

um frv. til laga um stjórn flugmála.

Frá minni hl. samgöngumálanefndar.

Nefndin hefur klotnað um málið. Meiri hl. nefndarinnar vill samþykkja frv. lítið breytt, en ég er frumvarpinu andvígur og legg gegn samþykkt þess.

Frumvarp þetta gerir fyrst og fremst ráð fyrir einni meginbreytingu um stjórn flugmála, en hún er að leggja niður starf flugmálastjóra og fela það flugvallastjóra ríkisins.

Þessi breyting er í framhaldi af þeirri breytingu, sem gerð var 1947, þegar ákveðið var að setja flugráð yfir stjórn flugmála og skipa sérstakan flugvallastjóra. Þegar sú breyting var gerð 1947, var því haldið fram, að stjórn flugmálanna væri orðin svo erfið og viðamikil, að rétt þætti að skipta starfinu á milli flugmálastjóra og flugvallastjóra ríkisins. Þá var kostnaðaraukinn af skipun nýs ráðs og stofnunar nýs embættis talinn lítilfjórlegur borið saman við knýjandi þörf í miklu starfi.

Nú er hins vegar haldið fram af sömu aðilum, að þarna megi spara í mannhaldi og að rétt sé að leggja niður starf þess mannsins, sem lengur hefur starfað, en halda áfram því embættinu, sem greinilega hefur að óþörfu verið stofnað 1947. Skipun flugráðs og stofnun embættis flugvallastjóra ríkisins 1947 var augljóslega gerð að þarflausu og fyrst og fremst í þeim tilgangi að skágangna flugmálastjóra, sem þó var í starfi samkvæmt réttum lögum og hafði í hvívetna reynzt vel í starfi sínu. Nú virðist eiga að fullkomna það verk, sem hafið var 1947, og bola flugmálastjóra með öllu úr starfi, en yfirfæra starf hans á flugvallastjóra, þó að það sé gert á þann hátt, sem frumvarp þetta leggur til. Það er augljóst mál, að hér er ekki um að ræða skipulagsbót í starfi frá því, sem verið hefur, og jafngreinilegt er, að síst er hér um sparnað að ræða frá því skipulagi, sem gildi fyrir 1947. Væri um vilja hjá ríkisstjórninni að ræða í þá átt að spara í launagreiðslum til stjórna flugmála, mundi hún að sjálfsögðu leggja niður flugráð og embætti flugvallastjóra, þar sem reynslan hefur sýnt, að þessi aukning í yfirstjórn flugmálanna var þarflaus. Hér er um annað að ræða en hvöt til sparnaðar; hér er leitað eftir að flæma úr starfi tiltekinn embættismann, flugmálastjóran.

Í greinargerð þeirri, sem fylgir frumvarpi þessu, kemur ekkert fram, sem mælir með þeirri breytingu, sem frumvarpið gerir ráð fyrir. Í umræðum um málið í samgöngumálanefnd komu heldur engin rök fram, sem styddu þessa breytingu. Samgöngumálanefnd leitaði umsagnar flugfélaganna, Flugfélags Íslands og Loftleiða h.f. um málið, og einnig var leitað eftir umsögn flugráðs. Þá ræddi nefndin við flugmálastjóra um frumvarpið, og hann lét nefndinni í té skriflega greinargerð um álit sitt á málinu.

Umsagnir Flugfélags Íslands og Flugráðs eru örstuttar, þar sem sýnt er, að þessir aðilar hafi ekkert við málið að athuga. Loftleiðir h.f. eru andvígur þeirri breytingu, sem frumvarpið ráðgerir og greinargerð flugmálastjóra sýnir, svo ekki verður um villzt, að hér er um mjög óeðlilega breytingu að ræða. Þá hefur Alþingi borizt umsögn flugvallastarfsmanna ríkisins, sem mæla gegn frumvarpinu. Ég læt hér með fylgja umsagnir framangreindra aðila.

