



Kópavogur, 19. mars 2012

Nefndasvið Alþingis
Umhverfis- og samgöngunefnd
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Efni: Umsögn Félags Íslenskra Atvinnuflugmanna um frumvarp til laga um breytingu á lögum nr. 60/1998 um loftferðir, með síðari breytingum (349. mál)

Félag Íslenskra Atvinnuflugmanna (FÍA) gerir athugasemdir við 6. og 7. gr. frumvarpsins, sem varða 53. og 55 gr. loftferðalaga. Viðeigandi kaflar úr lögum nr. 60/1998 um loftferðir og lögum nr 46/1980 um aðbúnað, öryggi og hollustuhætti á vinnustöðum eru látnir fylgja með til skýringar.

Núgildandi lög nr. 60/1998 um loftferðir:

VI. kafli. Vinnuumhverfi áhafna loftfara.

- **48. gr.** Ákvæði þessa kafla gilda um alla starfsemi sem áhöfn loftfars vinnur fyrir flugrekanda.
 - Flugrekandi er sá sem fengið hefur leyfi til loftferðastarfsemi í samræmi við ákvæði laga þessara.
 - Með ákvæðum þessa kafla er leitast við að:
 - a. tryggja öruggt og heilsusamlegt vinnuumhverfi,
 - b. tryggja að flugrekendur og áhafnir geti í sameiningu leyst öryggis- og heilbrigðisvandamál um borð í loftförum.
- **49. gr.** Flugrekandi skal stuðla að góðum aðbúnaði, hollustuháttum og öryggi um borð í loftförum og að virkt eftirlit sé með því að vinnuumhverfi þar fullnægi settum kröfum.
- **50. gr.** Hjá flugrekanda, þar sem starfa einn til fjórir flugverjar, skulu úrbætur á vinnuumhverfi gerðar í nánu samstarfi flugrekanda og áhafna.
- **51. gr.** Hjá flugrekanda, þar sem starfa fimm flugverjar eða fleiri, skulu starfsmenn tilnefna einn öryggistrúnaðarmann fyrir hverja tegund loftfara eða annað afmarkað vinnusvæði til að vera fulltrúi þeirra í málum sem varða vinnuumhverfi um borð í loftförum.
 - Atvinnurekandi ber kostnað af starfi öryggistrúnaðarmanns og bætir honum tekjutap sem af því kann að hljóta.
 - Öryggistrúnaðarmenn njóta þeirrar verndar sem ákveðin er í 11. gr. laga nr. 80/1938, um stéttarfélög og vinnudeilur.
- **52. gr.** Hjá flugrekanda, þar sem starfa fimm flugverjar eða fleiri, skal stofna öryggisnefnd.
 - Í öryggisnefnd skulu eiga sæti tveir fulltrúar flugverja, þar

af annar fulltrúi flugliða, og tveir fulltrúar flugrekanda.

Öryggisnefndin skipuleggur aðgerðir varðandi bætt vinnuumhverfi um borð í loftförum og annast fræðslu starfsmanna um þessi efni.

■ **53. gr.** Þegar starfsmenn Flugmálastjórnar koma í eftirlitsferðir í fyrirtæki skulu þeir hafa samband við hlutaðeigandi öryggistrúnaðarmann og fulltrúa í öryggisnefnd. Þeim aðilum skal auðvelda, svo sem kostur er, að leggja mál fyrir Flugmálastjórn.

■ **54. gr.** Flugmálastjórn setur nánari reglur um skipulag og framkvæmd ráðstafana er miða að auknu öryggi og bættum aðbúnaði og hollustuháttum um borð í loftförum. Þar má nefna reglur um stofnun samstarfshópa og öryggisnefnda, um verkefni þeirra og um daglega stjórn þeirrar starfsemi er lýtur að auknu öryggi og bættu vinnuumhverfi.

■ **55. gr.** Flugmálastjórn skipar vinnuverndarráð.

Verkefni ráðsins skal vera:

a. að vera ráðgefandi fyrir flugmálastjóra í málum varðandi vinnuumhverfi um borð í loftförum,

b. að gera tillögur og veita umsagnir um nýjar reglur eða breytingu á eldri reglum um vinnuumhverfi um borð í loftförum,

c. að fjalla um einstök mál sem ráðherra eða flugmálastjóri leggur fyrir það og eiga frumkvæði að málum sem hafa áhrif á vinnuumhverfi áhafna.

Flugmálastjórn skal sjá um að þegar nauðsyn krefur standi ráðinu til boða sérfræðileg aðstoð.

Vinnuverndarráðið er skipað fjórum fulltrúum frá áhöfnum og fjórum fulltrúum frá flugrekendum. Flugmálastjórn skipar formann án tilnefningar. Varamenn eru skipaðir á sama hátt.

Flugmálastjóri eða fulltrúi hans situr fundi ráðsins ásamt þeim starfsmönnum Flugmálastjórnar, sem hann telur ástæðu til eða ráðið óskar eftir, með málfrelsi og tillögurétti.

Flugmálastjórn setur nánari reglur um starfsemi ráðsins.

VI. kafli í lögum um loftferðir, kemur í stað laga nr. 46/1980 um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum, enda eru flugverjar önnur tveggja starfsstétta sem er undanskilin í þeim lögum, sjá 2. og 3. gr. þeirra laga.

Lög um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum nr 46/1980

I. kafli. Tilgangur og gildissvið.

■ **1. gr.** Með lögum þessum er leitast við, að

- a. tryggja öruggt og heilsusamlegt starfsumhverfi, sem jafnan sé í samræmi við félagslega og tæknilega þróun í þjóðfélaginu,
- b. tryggja skilyrði fyrir því, að innan vinnustaðanna sjálfra sé hægt að leysa öryggis- og heilbrigðisvandamál, í samræmi við gildandi lög og reglur, í samræmi við ráðleggingar aðila vinnumarkaðarins og í samræmi við ráðleggingar og fyrirmæli Vinnueftirlits ríkisins.

■ **2. gr.** Lög þessi gilda um alla starfsemi, þar sem einn eða fleiri menn vinna, hvort sem um er að ræða eigendur fyrirtækja eða starfsmenn.

