

Nefndasvið Alþingis
B.t. umhverfis- og samgöngunefndar
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík, 3. febrúar 2022

Efni: Frumvarp til laga um loftferðir (186. mál)

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 flugöryggi sem og 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 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 alþjóðlegra reglna. Þessu til viðbótar telur Icelandair rétt að gera athugasemdir við tiltekin ákvæði frumvarpsins.

Í 198. gr. er gert ráð fyrir um samábyrgð eiganda loftfars og flugrekanda 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 flugrekanda 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 flugi um 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 því væri mun eðlilegra að heimildin myndi einungis ná til vangreiddra gjalda sem stafa beint af tilteknu loftfari. Með þessari breytingu sem hér er lögð til kæmist einnig á samræmi milli íslensks réttar og þess regluverks sem tíðkast í okkar samkeppnislöndum.

Í 4. mgr. 204. gr. fyrirbyggjandi frumvarps er ráð gert fyrir því að kröfur samkvæmt ákvæðum kaflans fyrnist á almennum fyrningatíma krafna, þ.e. fjórum árum. Í næsta kafla er þó gert ráð fyrir því að lögfesta ákvæði Montreal samningsins en þar er að finna ákvæði er varða bótaskyldu flugrekenda vegna seinkunar í flutningi farþega og/eða farangurs. Er þar gert ráð fyrir fyrningatíma krafna sé tvö ár. Félagið telur það ekki til eftirbreytni að samrættum kröfum, þ.e. sem valdið er vegna tafa á flutningi, verði ljáður misjafn gildistími og komi til með að auka enn fremur á óvissu hefðbundinna neytenda í málaflöknum.

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 sættir, 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 stjórnslukerfi 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 stjórnslunnar, hvar fullnaðarúrskurður er veittur á lægra stjórnslustigi, 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 stjórnslukerfisins áður en leitað er á náðir dómstóla fyrir úrlausn ágreiningsmála samkvæmt greininni.

Í heildina litið fagnar Icelandair þeirri viðleitni að unnið sé að því að bæta lagaumhverfi varðandi loftferðir hér á landi. 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 ræða frumvarpið nánar á fundi með umhverfis- og samgöngunefnd.

Virðingarfyllst,
f.h. Icelandair ehf.



Bogi Nils Bogason
Forstjóri