Af því, sem að framan er sagt, legg ég eindregið til, að frumvarpið verði fellt.

Alþingi, 8. des. 1950.

Lúðvík Jósefsson.

Fylgiskjal I.

FLUGFÉLAG ÍSLANDS H.F.

Reykjavík, 2. desember 1950.

Vér staðfestum móttöku heiðraðs bréfs yðar, dags. 28. nóvember, þar sem óskað er umsagnar stjórnar félagsins um frumvarp til laga um stjórn flugmála.

Stjórn félagsins tók mál þetta fyrir á fundi sínum þann 1. þ. m. og varð sam-mála um að leggja til, að eftirfarandi breyting yrði gerð á frumvarpinu:

3. grein. Í stað orðanna: „Heimilt er ráðherra að setja reglur um flugferðir innlendra flugfélaga“ o. s. frv. komi: „Ráðherra er heimilt, að fengnum tillög-um flugráðs, að setja reglur um flugferðir innlendra flugfélaga“ o. s. frv.

Að öðru leyti hefur stjórn félagsins ekkert við frumvarpið að athuga.

Virðingarfyllst,

Flugfélag Íslands h.f.

Örn Ó. Johnson.

Til samgöngumálanefndar neðri deildar Alþings.

Fylgiskjal II.

FLUGRÁÐIÐ

Reykjavík, 15. nóvember 1950.

Hjálagt sendist háttvirtri samgöngumálanefnd neðri deildar afrit af því atriði í fundargerð flugráðs, er snertir fyrirspurn nefndarinnar í bréfi frá 7. nóv. s. l.

F. h. Flugráðs,

Agnar Kofoed Hansen.

Útdráttur úr fundargerð flugráðs þ. 13. nóvember 1950.

Mánudaginn 13. nóvember 1950 var fundur haldinn í flugráði, og voru eftirtaldir meðlimir mættir: Agnar Kofoed Hansen, formaður, Jóhannes Snorrason, varaformaður, Þórður Björnsson, Baldvin Jónsson, Örn Ó. Johnson og Bergur G. Gíslason.

Haukur Claessen var ritari fundarins.

Þetta gerðist:

7. Formaður vék af fundi. Lagt fram bréf frá samgöngumálanefnd Alþingis, dags. 7. nóvember, þar sem nefndin óskar eftir umsögn og álitni á þeirri skipan flugmálanna, sem gert er ráð fyrir í frumvarpi um stjórn flugmála, sem nú liggur fyrir Alþingi. Flugráð sér ekki ástæðu til að gera neinar breytingar á unnræddu frumvarpi.

Fylgiskjal III.

LOFTLEIÐIR H.F.

Reykjavík, 2. desember 1950.

Samgöngumálanefnd neðri deildar Alþingis, Reykjavík.

Höfum móttakið frá yður, háttv. samgöngumálanefnd, til umsagnar frumvarp það, er nú liggur fyrir Alþingi um stjórn flugmála.

Það fyrsta sem vér viljum benda á, er, að löginn frá 1947 hafa að ýmsu leyti ekki verið framkvæmd. Í 2. gr. þeirra laga er gert ráð fyrir, að reglugerð verði sett um starfsskiptingu og starfssvið flugmálastjóra og flugvallastjóra og þeim fengin erindisbréf. Hvorugt þetta hefur verið gert. Framkvæmdin hefur því verið næsta ruglingsleg, hefur flugráð eða einstakir meðlimir þess framkvæmt hin ýmsu smærri störf, sem flugmálastjóri eða flugvallastjóri hefðu átt að sjá um, ef þar hefðu verið nokkrar reglur um, en aftur á móti hafa ýmis hin þýðingarmeiri mál orðið í undandrætti.