□ **Undanþegin lögum þessum eru:**

- a. siglingamál og önnur verkefni, sem sérstaklega eru falin [Siglingastofnun Íslands],¹⁾ sbr. [lög nr. 51/1970](#)²⁾ og [lög nr. 12/1976](#) um kafarastörf.³⁾ Einnig alþjóðasamþykktir, sem Ísland er og verður aðili að og falla undir verksvið [Siglingastofnunar Íslands],¹⁾ þar með talið um gáma, um flutning á hættulegum efnum, um mengun sjávar og fleira,
- b. loftferðir, sbr. [lög nr. 34/1964](#) og [lög nr. 71/1974](#) um breyting á [lögum nr. 34/1964](#) um loftferðir.⁴⁾ Einnig alþjóðasamþykktir, sem Ísland er og verður aðili að og falla undir verksvið flugmálastjórnar,
- c. ...⁵⁾

¹⁾[L. 7/1996, 7. gr., sbr. 30. gr.](#) ²⁾[Nú L. 6/1996.](#) ³⁾[Nú L. 31/1996.](#) ⁴⁾[Nú L. 60/1998.](#) ⁵⁾[L. 68/2003, 1. gr.](#)

■ **3. gr.** Lög þessi ná til vinnu við loftför á jörðu niðri, nema um störf áhafnar sé að ræða.

□ Lög þessi ná einnig til fermingar og affermingar skipa, þar með talin fiskiskip, svo og til viðgerða um borð í skipum og starfsemi, sem því er tengd. Löggin ná þó ekki til búnaðar í skipum, sem notaður er í þessum tilgangi. Löggin ná heldur ekki til lögskráðra manna, nema þegar þeir starfa undir verkstjórn úr landi.

□ Ráðherra getur í samráði við forstjóra Vinnueftirlits ríkisins mælt svo fyrir í reglugerð,¹⁾ að áhöld, vélar og mannvirki eða framkvæmdir, sem lög þessi ná ekki til, skuli vera háð því eftirliti, er lög þessi mæla fyrir um, enda séu viðkomandi atriði ekki háð öðrum lögum.

¹⁾[Regl. 453/1991](#) (um vélknúin leiktæki í skemmtigörðum). [Regl. 497/1994](#) (um notkun persónuhlifa). [Regl. 501/1994](#) (um gerð persónuhlifa), sbr. [690/1998](#) og [584/1999](#). [Regl. 503/1994](#) (um lyfti- og flutningabúnað). [Re. 54/1995](#) (um skráningu, eftirlit og umsiðun með lyftum og lyftubúnaði). [Re. 557/1995](#) (um eftirlit með framkvæmd heittumats í iðnaðarstarfsemi). [Regl. 98/1996](#) (um úðabrisa). [Regl. 99/1996](#) (um einföld þrýstihylki). [Regl. 108/1996](#) (um tæki sem brenna gasi). [Regl. 571/2000](#) (um þrýstibúnað). [Regl. 696/2001](#) (um mengandi lofttegundir og agnir frá brunahreyflum færanlegra véla), sbr. [280/2003](#). [Regl. 761/2001](#) (um vélar og tæknilegan búnað). [Regl. 762/2001](#) (um færanlegan þrýstibúnað). [Re. 668/2002](#) (um togbrautarbúnað til fólksflutninga). [Regl. 279/2003](#) (um hávaðamengun í umhverfinu af völdum tækjabúnaðar til notkunar utanhúss). [Re. 341/2003](#) (um fólkslyftir og fólks- og vörulyftur).

Frumvarp til laga um breytingu á lögum um loftferðir, nr. 60/1998, með síðari breytingum (flugvirkt, flugvernd, neytendavernd, EES-skuldbindingar, loftferðasamningar o.fl.). Lagt fyrir á Alþingi á 140. löggjafarþingi 2011 -2012.

6. gr.

53. gr. laganna fellur brott.

7. gr.

55. gr. laganna fellur brott.

Í skýringum og athugasemdum við 6 gr. lagafrumvarpsins er eftirfarandi tekið fram:

„Þá er í frumvarpinu lagt til nýmæli um gjaldheimtu vegna kvartana neytenda á grundvelli X. kafla laganna (20. gr.), auk þess sem lagt er til að fella niður ákvæði (6. og 7. gr.) sem talin eru óþörf.“

Um 6. gr. (skv. lagafrumvarpi)

Í 53. gr. gildandi laga er gert ráð fyrir að þegar fulltrúar Flugmálastjórnar koma í eftirlitsferðir í fyrirtæki skuli þeir hafa samband við viðkomandi öryggistrúnaðarmann og fulltrúa í öryggisnefnd fyrirtækisins. Verklag við framkvæmd eftirlits Flugmálastjórnar Íslands hefur gjörbreyst á undanförunum árum, m.a. með innleiðingu á gæðakerfi við eftirlit og rekstur loftfara. Ákvæðið endurspeglar því ekki núverandi fyrirkomulag. Í gildandi ákvæði er einnig kveðið á um að þessum sömu aðilum verði auðveldað að leggja mál fyrir stofnunina. Í ljósi stjórnsýslulaga og almenns verklags við framkvæmd eftirlits með leyfisskyldum aðilum hefur sá hluti ákvæðisins litla þýðingu í dag. Þar sem ákvæðið kveður á um fyrirkomulag sem ekki samræmist breytingum í viðhalds- og eftirlitsumhverfinu og hefur takmarkaða þýðingu í dag er lagt til að það verði fellt út úr lögnum.

Athugasemdir Félags Íslenskra Atvinnuflugmanna við 6. gr lagafrumvarps:

VI kafla laga um loftferðir snýr að vinnuumhverfi áhafna og gildir um alla starfsemi sem áhöfn loftfars vinnur fyrir flugrekanda. Með ákvæðum þessa kafla er leitast við að:

- a. tryggja öruggt og heilsusamlegt vinnuumhverfi
- b. tryggja að flugrekendur og áhafnir geti í sameiningu leyst öryggis- og heilbrigðisvandamál um borð í loftförum.

VI kafla laganna kemur í stað laga nr. 46/1980 í almennum störfum.

