverandi frá þeim s.l. 12 mánuði nema hann fullnægi ákvæðum greinar 10.2.

11.0 HANDBÆKUR, LEIÐARBÆKUR OG SKRÁR

11.1 Flugrekstrarhandbók.

Flugrekstrarhandbók, sem má vera í nokkrum hlutum er fjalla um mismunandi greinar flugrekstrar, sbr. grein 4.2.2, skal hafa að geyma að minnsta kosti eftirtalin efnisatriði:

- 1) fyrirmæli er lýsa verkefnum og ábyrgð starfsfólks varðandi framkvæmd flugrekstrar,
- 2) samsetningu flugáhafnar fyrir hverja tegund flugs sem fljúga á, þ.á m. ákvæði er tilgreina í hvaða röð flugliðar taka við stjórn loftfars,
- 3) hámarksfartíma og flugskyldutíma flugliða sem eru ákveðnir samkv. grein 4.2.10.3,
- 4) skyldustörf hvers flugverja á flugi og í neyðarástandi,
- 5) gátlista yfir neyðar- og öryggisbúnað um borð og leiðbeiningar um notkun þess búnaðar,
- 6) lágmarksflughæðir:
 - a) aðferðir við ákvörðun lágmarksflughæða og
 - b) lágmarksflughæðir á hverri flugleið sem fljúga skal,
- 7) flugvallarlágmörk:
 - a) aðferðir við ákvörðun flugvallarlágmörka og
 - b) lágmörk og takmarkanir á öllum flugvöllum, sem líkur eru til að verði notaðir sem ákvörðunar- eða varaflugvellir,
- 8) hvenær skal hafa hlustvörð í fjarskiptum,
- 9) lista yfir leiðsögubúnað sem skal vera um borð,
- 10) sérstök fyrirmæli er varða útreikninga á því eldsneytis- og olíumagni sem hafa skal meðferðis með hliðsjón af öllum aðstæðum er skapast gætu, þar á meðal bilun eins eða fleiri hreyfla í leiðarflugi,
- 11) lista um lágmarksbúnað (MEL) fyrir sérhverja gerð flugvélar í notkun og þann flugrekstur sem er heimilaður,
- 12) leiðarlýsingu til að tryggja að fyrir hvert flug hafi flugáhöfnin upplýsingar um fjarskiptavirki, leiðsöguvirki, flugvelli og aðrar þær upplýsingar sem flugrekandi telur nauðsynlegar fyrir örugga framkvæmd flugsins,
- 13) við hvaða skilyrði skuli nota súrefni,
- 14) viðbrögð flugstjóra sem verður vitni að flugslysi, sbr. lög nr. 34/1964, 142. grein, „Reglugerð um tilkynningarskyldu“ og viðbæti 12 við stofnskrá Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO Annex 12),

- 15) upplýsingar um merkjamál til nota frá jörðu til loftfars fyrir þá sem lifa af slys eins og getið er um í viðbæti 12 við stofnskrá Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO Annex 12),
- 16) upplýsingar og leiðbeiningar varðandi einelti loftfars ásamt ákvæðum um:
 - a) viðbrögð flugstjóra loftfars sem er einelt, eins og mælt er fyrir um í flugreglum (ICAO Annex 2),
 - b) sjónmerki sem nota skal við einelti loftfars og frá eineltu loftfari, eins og getið er um í flugreglum (ICAO Annex 2),
- 17) fyrir flugvélar sem ætlað er að fljúga í yfir 15000 m (49000 ft) hæð:
 - a) leiðbeiningar til flugmanns um heppilegustu viðbrögð ef menn verða fyrir áhrifum af geimgeislum sólar og
 - b) leiðbeiningar um hvernig skuli bregðast við ef ákveðið er að lækka flugið og lýsi þær:
 - i) nauðsyn þess að senda hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild fyrirfram viðvörðun um ástandið og að fá bráðabirgðaheimild til lækkunar og
 - ii) viðbrögðum sem gripið skal til ef ekki er unnt að ná sambandi við hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild eða sambandið rofnar,
- 18) upplýsingar og fyrirmæli um flutning á hættulegum varningi, þar með talin viðbrögð í neyðartilvikum,
- 19) neyðarrýmingu,
- 20) öryggisráðstafanir vegna áfyllingar eldsneytis meðan farþegar eru um borð,
- 21) fyrirmæli og upplýsingar um klifurafköst flugvélar með alla hreyfla virka í samræmi við grein 4.2.3.3,
- 22) eðlilegar og afbrigðilegar flugaðferðir sem flugáhöfn á að beita, auk neyðaraðferða, svo og gátlista þar að lútandi og upplýsingar um kerfi flugvélarinnar eins og krafist er í grein 6.1.3
- 23) langflugsaðferðir sem nota skal þar sem við á,
- 24) nákvæma lýsingu á leiðarflugáætlun,
- 25) efnislega lýsingu á þjálfunaráætlun flugáhafna og kröfum um þjálfun þeirra,
- 26) efnislega lýsingu á þjálfunaráætlun þjónustuliða varðandi neyðarviðbrögð eins og krafist er í grein 12.4,
- 27) fyrirmæli og leiðbeiningar varðandi flugvernd og
- 28) efnislega lýsingu á áætlun um slysavarnir og flugöryggi sem gerð er samkvæmt grein 3.6.