Í lögnum frá 1947 er t. d. ákveðið, að nýbyggingar flugvalla skuli heyra undir flugmálastjóra, en viðhald þeirra og rekstur heyra undir flugvallastjóra. Þessu hefur í ýmsum tilfellum verið snúið við, þar sem flugvallastjóri hefur ákvarðað um og látið gera flugvelli, væntanlega með samþykki flugráðs, þar sem kostnaðurinn hefur stundum orðið tífaldur við það, sem þessir aðilar hafa áætlað í byrjun, enda hefur enginn þessara manna verkfræðipekkingu, en flugmálastjóri, sem er verkfræðingur, ekki fengið að hafa þar æskileg áhrif á eða gefa þar ráð um, enda þótt slík verk heyri undir hann samkvæmt lögum.

Að ýmsu þessu athuguðu teljum vér, að nær lægi að gera ráðstafanir til að löginn frá 1947 verði framkvæmd að öllu leyti, til þess að full reynsla fengist, heldur en að setja ný lög, sem ekki virðast hafa neitt nýmæli til bóta, nema síður sé. Í þessu sambandi viljum vér taka fram, að vér álitum, að núverandi flugmálastjóri

hafi rækt starf sitt vel, eftir því sem aðstaða hans hefur leyft, og hefur okkur virzt hann algerlega óhlutdrægur og réttssýnn gagnvart flugfélögunum.

Eins og flugráð er nú skipað, getur félag vort ekki treyst því sem óhlutdrægum aðila, og teljum því ekki ráðlegt að færa meira af þessum málefnum undir það. Þegar núverandi flugráð var skipað, var þannig háttað vali manna í ráðið, að 3 aðalmenn þess af 5 voru 2 stjórnarmeðlimir Flugfélags Íslands og framkvæmdarstjóri þess; síðar gekk þó núverandi flugvallastjóri úr stjórn Flugfélagsins, en senn varamaður flugvallastjóra í flugráði var þá tekinn 1. flugstjóri Flugfélags Íslands. Hins vegar var félagi voru aðeins gefinn kostur á 1 varamanni af öllum aðalmönnum og varamönnum flugráðs. Teljum vér, að ýmis störf og ákvarðanir flugráðs beri þess glögg merki, að sömu menn eru ráðandi á báðum þessum stöðum, Flugfélagi Íslands og flugráði. Það er því ákveðin skoðun vor, að nauðsyn beri til, að flugráð verði skipað á annan hátt, þar sem jafnt tillit sé tekið til beggja flugfélaganna og að framkvæmdir þess verði að öllu leyti óhlutdrægar.

Virðingarfyllt,

Loftleiðir h.f.

Kr. Jóh. Kristjánsson,
form.

Fylgiskjal IV.

FÉLAG FLUGVALLASTARFSMANNA RÍKISINS

Reykjavík, 11. nóvember 1950.

Félag flugvallastarfsmanna ríkisins leyfir sér hér með að senda hinu háa Alþingi útdrátt úr fundargerð félagsins hinn 8. nóvember 1950:

„Fundur haldinn í félagi flugvallastarfsmanna miðvikudaginn 8. nóvember 1950 harmar, að í frumvarpi því til laga um stjórn flugmála, sem ríkisstjórnin hefur lagt fyrir Alþingi, það er nú situr, skuli vera gert ráð fyrir að leggja niður embætti flugmálastjóra og þar með svipta flugmálin embættismanni, sem nýtur fyllsta trausts flugmálastarfsmanna fyrir ágæta samvinnu, samvirkusemi, hagsýni og skipulagsgáfu.

Þá vill fundurinn vekja athygli á því öryggisleysi, sem starfsmenn flugmála hafa orðið við að búa um framtíð atvinnu sinnar, allt frá því að lögum nr. 24 frá 12. febrúar 1945 var breytt árið 1947. Óttast fundurinn, að ef annar æðsti starfsmaður flugmálanna á ekki við meira öryggi að búa í þessum málum en umrætt lagafrumvarp gefur til kynna, muni starfsöryggi almennra flugmálastarfsmanna enn minnka.“

K. Jónsson,
formaður.

Margrét Jóhannsdóttir,
bréfitari.