Í frumvarpi til breytinga á lögum er því haldið fram að hlutverk öryggistrúnaðarmanns og öryggisnefndar sé aðkoma að viðhaldi og eftirliti á flugvélum, það er alrangt. Ef lögín eru skoðuð (51 og 52 gr loftferðalaganna), þá sést hins vegar að tilgangur öryggistrúnaðarmanns og öryggisnefndar er sá að vera fulltrúar starfsmanna í málefnum er varða vinnuumhverfi áhafna í loftförum og skipuleggja aðgerðir er varða bætt vinnuumhverfi, og annast fræðslu starfsmanna varðandi þess efnis. 53. gr vísar svo til þess að starfsmenn Flugmálastjórnar Íslands (FMS) skuli hafa samband við þessa fulltrúa starfsmanna í sínum eftirlitsferðum. Trúnaðarmenn starfsmanna hafa ekkert með viðhald flugvéla að gera.

FÍA er með samstarfsnefndir stéttarfélagssins sem hafa sinnt störfum öryggistrúnaðarmanna og öryggisnefnda hjá sínum vinnuveitendum, í þeim tilfellum þar sem tiltekinn trúnaðarmaður hefur ekki verið skipaður, það hefur hingað til vantað upp á að FMS hafi tilkynnt sínar eftirlitsferðir til þeirra og lögbundið aðgengi að eftirlitsaðila því takmarkað.

Skýringin á því að ekki sé lengur þörf á 53 gr. er sú að „...ákvæðið endurspeglar því ekki núverandi fyrirkomulag“ Flugmálastjórn Íslands hefur aldrei sinnt lögboðnum skyldum sínum og haft samband við fulltrúa FÍA, þ.e. öryggistrúnaðarmenn og/eða fulltrúa í öryggisnefnd fyrirtækisins, þegar fulltrúar FMS koma í eftirlitsferðir til flugrekenda.

Eftirlitsmönnum á vegum FMS ber að hafa samband við öryggistrúnaðarmenn og fulltrúa í öryggisnefndum þegar þeir koma í eftirlitsferðir og taka við ábendingum frá þeim.

Ótækt er að fella úr lögum lögverndað aðgengi öryggistrúnaðarmanna að eftirlitsaðila.

Sú skýring að stofnun sem ber ábyrgð á eftirliti með flugrekendum og handhöfum flugskírteina fyrir hönd ríkisins fari ekki að lögum og vilji jafnframt láta fella úr lögum þau ákvæði sem stofnunin fer ekki eftir, er stórfelldur áfellingdómur yfir viðkomandi stofnun. Að sú handvömm sem hefur viðgengist undanfarin ár sé svo notuð til að fella ákvæðið úr lögum er ekki boðlegt í lýðræðisríki.

Hér er ekki verið að fella dóm yfir því hvernig FMS framkvæmir sitt eftirlit með flugrekendum, heldur er ásökunin sú að fulltrúar starfsmanna flugrekenda, í þessu tilfalli flugmenn, hafa aldrei fengið tækifæri til að vera viðstaddir eða koma sínum sköðunum á framfæri samkvæmt þeim boðleiðum sem lög um loftferðir kveða skýrt á um þegar þessar eftirlitsferðir hafa verið framkvæmdar.

Það kemur kannski ekki á óvart að flugrekendur vilji ákvæðið burt, þar sem það er ekki þeim í hag að fulltrúar launþega séu viðstaddir þegar eftirlitsmenn frá FMS taka út rekstur þeirra. Tillagan að breytingu á lögum um loftferðir kemur frá Flugráði, þar sem fulltrúar stéttarfélaganna hafa engan fulltrúa. Í Flugráði sitja einvörðungu fulltrúar hins opinbera og fulltrúar atvinnulífsins.

Varla þarf að taka það fram hvaða afleiðingar það hafði á íslenskt þjóðlíf árið 2008, þegar afleiðingar þess að bankakerfi landsins hafði fengið að hafa eftirlit með sjálfu sér komu í ljós. Skv. skýrslu Rannsóknarnefndar Alþingis, þá brugðust opinberar eftirlitsstofnanir hlutverki sínu og hér virðist vera gerð atлага að því að minnka eftirlit með flugrekendum með því að fella réttindi starfsmanna úr lögum.

Félag Íslenskra Atvinnuflugmanna er fagfélag flugmanna, stofnað árið 1946 og frá upphafi hefur rauði þráðurinn í starfsemi félagsins verið að auka flugöryggi og voru úrbætur í öryggismálum það sem réði mestu um að atvinnuflugmenn afréðu að stofna með sér samtök til að gæta hagsmuna sinna.

FÍA hefur frá upphafi staðið vörð um hagsmuni flugmanna í öryggismálum, enda er það samtvinnað öryggi þeirra sem ferðast með flugvélum.

Flugverjar njóta ekki verndar skv. lögum 46/1980 eins og aðrir launþegar. 53 gr loftferðalaga er sambærileg við 2 mgr 6 gr laga 46/1980 um að starfsmenn Vinnueftirlitsins skuli hafa samband við öryggistrúnaðarmann starfsmanna þegar þeir koma í eftirlitsferðir. Ekki er í umræðunni að breyta þessu ákvæði í lögum 46/1980.

Í 5 gr laga nr. 100/2006 um Flugmálastjórn Íslands eru lagðar sambærilegar skyldur á FMS og lagðar eru á Vinnueftirlit Ríkisins í 82 gr laga nr. 46/1980, þegar kemur að eftirliti með aðbúnaði, hollustuháttum og öryggi á vinnstöðum flugverjar. FMS ber s.s. að sinna eftirlitshlutverki Vinnueftirlits Ríkisins í loftferðastarfsemi.

Ekki er forsvaranlegt að skyldur FMS séu minni en Vinnueftirlits Ríkisins þegar kemur að öryggis- og aðbúnaðarmálum.

Félag Íslenskra Atvinnuflugmanna krefst því að 6. gr frumvarpsins verði felld niður og 53. gr loftferðalaganna fái að standa óbreytt og jafnframt að farið sé að lögum og FMS hafi samband við viðkomandi öryggistrúnaðarmenn og nefndir þegar farið er í eftirlitsferðir.