11.2 **Flughandbók flugvélar.**

Í flughandbók flugvélar eru upplýsingar sem tilgreindar eru í viðbæti 8 við stofnskrá Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO Annex 8).

11.3 **Viðhaldshandbók.**

Í viðhaldshandbók, sem gerð er í samræmi við grein 8.2, skulu vera eftirfarandi upplýsingar fyrir sérhverja flugvél sem notuð er:

- a) vinnuáðferðir við þjónustu og viðhald,
- b) tíðni hvers eftirlits, skoðana eða grannskoðana,
- c) ábyrgð hinna margvíslegu faglærðu starfsmanna við viðhaldsvinnu,
- d) þjónustu- og viðhaldsaðferðir sem kunna að vera fyrirskipaðar af Flugmálastjórn og þurfa samþykki hennar fyrir fram og
- e) um hvernig ganga skal frá viðhaldsvottorði, hvar og hvenær skal gefa það út og hverjir þurfa að undirrita það.

11.4 Viðhaldsvottorð.

Í viðhaldsvottorði skal felast staðfesting á því að viðhaldsvinna hafi verið framkvæmd á fullnægjandi hátt í samræmi við þær aðferðir sem mælt er fyrir um í viðhaldshandbók.

11.5 Leiðarflugbók.

11.5.1 Í leiðarflugbókinni eiga að vera eftirfarandi atriði og samsvarandi rómverskar tölur:

I Þjóðerni og skrásetning flugvélar.

II Dagsetning.

III Nöfn flugliða.

IV Úthlutun skyldustarfa flugliða.

V Brottfarastaður.

VI Komustaður.

VII Brottfarartími.

VIII Komutími.

IX Flugstundir.

X Tegund flugs (einkaflug, verkflug, áætlunarflug, leiguflug eða þjónustuflyg).

XI Atvik og athugasemdir, ef einhverjar eru.

XII Undirskrift ábyrgs aðila.

11.5.2 Færslur í leiðarflugbókina á að framkvæma jafnóðum. Þær skulu færðar með bleki eða blekblýanti.

11.5.3 Varðveita á fullnotaða leiðarflugbók svo að fyrir liggi óslitnar upplýsingar um rekstur síðustu 6 mánaða.

11.6 Skrá yfir neyðar- og björgunarbúnað um borð.

Flugrekendur skulu alltaf hafa tiltæka lista fyrir björgunarmiðstöðvar með upplýsingum um neyðar- og björgunarbúnað um borð í flugvélum þeirra. Upplýsingar þessar skulu, eftir því sem við á, varða tölu, lit og tegund björgunarbáta og neyðarblysa, nákvæma lýsingu á neyðarbirgðum af lyfjum, vatnsbirgðum og tegund og tíðnisviðum beranlegra neyðarsendistöðva.

11.7 Flugritaskrár.

Ef flugvél lendir í slysi eða óhappi skal flugrekandi tryggja eins og unnt er örugga vörslu og varðveislu allra gagna úr flugritum hennar og, ef nauðsynlegt er, videigandi flugrita, þar til þeim hefur verið ráðstafað í samræmi við viðbæti 13 við stofnskrá Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO Annex 13).

12.0 ÞJÓNUSTULIÐAR**12.1 Skipun í neyðarstörf.**

Flugrekandi skal hafa um borð í flugvélum sínum a.m.k. þann fjölda þjónustuliða sem áskilinn er skv. „Reglugerð um mannflutninga í loftförum“. Skal miða tölu þeirra við sætarými eða fjölda farþega þannig að það tryggi örugga og greiða rýmingu vélarinnar og önnur nauðsynleg störf í neyðartilvikum eða ef neyðarrýmingar er þörf. Flugrekandi skal skipa þjónustuliða í þessi störf fyrir sérhverja flugvéartegund sem hann notar í rekstri sínum.

12.2 Þjónustuliðar á neyðarrýmingarstöðum.

Sérhver þjónustuliði, sem ætlað er tiltekið hlutverk við neyðarrýmingu, skal sitja í sæti sem honum er ætlað við flugtak og landingu samkvæmt grein 6.16 og hvenær sem flugstjóri skipar svo fyrir.

12.3 Verndun þjónustuliða.

Sérhver þjónustuliði skal sitja með öryggisbelti spennt og axlaólar, ef tiltækar eru, við flugtak og landingu og hvenær sem flugstjóri skipar svo fyrir. Meðan flugvél er ekið skulu þjónustuliðar einnig sitja spenntir, nema þeir þurfi að sinna skyldustörfum er varða öryggi flugvélar eða farþega.