Til Alþingis, Reykjavík.

Fylgiskjal V.

FLUGMÁLASTJÓRINN

Reykjavík, 29. nóvember 1950.

Í tilefni þess, að ríkisstjórnin hefur lagt fyrir hið háa Alþingi frumvarp til laga um stjórn flugmála, þar sem m. a. er gert ráð fyrir, að embætti mitt verði lagt niður, leyfi ég mér hér með að gera háttvirtri samgöngumálanefnd neðri deildar, sem nú hefur frumvarp þetta til athugunar, nokkra grein fyrir afstöðu minni til máls þessa.

Embætti mitt var stofnað samkvæmt lögum nr. 24 12. febrúar 1945, um flugvelli og landingarstaði fyrir flugvélar, en þar segir svo í upphafi 7. greinar.

„Atvinnu- og samgöngumálaráðherra skal setja á stofn sérstaka stjórn flugmála, þegar tímabært þykir, og fellur þá starf flugmálaráðunautar ríkisins niður. Forstöðumaður þessarar stofnunar nefnist flugmálastjóri ...“.

Ekki mun um það deilt, að þegar ég vorið 1945 var settur og síðan skipaður flugmálastjóri hafi verið orðið tímabært að stofna það embætti, þar sem brezka setuliðsstjórnin hafði tilkynnt, að hún mundi afhenda Íslendingum flugvöllinn í Reykjavík til eignar og umráða, og fyrir lágu fjárveitingar til byggingar flugvallarins í Vestmannaeyjum og sjóflugskýlis á Ísafirði, auk þess sem aðrar þær framkvæmdir, sem nefnd lög gera ráð fyrir, kröfðust þá þegar mikils undirbúingsstarfs.

Þá varð embætti mitt frá byrjun að sjá um útgáfu lofthæfnisskirteina flugvéla og eftirlit með þeim og útgáfu skirteina til flugmanna, sem á árinu 1945 hópuðust heim að afloknu flugnámi. Einnig var Ísland þá orðið þátttakandi í alþjóðaflugmálastofnuninni, sem skóp embættinu strax frá fyrstu tíð nær ótæmandi verkefni, jafnframt því sem stórkostleg aukning varð á allri flugstarfsemi hér á landi.

Þegar ég gaf kost á mér til umrædds starfs, var það fyrir það, að ég áleit, að menntun mín sem verkfræðingur og reynsla mín á því sviði og viðskiptasviðinu væri hin ákjósanlegasta undirstaða til þess að taka að sér þetta merkilega og margþætta uppbyggingarstarf. Í því sambandi vil ég geta þess, að ég hvarf frá betur launuðu forstjórastarfi við blómlegt atvinnufyrirtæki.

Störf embættis míns jukust enn örar og meir en nokkurn hafði óráð fyrir í upphafi. Við óteljandi erfiðleika var að etja, sérstaklega í sambandi við yfirtöku flugvallarins í Reykjavík og stofnun flugumferðarþjónustunnar, þar sem Íslendingar höfðu aldrei fengizt við slík störf áður. Fáir héldu þá, að oss mundi takast þetta á þeim stutta tíma, sem til stefnu var, en alkunna er orðið, að flugþjónusta Íslendinga reyndist, þegar til kom, starfi sínu vaxin, og er jafnvel talin ein sú bezta við Norður-Atlantshaf.

Að sjálfsögðu voru þessir árangrar ekki mér einum að þakka, heldur því fyrst og fremst, að mér tókst frá upphafi að fá í þjónustu mína ágæta menn, sem unnu með mér að uppbyggingu flugmálanna og unnu síðan sem ábyrgir deildarstjórar undir yfirstjórn minni. Starfstilhögun þessi og starfsskipting reyndist frá fyrstu mjög vel, enda eðlilegt, að hæfir deildarstjórar hafi bæði veg og vanda af þeim sérmaalum, sem þeim eru falin.