Um 7. gr. (skv. lagafrumvarpi)

Ákvæði í 55. gr. gildandi laga um vinnuverndarráð hefur verið óvirkt um árábil og ekki hefur verið skipað í ráðið í samræmi við ákvæði laganna. Þetta hefur annars vegar leitt af því að í flugmálunum er byggt á samræmdu alþjóðlegu regluverki með áherslu á hástig í öryggismálum sem tekur til flestra þátta starfseminnar og því lítið svigrúm til séríslenskra ákvæða í flugöryggismálum. Hins vegar hefur aukið gegnsæi, víðtækt samráð við setningu reglugerða og aukinn aðgangur að upplýsingum leitt til þess að fáum verkefnum hefur verið vísað til ráðsins og það því í reynd verið verkefnalaust. Því er lagt til að ákvæðið verði fellt niður.

Athugasemdir Félags Íslenskra Atvinnuflugmanna við 7. gr lagafrumvarps:

Í umsögn um 7 gr frumvarpsins er því í fyrsta lagi haldið fram að „...Ákvæði í 55. gr. gildandi laga um vinnuverndarráð hefur verið óvirkt um árábil og ekki hefur verið skipað í ráðið í samræmi við ákvæði laganna“

Staðreyndir málsins eru nákvæmlega þær að FMS hefur aldrei skipað Vinnuverndarráð, þrátt fyrir að fyrsta málsgrein 55. gr. laga um loftferðir sé eftirfarandi: „*Flugmálastjórn skipar vinnuverndarráð*“.

FÍA hefur árangurslaust reynt að fá FMS til að sinna þessu hlutverki sínu, en hingað til hefur ekki verið skipað í vinnuverndarráð af FMS, þrátt fyrir að löggin gætu ekki verið skýrari hvað þetta mál varðar.

FÍA stofnaði Heilbrigðis- og vinnuverndarnefnd til að hafa umsjón með því að vinnuumhverfi flugáhafna væri samkvæmt lögum. Þetta var gert að frumkvæði stéttarfélagssins, án aðkomu FMS á nokkurn hátt. Jafnframt var gerð tilraun til að fá FMS til að stofna Vinnuverndarráð, eins og lög kveða á um, en þeirri tillögu FÍA var hafnað af flugmálastjóra.

55 gr laga nr 60/1998 um loftferðir er að mörgu leyti sambærileg við 77 gr laga nr 46/1980 um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum, þegar kemur að stofnun vinnuverndarráðs. Þó eru lög um loftferðir skýrari hvað þetta ákvæði varðar þar sem segir að FMS skuli stofna vinnuverndarráð, enda njóta flugverjar ekki sömu lagaverndar og almennir launþegar.

Vinnuvernd flugverja er nátengd öryggismálum í loftferðum, þar sem vinnuumhverfi flugverja er gríðarlega krefjandi og hvergi má slaka á í öryggiskröfum.

Í umsögn um 7 gr frumvarpsins er því einnig haldið fram að í „... flugmálunum sé byggt á samræmdu alþjóðlegu regluverki með áherslu á hástig í öryggismálum sem tekur til flestra þátta starfseminnar og því lítið svigrúm til séríslenskra ákvæða í flugöryggismálum.“

Í óskilgreindu hástigi alþjóðlegs regluverks lítið tekið á aðbúnaði og hollustuháttum í vinnuumhverfi flugverja.

Í 55 gr laga 60/1998 um loftferðir segir að verkefni Vinnuverndarráðs skuli vera:

- a. að vera ráðgefandi fyrir flugmálastjóra í málum varðandi vinnuumhverfi um borð í loftförum,
- b. að gera tillögur og veita umsagnir um nýjar reglur eða breytingu á eldri reglum um vinnuumhverfi um borð í loftförum,
- c. að fjalla um einstök mál sem ráðherra eða flugmálastjóri leggur fyrir það og eiga frumkvæði að málum sem hafa áhrif á vinnuumhverfi áhafna.“

Eitt af mögulegum hlutverkum Vinnuverndarráðs (sem aldrei hefur verið skipað), gæti verið að bera saman lög nr 46/1980 um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum og lög nr 60/1998 um loftferðir, með það að leiðarljósi að sjá hvort flugverjar njóti ekki almennrar verndar sem starfsmönnum ber. Þetta kemur til af því að flugverjar eru alveg undanskildir í almennri vinnulöggjöf.

Það er eitt af markmiðum FMS að taka virkan þátt í alþjóðlegri umræðu um breytingar á reglum um loftferðir og Vinnuverndarráð er ein af grunnforsendum þeirrar umræðu sbr. b-lið 55 gr laga um loftferðir.

Í þriðja lagi er í umsögn um 7 gr frumvarpsins því haldið fram að: „...*Hins vegar hefur aukið gegnsæi, víðtækt samráð við setningu reglugerða og aukinn aðgangur að upplýsingum leitt til þess að fáum verkefnum hefur verið vísað til ráðsins og það því í reynd verið verkefnalaust.*“

Fullyrðing um aukið gegnsæi og samráð við setningu reglugerða getur varla rímað við þá staðreynd að flugverjar eiga ekki fulltrúa í Flugráði og að Vinnuverndarráð hefur aldrei verið skipað.

Ein af mögulegum skýringum á því að „...*fáum verkefnum hefur verið vísað til ráðsins.*“ getur verið sú að Vinnuverndarráð hefur ekki verið skipað samkvæmt lögum og er því ekki til.

Með því að fella niður 55 gr laga nr 60/1998 er verið að fella niður vettvang flugverja til að taka þátt í samráði við setningu reglugerða og jafnframt verið að takmarka aðgengi flugverja að upplýsingum og minnka gegnsæi.

Lög um Loftferðir eru frá árinu 1998, þ.e. 14 ára gömul og það er því stóruandlegt að ekki skuli hafa verið farið eftir þeim af opinberum eftirlitsaðilum.

Frekar ætti að taka til athugunar hvers vegna FMS hefur ekki sinnt lögboðnu hlutverki sínu heldur en að eyða tíma í að fella niður greinar í lögum sem eru til þess fallnar að bæta starfsumhverfi flugáhafna, og þar með að auka öryggi allra sem kjósa flugvélar sem ferðamáta.