12.4 Þjálfun.

Flugrekandi skal koma á og framkvæma áætlun um þjálfun þjónustuliða sem skal samþykkt af flugmálastjórn. Skal þjálfunin endurtekin árlega fyrir þjónustuliða sem eiga að sinna tilteknum skyldum í neyðartilvikum eins og krafist er í grein 12.1, og hún skal tryggja að þjónustuliði sé:

- a) hæfur til að framkvæma skyldur sínar í neyðartilvikum, meðan á flugi stendur og við neyðarrýmingu flugvélarinnar,
- b) hafi æfingu og sé fær í notkun neyðar- og björgunarbúnaðar sem skylt er að hafa um borð, svo sem björgunarvesta, björgunarbáta eða fleka, rýmingarrenna, neyðarútganga, beranlegra slökkvitækja, súrefnistækja og sjúkrakassa,
- c) vel að sér um áhrif súrefnisskorts og líkamlegar verkanir hans, þegar um er að ræða störf í flugvélum sem fljúga ofar en 3000 m (10000 ft) og um líkamleg áhrif minnkandi þrýstings ef um er að ræða flugvélar með jafnþrýstibúnaði,
- d) kunnugur skyldum og hlutverki annarra flugverja í neyðartilvikum, að svo miklu leyti sem það er þjónustuliða nauðsynlegt til að gegna eigin skyldum við þær aðstæður,
- e) kunnugur þeim tegundum hættulegs varnings sem má eða má ekki flytja í farþegaklefum flugvéla og hafi lokið þjálfunarnámskeiði um hættulegan varning sem krafist er í viðbæti 18 við stofnskrá Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO Annex 18).

13.0 FLUGVERND**13.1 Öryggisráðstafanir vegna stjórnklefa.**

Í öllum flugvélum, sem gerðar eru fyrir 20 farþega eða fleiri, eiga dyrnar að stjórnklefa að vera þannig gerðar að unnt sé að læsa þeim innan úr stjórnklefanum.

13.2 Gátlisti vegna sprengjuleitar í flugvélum.

Flugrekandi á að tryggja að um borð sé gátlisti sem segir til um hvernig fara skuli að við leit að sprengju, þegar grunur leikur á að hermdarverk kunnri að verða unnin. Gátlistanum skulu fylgja leiðbeiningar um viðbrögð ef sprengja eða grunsamlegur hlutur finnst.

13.3 Þjálfunaráætlun.

13.3.1 Flugrekandi skal koma á og viðhalda þjálfunaráætlun sem tryggir að áhafnir fái fullnægjandi þjálfun í því hvernig rétt sé að bregðast við til þess að draga sem mest úr afleiðingum ólögmætra afskipta í flugvélum.

13.3.2 Flugrekandi skal koma á og viðhalda þjálfunaráætlun til þess að kynna hlutaðeigandi starfsmönnum forvarnaraðgerðir og aðferðir varðandi farþega, farangur, vörur, póst, búnað, aðföng og birgðir sem flytja á í flugvél þannig að þeir geti tekið þátt í að koma í veg fyrir hermdarverk og önnur ólögmæt afskipti í flugvélum.

13.4 Tilkynningarskylda um ólögmæt afskipti.

Flugstjóri skal án tafar senda næsta lögregluþingvaldi skýrslu um sérhver ólögmæt afskipti um borð í flugvél undir hans stjórn, sbr. „Reglugerð um tilkynningar-skyldu“.

14.0 ÝMIS ÁKVÆÐI**14.1 Undanþágur.**

Flugmálastjórn/loftferðaeftirlit getur veitt tímabundnar undanþágur frá reglugerð þessari þegar sérstökum ástæðum er til að dreifa.

14.2 Refsiákvæði.

Séu lendingargjöld, skoðunargjöld eða önnur gjöld, sem leyfishafa ber að greiða fyrir starfsemi sína, ekki greidd á réttum tíma má afturkalla flugrekstrarleyfi um stundarsakir. Sama gildir ef leyfishafi dregur að senda skýrslur og reikninga sem kveðið er á um í þessari reglugerð. Að öðru leyti varða brot gegn ákvæðum reglugerðar þessarar refsingu samkvæmt XIII. kafla laga um loftferðir nr. 34, 21. maí 1964.

14.3 Gildistaka.

Reglugerð þessi, sem er sett samkvæmt 188. gr. laga nr. 34, 21. maí 1964, um loftferðir, staðfestist hér með og skal öðlast þegar gildi. Jafnframt fellur úr gildi Reglugerð um flugrekstur nr. 381/1989 með áorðnum breytingum.

Samgönguráðuneytið, 30. desember 1991.

Halldór Blöndal.

Halldór S. Kristjánsson.