Vorið 1947 voru, fyrir tilstilli þáverandi flugmálaráðherra, samþykkt lög um nýskipan á stjórn flugmála, lög nr. 65 31. maí 1947, um viðauka við og breytingu á lögum nr. 24 12. febrúar 1945, um flugvelli og landingarstaði fyrir flugvélar.

Samkvæmt lögum þessum hefur flugráð, skipað fimm mönnum, á hendi undir yfirstjórn ráðherra stjórn flugmála og annast rekstur flugvalla ríkisins. Ráðherra skipar flugmálastjóra og flugvallastjóra að fengnum tillögum flugráðs, og er í lögnum nánar kveðið á um starfsskiptingu þessara tveggja embættismanna, í stuttu máli þannig, að flugvallastjóri annast rekstur og viðhald flugvalla ríkisins undir stjórn flugráðs, en flugmálastjóri skal undir stjórn flugráðs annast öll önnur störf, er flugið varðar, og þar sérstaklega tilgreint nýbygging flugvalla, loftferðaeftir og öryggisþjónusta (þar með flugumferðarstjórn).

Það er persónuleg skoðun mín, að lög þessi hafi í framkvæmdinni ekki orðið flugmálanum til gagns, nema síður væri. Að vísu ætti það að geta orðið til bóta, eins og segir í athugasemdum við lagafrumvarpið, þegar það lá fyrir Alþingi árið 1947, að „fleiri menn verða kvaddir til að marka stefnuna um hin margvíslegu vandamál í sambandi við flugið en áður hefur verið“. Enn fremur skal það viðurkennt, að beinn kostnaðarauki við slíka skipulagsbreytingu verður aukaatriði, eins og einnig segir í athugasemdunum, en þó því aðeins, að um raunverulega endurbót á stjórn flugmála sé að ræða.

Í framkvæmdinni hefur þetta þó, að mér virðist, ekki tekizt. Flugráð var þannig skipað, að 3 af 5 aðalmönnum þess (þar með talinn formaður þess) eru eða hafa verið virkir stjórnendur annars flugfélagsins, auk þess sem varamaður formanns er yfirflugmaður sama félags, en frá hinu flugfélaginu er aðeins einn varamaður í flugráði. Varaformaður flugráðs er ekki aðalmaður í ráðinu og honum því oft ókunnugt um aðkallandi verkefni. Einn og sami maður var skipaður flugvallastjóri og formaður flugráðs, og varð hann þannig yfirmaður sjálfs sín, og jafnframt var flugvallastjórinn þar með orðinn yfirmaður flugmálastjóra. Erindisbréf þau, er um getur í lögnum, hafa aldrei verið gefin út, enda ekki vitað, að flugráð hafi gert neinar tillögur til ráðherra um starfsskiptingu, þótt lögin mæli svo fyrir.

Í stað þess að marka stefnuna um hin margvíslegu vandamál í sambandi við flugið, að sínu leyti eins og vel skipulögð ráðuneytisdeild, eins og lögin virðast gera ráð fyrir, hefur reyndin orðið sú, að flugráð hefur yfirleitt látið slík skipulagsmál lítt til sín taka, en störf þess snúizt um umræður og framkvæmdir á minni háttar dægurmálum, sem auðveldlega hefði mátt fela flugmálastjóra eða flugvallastjóra og starfsmönnum þeirra. Með þessu hefur flugráð á margvíslegan hátt sniðgengið mig í þeim málum, sem í lögnum er beinlínis tekið fram, að ég skuli annast, eins og t. d. varðandi nýbyggingu flugvalla, sem ég, sakir sérmenntunar minnar, ber meira skynbragð á en meðlimir flugráðs.