Félag Íslenskra Atvinnuflugmanna krefst því að 7. gr frumvarpsins verði felld niður og 55. gr loftferðalaganna fái að standa óbreytt og jafnframt að farið sé að lögum og Vinnuverndarráð skipað.

Virðingarfyllt
f.h. Félags Íslenskra Atvinnuflugmanna

Hafsteinn Pálsson
Formaður

349. mál

Alþingi
Erindi nr. P 140/1604
komudagur 21.3.2012



Flugmálafélag Íslands

Árskýrsla og reikningar 2011



Þing haldið á Hótel Loftleiðum,
Reykjavíkflugvelli, 17. mars 2012.

Síðasta þing og stjórn

Síðasta þing Flugmálafélags Íslands var haldið þann 12. febrúar 2011 á Hótel Loftleiðum á Reykjavíkflugvelli. Á þinginu var kynnt skýrsla stjórnar og sérgreinadeilda.

Arngrímur Jóhannson var endurkjörinn sem forseti félagsins. Sjö stjórnarmenn voru kjörnir á þinginu og skiptu þeir með sér verkum á eftirfarandi hátt:

Varaforsetar:

Kristján Sveinbjörnsson – Svifflugfélag Íslands
Ágúst Guðmundsson – Fisfélag Reykjavíkur

Ritari:

Valur Stefánsson – FÍE

Gjaldkeri:

Reynir Þór Guðmundsson – FÍE

Meðstjórnendur:

Matthias Sveinbjörnsson – Geirflugl
Sigurður Ingi Jónsson – Flugklúbburinn Þytur
Ragnar F. Ragnars. – Vélflygfélag Akureyrar

Aðildarfélög Flugmálafélagsins eru:

Fisfélag Reykjavíkur
Flugfélagið Geirflugl ehf
Svifflugfélag Akureyrar
Svifflugfélag Íslands
Vélflygfélag Akureyrar
Þytur flugmóðelfélag
Flugfélagið Atlanta
Þyrlufélagið
Island Aviation ehf.
Atlantsflug
Flugvélaverkstæði Reykjavíkur

Fallhlífásamband Íslands
Flugklúbbur Selfoss
Félag Ísl. Einkaflugmanna
Flugklúbbur Íslands
Flugklúbburinn Þytur
Flugklúbbur Mosfelssbæjar
Flugfélagið Ernir
Mýflug
Flugskóli Íslands
Þyrluþjónustan

Félagið stefnir að fá aukaaðila að félaginu og hafa m.a. eftirfarandi félög verið nefnd í því sambandi. Nokkur þeirra hafa þegar óskað eftir aðild.

Icelandair
Flugmálastjórn Íslands

Félag Íslenskra Atvinnuflugmanna
ISAVIA



Árið 2011.

75. afmælis ár Flugmálafélagsins einkenndist af miklum fundarhöldum, ráðstefnum og upplýsingaöflunum vegna þess reglugerðar fargans sem Part-M einkennist af.

Í maí mánuði stóð félagið fyrir Flugöryggisfundi í skýli Geirfugla í Fluggörðum en um 130 manns mættu til að hlýða á góða fyrirlesara en undir tónninn var sá íþyngjandi reglugerðar pakki frá Flugöryggisstofnun Evrópu EASA sem lent hefur því miður mjög harkalega hér á landi með afdrifaríkum afleiðingum, margar vélar voru grándaðar og svifflugurnar ekki í betra ástandi.

Stjórn

Flugmálafélagsins hitti fulltrúa Flugmálastjórnar í árs byrjun 2011 og lagði til lista með átta atriðum sem við vildum vinna að með FMS til að liðka til fyrir því stóra stoppi sem við sáum að framundan yrði. Það var svo seinnipart maí mánaðar að tilkynning barst frá fulltrúa Flugmálastjórnar að fengist hefði undanþága með þyngdar aukningu í flokki ELA-1 úr 1.000kg. í 1.200kg. Breytti þetta töluverðu fyrir



einkaflugið þar sem mjög margar vélar voru innan þessara þyngdarmarka og gátu þess vegna flogið um sumarið án þess að fara í gegnum svo kallað Camo ferli.

Stjórn Flugmálafélagsins hafa átt góða fundi með fulltrúum Innanríkisráðuneytisins, Samgöngunefndar Alþingis og Flugráðs vegna Part-M reglugerðanna. Einnig hefur verið fundað mikið með fulltrúum Flugmálastjórnar.

Flugmálafélagið hefur leitað til Réttar Lögmannsstofu vegna nokkurra mála og ráðlegginga en því miður þá kostar svona aðstoð meira heldur en félagið hefur ráð á en velunnari félagsins Arngrímur Jóhannsson styrkti félagið fyrir þessum kostnaði og viljum við hér með koma á framfæri þakklæti til hans.

Flugsýning FMÍ var haldin á Reykjavíkflugvelli 28. Maí en ár árinu voru 70 ár liðin frá byggingu vallarins. Var ekki hægt að segja annað en að hún hafi tekist mjög vel, margar glæsilegar vélar voru á sýningarsvæðinu, flott sýningaratriði og mjög góð aðsókn. Sérstakir heiðursgestir



voru sex breskir flugmenn úr 269. Flugsveit konunglega breska flughersins sem hafði aðsetur hér á landi. Einn þeirra Hugh Eccles, flaug fyrstu flugvélinni sem lenti á Reykjavíkurlugvelli vorið 1941. Vélin var tveggja hreyfla sprengjuflugvél af gerðinni Hudson. Þess má geta að Hugh Eccles lést nýverið.



Flugkoma FMÍ var haldin á Hellu helgina 8. – 10. Júlí og í fyrsta skipti tvinnaðist saman flugkoman og Íslandsmeistaramótið í Svifflugi sem var að enda þessa helgi, gekk þetta fyrirkomulag mjög vel og verður vonandi áfram hald á. Þann 20. Ágúst hélt Svifflugfélagið upp á 75 ára afmæli sitt á Sandskeiði, á sama tíma var afhjúpaður minnisvarði um Agnar Kofoed Hansen flugmálastjóra og aðal hvatamanns að stofnun Svifflugfélagsins. Var þetta virkilega góður dagur á Sandskeiði og margt um manninn.



