

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið  
Sölvhólsgrötu 7  
101 Reykjavík

Reykjavík, 16. nóvember 2020

### **Efni: Frumvarp til laga um loftferðir**

Vísað er til frumvarps til laga um loftferðir sem birt var á samráðsgátt stjórnvalda hinn 19. október sl. Icelandair styður það að löggjöf á Íslandi um flugstarfsemi sé samræmd þeim reglum sem gilda um sambærilega starfsemi í Evrópu. Það hefur sýnt sig að samræmdar reglur tryggja best samkeppnishæfni íslenskra flugrekenda og því er mikilvægt að ekki séu gerðar strangari kröfur til þeirra heldur en alþjóðlegra samkeppnisaðila. Á þetta bæði við um kröfur sem eru gerðar beint til flugrekenda og þær sem hafa óbein áhrif á flugrekendur. Þá hvetur Icelandair jafnframt til þess að þegar um valkvæða innleiðingu er að ræða þá verði farin sú leið sem er minnst íþyngjandi fyrir flugrekendur.

Icelandair telur almennt séð að betur fari á því að Samgöngustofa skuli vera eftirlitsaðili gagnvart flugrekendum hvað varðar ákvæði laganna frekar en Vinnueftirlitið, t.d. hvað varðar aðbúnað og hollustuhætti í loftförum. Vinnueftirlitið kann þó að hafa ráðgefandi hlutverk hvað ákveðin atriði varðar og kann rétt að vera að skilgreina það sem eftirlitsstjórnvald í undantekningartilfellum hvað varðar atriði sem tengjast flugrekstri ekki beint. Þá telur Icelandair vafa leika á því hvort rétt sé að lögfesta Montreal samninginn í heild sinni í núverandi mynd í stað þess að hann verði áfram fullgiltur sem þjóðréttarleg skuldbinding. Um er að ræða þjóðréttarlegan sáttmála sem tekur reglulegum breytingum og hætta kann að vera á því að upp komi misræmi á milli íslenskra laga og hinna alþjóðlegru reglna. Þessu til viðbótar telur Icelandair rétt að gera athugasemdir við 198. gr. frumvarpsins.

Í 198. gr. er mælt fyrir um samábyrgð eiganda loftfars og flugrekenda vegna greiðslu vegna notkunar flugvalla, flugleiðsöguþjónustu og gjalda sem innheimt eru af Samgöngustofu ásamt heimild til kyrrsetningar loftfars vegna vangreiddra gjalda. Fram kemur að heimildin gildi bæði um gjöld sem stofnað er til vegna þess loftfars sem kyrrsetningarbeiðni lýtur að og/eða vegna annarra loftfara í umráðum sama flugrekenda og starfrækir það loftfar sem beiðni beinist að. Icelandair telur þetta ákvæði vera mjög varhugavert og að það muni leiða til þess að flugrekendur sem hafa sína meginstarfsemi í gegnum íslenska alþjóðaflugvelli muni lúta strangari kröfum og þurfa að greiða áhættuálag til leigusala og fjármögnunaraðila loftfara. Slíkt væri mjög skaðlegt fyrir samkeppnishagsmuni íslenskra flugrekenda og jafnframt væri mun

eðlilegra að heimildin myndi einungis ná til vangreiddra gjalda sem stafa beint af tilteknu loftfari.

Í 201. gr. fyrirbyggjandi frumvarps er sú breyting gerð frá núgildandi loftferðalögum að ákvæðum kaflans verði ljáð gildisvið út frá landfræðilegri skilgreiningu fluga til og frá EES svæðinu að fráskyldum einstökum ákvæðum kaflans sem veitt er víðtækara gildisvið. Eitt slíkra ákvæða er að finna í 202. gr. frumvarpsins hvar sú skylda er lögð á herðar flugrekanda að upplýsa farþega, eða einstaklinga sem hyggja á flug, um tiltekin efnisatriði sem flest er að finna á opinberum vefsíðum flestra flugrekanda. Félagið geldur þó varhug við því að ákvæðinu sé ljáð svo víðtækt gildisvið að það taki til farþega sem hyggi á flug enda sé með ákvæðinu gengið heldur lengra en gert er t.a.m. í reglugerð EB/261/2004 þar sem skylda flugrekanda til upplýsingagjafar, t.d. um bótaskyldu gagnvart farþega, er ávallt háð því skilyrði að farþegi eigi staðfesta farskráningu í flug.

Í 208. gr. fyrirbyggjandi frumvarps er fjallað um úrlausn ágreiningsmála og hlutverk Samgöngustofu þar að lútandi. Í 4. mgr. 208. gr. er ráð gert fyrir því að stjórnvaldið geti, ef ekki hafi þegar tekist sáttir, tekið bindandi ákvörðun í formi úrskurðar sem ekki lúti kæru til æðra stjórnvalds. Þá er í 5. mgr. fjallað um þau tilfelli sem aðili máls unni ekki úrskurði en samkvæmt greinargerð með frumvarpi er gert ráð fyrir því að uni aðili ekki úrskurði sé nafn viðkomandi birt opinberlega. Icelandair geldur varhug við því að að greinin nái óbreytt fram að ganga.

Íslenskt stjórnarsýslukerfi byggir í grunninn á reynslu og framkvæmd nágrannaríkja, sér í lagi Danmerkur. Í Danmörku geta ágreiningsmál, líkt og eru viðfangsefni 208. gr. fyrirbyggjandi frumvarps, hvoru tveggja hlotið meðferð innan stjórnarsýslunnar, hvar fullnaðarúrskurður er veittur á lægra stjórnarsýslustigi, eða með málshöfðun fyrir dómstólum. Er þar svo komið að upp undir helmingur allra mála fyrir dönskum dómstólum varðar bótakröfur farþega vegna flugraskana svo hreinlega sé rætt um að dómstólar séu tepptir. Vart þarf að taka fram að slík staða veldur, bersýnilega, hægari málsmeðferð með tilheyrandi óhagræði, röskunum og réttaróvissu fyrir alla hlutaðeigandi. Að því sögðu mælir Icelandair með því að við verði bætt ákvæði hvar skylt verði gert að leita hinna hagfelldu og skilvirku úrlausna innan stjórnarsýslukerfisins áður en leitað er á náðir dómstóla fyrir úrlausn ágreiningsmála samkvæmt greininni.

Þá gerir Icelandair athugasemdir við þá framkvæmd sem mælt er fyrir um að Samgöngustofa birti opinberlega nöfn þeirra sem ekki sætta sig við úrskurði stjórnvaldsins á sama tíma og kæruheimild er fjarlægð. Ekki fæst sé að slíkt sé nauðsynlegt og sér í lagi án þess að aðilar hafi tækifæri til að óska eftir endurskoðun æðra setts stjórnvalds.

Í heildina litið fagnar Icelandair þeirri viðleitni að unnið sé að því að bæta lagaumhverfi varðandi loftferðir hér á landi. Þegar um heildarendurskoðun laga er að ræða er þó mikilvægt að haft sé samráð við alla hagsmunaaðila sem málið varðar. Þar sem um viðamikinn lagabálk er að ræða áskilur félagið sér því rétt til þess að koma að frekari athugasemdum á síðari stigum

og myndi fúslega vera reiðubúið að taka þátt í nánari samráðsvettvangi þar sem farið verður ítarlegar yfir fyrirhugaðar lagabreytingar og nauðsyn þeirra.

Virðingarfyllt,  
f.h. Icelandair ehf.

Jens Þórðarson  
Framkvæmdastjóri framleiðslusviðs