Ég hlýt því að mótmæla þeirri skoðun, sem fram kemur í athugasemdum við hið nýja frumvarp til laga um stjórn flugmála, þar sem því er slegið föstu, að góð reynsla hafi fengizt á þeirri tilhögun, að flugráð hefði á hendi yfirstjórn þessara mála. Aftur á móti get ég fallizt á það atriði athugasemdanna, að í ljós hafi komið, að ekki sé heppilegt og því síður nauðsynlegt að skipta framkvæmdarstörfum milli tveggja jafnréttihárra embættismanna, flugvallastjóra og flugmálastjóra, ef haft er í huga, hvernig málum þessum er stjórnað nú og þegar ég hafði þau einn með höndum. Hitt er svo annað mál, að vegna þeirra starfshátta, sem flugráð hefur tamið sér og áður hefur verið lýst að nokkru, hefur ekki fengizt reynsla á því, hvernig umrædd verkskipting hefði notið sín við eðlileg skilyrði.

Ef rétt þykir nú að sameina aftur embætti flugmálastjóra og flugvallastjóra í eitt embætti, hlýt ég að eiga kröfu á að mér, sem flugmálastjóra, verði falin þau, enda hafði ég áður stjórn allra þessara mála og hef enn meginhluta þeirra með höndum.

Sem kunnugt er, gerir frumvarpið ráð fyrir því gagnstæða, sem sé að embætti flugmálastjóra verði lagt niður, en flugvallastjórinn látinn taka að sér framkvæmd allra flugmála, jafnvel þótt engin leið sé til að telja þau standa í sambandi við rekstur flugvalla, svo sem t. d. stjórn flugumferðar fjarri flugvöllum og eftirlit með flugvélum og flugliði.

Sem vonlegt var, hefur þeim, sem semja þurfti greinargerð fyrir slíkri rangsleitni, farizt það óhönduglega. Í athugasemdunum er, þar sem vitnað er í nógildandi lög, hvað eftir annað látið líta svo út sem stjórn flugmálanna sé lítið eða ekkert annað en rekstur flugvalla og að framkvæmdarstjórninni við flugvallareksturinn sé nú skipt milli flugvallastjóra og flugmálastjóra. Er jafnvel gengið svo langt að halda því fram, að afnám þessarar tvískiptingar muni gera „þetta hvort tveggja í senn, að koma á sanræmdri og samhentari stjórn flugvallanna og um leið spara þeim nokkur útgjöld“ (leturbreyt. mín). Með svona málsmeðferð er auðvitað auðvelt að komast að þeirri niðurstöðu, að leggja beri öll þessi mál undir flugvallastjórnann, og þykir tilganginum þá náð.

Ég leyfi mér því að vænta þess, að hið háa Alþingi felli lagafrumvarp þetta.

Eitt er það atriði í frumvarpinu, eða réttara sagt í athugasemdunum við það, sem ekki snertir mig beinlínis, en ég hlýt þó einnig að mótmæla. Í 3. gr. er ráðherra veitt heimild til að setja reglur um flugferðir innlendra flugfélaga o. s. frv. Í greinargerðinni segir, að ótvíræð heimild sé ekki til fyrir ráðherra til slíks. Þetta mun ekki vera rétt. Í IV. kafla laga nr. 32 14. júní 1929, um loftferðir, eru ákvæði, sem

beinlinis veita heimild til þessa, enda hefur með reglugerð nr. 13 22. janúar 1947, um fyrirtæki, er starfa að loftflutningum, verið sett nánari ákvæði um þetta með tilvísun til nefndra laga. Þá hefur flugfélögunum, með bréfum dags. 15. sept. 1947, með tilvísun til greindra laga og reglugerðar, verið veitt loftflutningaleyfi með þeim skilmálum, að þau hlýði ekki aðeins nefndum lögum og reglugerð, heldur einnig þeim lögum, reglum og fyrirmælum, er síðar kunna að verða sett hér um mál þessi. Þessi heimild hefur mér vitanlega aldrei verið vefngd, og geta má þess, að með bréfi dags. 25. sept. 1947 var flugfélögunum fyrirskipað að hlýða þrem viðbótarfyrirmælum, sem eru í eðli sínu skyld þessu, og hefur þeim fyrirmælum verið hlýtt.