Fleiri aðildarfélög Flugmálaráðsins státtu af stór afmælum á árinu 2011 en Flugklúbbur Mosfellsbæjar fagnaði 30 ára afmæli sínu með pomp og prakt.

Samskipti og samstarf

21. febrúar hittu fulltrúar FMÍ forstjóra Ísavia Björn Óla Hauksson þar sem viðraðar voru hugmyndir um að opna fyrir þær nætur lokanir sem eru á Reykjavíkflugvelli, einnig var fundað með Þórólfi Árnasyni formanni stjórnar Ísavia um þetta mál og er stjórn FMÍ enn að vinna að þessum málum enda er það okkar mat að lendingar lítilla einkaflugvéla séu ekki að trufla nætursvefn borgarbúa..

Að lokum

Flugmálaráð
Íslands mun nú
sem endra nær
vinna að
hagsmunum,
uppbyggingu og
vexti flugs á
Íslandi en
jafnframt stuðla
að samheldni og
góðum
samskiptum á
milli aðildarfélaga
FMÍ. Félagið
mun með sama
hætti og fyrir
rúmum 70 árum
vinna að því "að
efla áhuga fyrir
flugsamgöngum



hér á landi og til annara landa og útbreiða þekkingu á flugmálum með þjóðinni."

Pingskjal 425 — 349. mál.

Frumvarp til laga

**um breytingu á lögum um loftferðir, nr. 60/1998,
með síðari breytingum (flugvirkt, flugvernd, neytendavernd, EES-
skuldbindingar, loftferðasamningar o.fl.).**

(Lagt fyrir Alþingi á 140. löggjafarþingi 2011–2012.)

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

3. gr.

Við 4. mgr. 16. gr. laganna bætist nýr málslíður sem orðast svo: Þrátt fyrir að ekki liggi fyrir samþykki rétthafa má fella loftfar af loftfaraskrá ef ákvæði b-, c- eða d-liðar 1. mgr. eiga við og fyrir liggur fullnægjandi staðfesting þess að loftfarið verði ekki lofthæft á ný eða verðmæti réttindanna eru óveruleg í ljósi þeirra atvika og hagsmuna sem í húfi eru.

Athugasemd:

Breyting þessi vinnur gegn varðveislu sagnfræðilega mikilvægra hagsmuna. Engin gild ástæða er fyrir því að setja slíka reglu og óljóst hver eigi að meta hvort loftfar verði „ekki lofthæft á ný“.

21. gr.

a. Við 1. mgr. bætist nýr málslíður sem orðast svo: Rekstraraðili flugvallar skal verða við beiðni Umhverfisstofnunar um að aftra för loftfars uns lögmælt gjöld vegna losunar gróðurhúsalofttegunda, er verða viðkomandi loftfar, eru greidd eða trygging sett fyrir greiðslu þeirra.

Athugasemd:

Breytingin samrýmist ekki íslenskum lögum þar sem með henni er fyrirhugað að fela einkaaðilum (t.d. Einiholtsmelaflugvelli BIEH) heimild til að kyrretja loftför á grundvelli sjónarmiða sem ekki eru hluti af því réttarsambandi sem milli viðkomandi aðila er hverju sinni.

- Breytingin hefur ekkert með flugöryggi að gera og ætti ekki að vera í lögum um loftför.

- Einkaaðilar eru ekki til þess fallnir að fara með stjórnsýsluvald sem þetta sem um ættu að gilda stjórnsýslulög.
- Verið er að blanda saman málaflokkum með óheppilegum hætti og leggja ábyrgð á aðila sem standa í rekstri sem er með öllu ólíkur ábyrgðargrundvellingum.
- Breytingin eykur flækjustig og minnkar réttaröryggi og fyrirsjáanleika í þegar flóknu regluverki málaflokksins.

Alþingi
Erindi nr. P 140/1158
komudagur 27.2.2012



Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8 -10
150 REYKJAVÍK

Skógarhlíð 12 sími/tel. +354 569 4100
105 Reykjavík fax +354 562 3619
Ísland/Iceland www.caa.is

Tilv. yðar Dags.
Tilv. vor Dags.
FMS12020124 27. febrúar 2012
Bréfalykill:
021

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um breytingu á lögum um loftferðir nr. 60/1998, mál 349

Vísað til bréfs frá umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis, dags. 8. febrúar sl., þar sem óskað er eftir umsögn um frumvarp til laga um breytingu á lögum um loftferðir nr. 60/1998 (flugvernd, neytendavernd, loftferðasamningar, EES-reglur o.fl.), 349. mál.

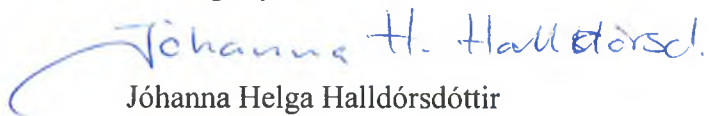
Flugmálastjórn vill byrja á því að lýsa ánægju sinni með að framangreint frumvarp sé komið fram enda hefur það að geyma margar mikilvægar breytingar á loftferðalögum sem skipta miklu fyrir starfsemi Flugmálastjórnar, aðila í flugtengdum rekstri og farþega. Flugmálastjórn Íslands vill þó gera fáeinar athugasemdir við framangreint frumvarp. Í 12. frumvarpsins er fjallað um bakgrunnsskoðun lögreglu en með þessari breytingu er skylda að leita til lögreglu um bakgrunnsskoðun á einstaklingi áður en hann fær aðgangsheimild. Þessi breyting hefur í för með sér aukinn verkefni fyrir lögreglu og nú þegar er gífurlegt álag á lögreglu vegna þessa og mikil töf á afgreiðslu þessara mála. Rætt hefur verið um að heimila lögreglu að taka gjald fyrir vinnu fyrir hverja skoðun. Flugmálastjórn telur það eðlilegt þar sem með því er hægt að tryggja að afgreiðsla þessara mála gangi hratt og örugglega. Flugmálastjórn hvetur því nefndina til að skoða þessi mál og tryggja lögreglunni gjaldtökuheimild.

Þá vill Flugmálastjórn gera tillögu að breytingu á 20. gr. frumvarpsins. Í 2. málslíð ákvæðisins er stofnuninni heimilað að innheimta gjald af eftirlitsskyldum aðila sem kvartað er yfir í hlutfalli við fjölda ákvarðana sem af kvörtunum leiðir. Flugmálastjórn vill í þessu sambandi benda á að í 126. gr. b og c er fjallað um flugrekanda, flytjanda, ferðaskrifstofu eða umboðsmann þessara aðila en hægt er að beina kvörtun vegna brota þessara aðila á loftferðalögum eða reglugerðum settum á grundvelli þeirra til Flugmálastjórnar. Flugmálastjórn hefur hins vegar í raun ekki eftirlit með öðrum en flugrekendum og flytjendum í þessu sambandi samkvæmt loftferðalögum meðan önnur yfirvöld veita ferðskrifstofum og ferðasölum leyfi og hafa eftirlit með starfsemi þeirra. Í ljósi þessa telur Flugmálastjórn nauðsynlegt að gera breytingar á framangreindum málslíð svo að ekki fari á milli mála að heimildin eigi einnig við ferðskrifstofur og umboðsmann þessara aðila. Flugmálastjórn leggur því til að 2. málslíður 20. gr. frumvarpsins orðist svo: "*Stofnuninni er heimilt að innheimta gjaldið af viðkomandi þjónustuveitanda sem kvartað er yfir í hlutfalli við fjölda ákvarðana sem af kvörtunum leiðir.*"

Flugmálastjórn hefur ekki frekari athugasemdir við frumvarpið en vill að lokum leggja

áherslu á mikilvægi þess að frumvarpið verði samþykkt eins fljótt og mögulegt er.

Virðingarfyllst

Handwritten signature in blue ink, reading "Jónanna H. Halldórsdóttir".

Jónanna Helga Halldórsdóttir
lögfræðingur

Alþingi
Erindi nr. P 140/1144
komudagur 23.2.2012



Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 REYKJAVÍK

Skógarhlíð 12 105 Reykjavík Ísland/Íceland	sími/tel. +354 569 4100 fax +354 562 3619 www.caa.is
Tilv. yðar	Dags.
Tilv. vor FMS12020199 Bréfalykill: 013	Dags. 23. febrúar 2012

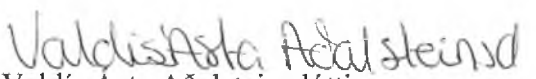
Efni: Umsögn flugráðs um frumvarp til laga um loftferðir (flugvernd, neytendavernd, loftferðasamningar, EES-reglur o.fl.) (349. mál)

Flugráð hefur fjallað um frumvarp til laga um loftferðir (flugvernd, neytendavernd, loftferðasamningar, EES-reglur o.fl.). 349. mál sem lagt var fyrir Alþingi á 140 löggjafarþingi 2011-2012.

Flugráð mælir með því að frumvarpið verði samþykkt og telur það mikilvægt skref til frekari tryggingu flug- og neytendaverndar og tekur sérstaklega undir nýja grein 57.e um flugvirkt, samhafingu opinberra aðila og einkaaðila til að tryggja skilvirkni við afgreiðslu og þjónustu við loftför, farþega, farangur og farm.

Flugráð óskar eftir að endurskoðað verði að breyta 14. gr. þar sem lagt er til að ábyrgð flytjanda á tjóni sem orsakast af töfum á flutningi nái einnig til tjóns sem verður vegna þess að flugi hefur verið flýtt. Þarna sé hugsanlega verið að setja inn íslenskt sérákvæði.

Með kveðju, fyrir hönd formanns flugráðs


Valdís Ásta Aðalsteinsdóttir
ritari flugráðs



Nefndasvið Alþingis
Umhverfis- og samgöngunefnd
b.t. nefndarritara
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavíkflugvelli, 29. febrúar 2012

Efni: Frumvarp til laga um breytingu á lögum nr. 60/1998 um loftferðir, með síðari breytingum (349. mál)

Icelandair Group hf., ásamt dótturfélögum (hér eftir Icelandair Group), þakkar nefndinni fyrir það tækifæri að fá að veita umsögn um ofangreint frumvarp sem ætlað er að breyta lögum nr. 60/1998 um loftferðir.

Icelandair Group hefur eftirfarandi athugasemdir við tilvitnaðar greinar frumvarpsins:

15. gr.

Með þessu ákvæði er lagt til að Flugmálastjórn verði heimilt að áskilja að *fyrirsvarsmenn* flugrekanda sanni kunnáttu sína og hæfni með sérstakri próftöku eða annarri viðurkenndri aðferð sem stofnunin ákveður. Í athugasemdum um greinina í greinargerð með frumvarpinu kemur fram að í raun er með orðinu fyrirvarsmaður átt við eftirtalda aðila: ábyrgðarmaður, gæðastjóri, yfirmaður flugöryggismála, flugrekstrarstjóri, tæknistjóri, yfirmaður þjálfunar og yfirmaður starfsemi á jörðu niðri.

Í ljósi lagasamræmis verður þessi orðnotkun að teljast óheppileg. Í lögum er með orðinu fyrirvarsmaður yfirleitt átt við forstjóra, framkvæmdastjóra eða stjórnarformann fyrirtækis. Í þessu samhengi má t.d. nefna 4. mgr. 17. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála og 4. mgr. 82. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940.

Jafnframt ber að hafa í huga að próftaka sú, sem mælt er fyrir um í ákvæðinu, er íþyngjandi fyrir viðkomandi aðila og því væri réttara að tilgreina sérstaklega þau starfsheiti sem falla hér undir í stað þess að íþyngjandi aðgerðum verði hugsanlega beitt á grundvelli almenns ákvæðis.

16. gr.

Með þessu ákvæði er lagt til að ábyrgð flytjanda á tjóni sem orsakast af því að tímaáætlun flytjanda stenst ekki taki jafnt til atvika þar sem brottfarartíma er flýtt eða honum er seinkað.