Að lokum vil ég leyfa mér að láta háttv. samgöngumálanefnd í té upptalningu á þeim málum, sem samkvæmt gildandi lögum heyra undir embætti mitt:

1. Nýbygging flugvalla, þ. e. athuganir á landsvæðum undir væntanlega flugvelli, samkvæmt flugvallalögum, mælingar, kostnaðaráætlanir, samningar við landeigendur og verktaka, ef flugmálastjórnin sér þá ekki um verkið sjálf. Bygging mannvirkja, svo sem flugskýla, farþegaskýla og annað, sem eðli sínu samkvæmt er tengt þessum málum.

2. Loftferðaeftirlit:

- a. Útgáfa lofthæfnisskrteina og eftirlit með flugvélum og svifflugum, viðgerðum og breytingum á þeim. Eftirlit með útbúnaði flugvéla og hleðslu þeirra og eftirlit með því, að öryggisfyrirmælum sé hlýtt.
- b. Útgáfa skirteina til flugliða, þ. e. þeirra, sem teljast til áhafna loftfara, en auk þess einnig til flugvélavirkja, flugumferðarstjóra o. þ. h., sómuleiðis eftirlit með því, að þeir viðhaldi hæfni sinni og fullnægi áfram kröfum um líkams-hreysti. Próf til flugliðsstarfa, skipulagning námsскеiða í þessu skyni, starfræksla blindflugsskólans og ýmiss konar fyrirgreiðsla vegna námsmanna erlendis, útvegum skólavistar, styrkveitingar o. fl.

3. Öryggisþjónusta, þ. e. flugstjórnarmiðstöðin í Reykjavík, sem hefur á hendi alla flugumferðarstjórn yfir Íslandi og stóru svæði á N.-Atlantshafi, og flugturnar á flugvöllum. Eftirlit með því, að umferðarreglum sé hlýtt, og meðferð mála um brot gegn þeim. Stefnuvitar og önnur leiðsögutæki fyrir flugvélar. Flugveðurmál.

4. Önnur störf:

- a. Í sambandi við þáttöku Íslands í alþjóðaflugmálastofnuninni þarf stöðugt að fylgjast með undirbúningi hvers konar mála, sem lögð eru fyrir meðlimaríkin til athugunar, svara fyrirspurnum frá stofnuninni, gera tillögur í ýmsum málum og safna skýrslum. Ýmsar samþykktir stofnunarinnar verða sjálfkrafa gildandi sem lög og reglugerðir fyrir þáttökuríkin, verður því að þýða þær og koma á framfæri. Enn hefur margt af þessu orðið að sitja á hakanum vegna tímaskorts og fólkseklu. Unnið er þó að framgangi þessara mála af fullum krafti, en sífellt bætast við ný verkefni á þessu sviði.
- b. Vegna þáttöku alþjóðaflugmálastofnunarinnar í rekstrarkostnaði flugöryggisþjónustunnar á Íslandi þarf sífellt að gera flóknar og mikið sundurliðaðar skýrslur, að jafnaði ársfjórðungslega, en auk þess áætlanir um væntanlegan kostnað, mannahald, framkvæmdir o. s. frv.
- c. Rannsóknir flugslysa, orsakir þeirra og ráðstafanir til að fyrirbyggja þau.
- d. Eftirlit með fyrirtækjum, sem starfa að loftflutningum, auk annarra mála, sem þau varða, svo sem tryggingarmál.

Virðingarfyllt,
Erling Ellingsen.

Til samgöngumálanefndar neðri deildar Alþingis.