Hér er bersýnilega verið að vísa til EB reglugerðar nr. 261/2004 um sameiginlegar reglur um skaðabætur og aðstoð til handa farþegum sem er neitað um far og þegar flugi er aflýst eða mikil seinkun verður. Téd reglugerð hefur verið umdeild frá upphafi og hafa margir einkennilegar dómar fallið hjá Evrópudómstólnum er byggja á ákvæðum hennar. Þá hefur Flugmálastjórn fylgt í kjölfarið og skýrt ákvæði reglugerðarinnar í samræmi við úrlausnir Evrópudómstólsins. Icelandair ehf. mun fara með eina slíka ákvörðun Flugmálastjórnar fyrir dómstóla innan skamms en niðurstaða hennar, sem staðfest var af Innanríkisráðuneytinu, byggir á heldur framsækinni skýringu á ákvæðum reglugerðarinnar.

Sú breyting, sem lögð er til með 16. gr. frumvarpsins, er í sjálfu sér ekki ósanngjörn, þ.e. að sömu bætur skulu greiddar ef flugi er flýtt og ef því er seinkað. EB reglugerð nr. 261/2004 er hins vegar í endurskoðun innan Evrópusambandsins og því er ótækt að íslenskar reglur séu hertar á meðan stefnan er sett í gagnstæða átt í Evrópu. Slíkt gæti leitt til þess að strangari reglur giltu um íslenska flugrekendur, heldur en aðra, sem myndi gera samkeppnisstöðuna fyrir þá mun verri. Starfsmenn Icelandair Group hafa farið á fundi með fulltrúum Evrópusamandsins vegna umræddrar reglugerðar og af þeim er ljóst að menn höfðu ekki séð fyrir að tilvik, þar sem lofthelgi lokast og flug liggur niðri dögum saman, gætu haft alvarlegar afleiðingar í för með sér ef reglur sem þessar eru of strangar. Nærtækara væri að ákvæðum reglugerðarinnar, eins og hún er lögfest á Íslandi, yrði breytt enda hefur löggjafinn fullan rétt til slíks, án atbeina utanaðkomandi aðila, vegna meginreglunnar um tvíeðli landsréttar og þjóðaréttar í íslenskum rétti.

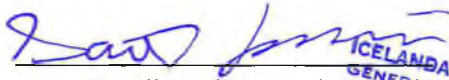
20. gr.


Með þessu ákvæði er lögð til aukin heimild til að innheimta gjald af flugrekendum vegna meðferðar kvartana hjá Flugmálastjórn.

Nú þegar eru lögð ótal gjöld og skattar á flugrekendur sem renna að sumu leyti til reksturs Flugmálastjórnar. Sú stefna, að seilast sífellt lengra í vasa flugrekanda með aukinni skattheimtu og gjaldtöku, gengur ekki upp til lengdar. Slík gjöld skila sér beint út í verðlagið og verða því á endanum greidd af neytendum.

Þar að auki er ekkert tekið fram um það í ákvæðinu að umrætt gjald verði endurgreitt ef ákvörðun Flugmálastjórnar er að öllu leyti flugrekanda í hag. Slíkt hlyti að teljast eðlilegt ef umrætt gjald verður lagt á.

Virðingarfyllst,
f.h. lögfræðisviðs Icelandair Group hf.



Davíð Þorláksson hdl. 
Yfirlögfræðingur

Nefndasvið skrifstofu Alþingis
Austurstræti 8 – 10
150 Reykjavík.

Reykjavík 5. mars 2012

**Efni: Umsögn um frumvarp til breytinga á lögum um loftferðir, nr. 60/1998.
Frumvarpið er lagt fyrir Alþingi á 140. löggjafarþingi 2011 – 2012, þskj. 425 – 340 mál.**

Frumvarp til breytinga á nágildandi loftferðalögum liggur nú fyrir Alþingi. Frumvarpið hefur verið sent í umsagnarferli. Isavia gerir eftirfarandi athugasemdir við frumvarpið.

Virðingarfyllst
F.h. Björns Óla Haukssonar
forstjóra Isavia ohf.



Sigurlaug Ásta Sigvaldadóttir
ritari yfirstjórnar Isavia.

Umsögn Isavia um frumvarp til laga um breytingu á lögum um loftferðir, nr. 60/1998, með síðari breytingum (flugvirkt, flugvernd, neytendavernd, EES skuldbindingar, loftferðasamningar o.fl.). Lagt fyrir Alþingi á 140. löggjafarþingi 2011 – 2012, þskj. 425 – 349 mál.

Í 12. gr. frumvarpsins er fjallað um breytt fyrirkomulag í flugvernd. Í greininni er annars vegar talað um öryggisvottun (security clearance) og hins vegar um bakgrunnsskoðun. Öryggisvottun er hugtak sem t.d. er notað vegna skoðana sem eiga sér stað á vegum Nato, s.s. Nato öryggisvottun. Isavia telur að það geti valdið misskilningi að taka upp notkun á þessu orði. Félagið telur að í ákvæðinu ætti aðeins að nota orðið bakgrunnsskoðun (background check) eins og gert er í reglugerð nr. 985/2011 og í reglugerð 185/2010.

Í 13. gr. er fjallað um hverjir geti óskað eftir bakgrunnsskoðun. Isavia telur að þarna mætti samræma orðalag við reglugerð um flugvernd nr. 985/2011 og nota orðin „rekstraraðili flugleiðsögu“ í stað „þjónustuaðili flugleiðsögu“.

Í 22. gr. er fjallað um heimildir ESA til að leggja sektir á aðila sem eru með skírteini útgefin af EASA. Eins og er eru engin skírteini Isavia gefin út af EASA, en félagið vill þó vekja athygli á þessum heimildum EASA, ef ske kynni að því fyrirkomulagi verði breytt.

Að öðru leyti gerir Isavia ekki athugasemdir við frumvarpið.

Alþingi
Erindi nr. P 140/1474
komudagur 8.3.2012

Nefndasviðs Alþingis
Umhverfis og samgöngunefnd
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

LHG/027/9,6/DS/sig
Reykjavík 8. mars 2012

Efni: Umsögn Landhelgisgæslu Íslands um frumvarp til laga um breytingu á lögum um loftferðir, nr. 60/1998, með síðari breytingum (flugvirkt, flugvernd, neytendavernd, EES-skuldbindingar, loftferðasamningar o.fl.), 349. mál.

Landhelgisgæslan gerir athugasemdir við 1. gr. frumvarpsins sem verður 6. gr. loftferðalaga.

Landhelgisgæslan telur að með 1. gr. frumvarpsins sé gengið lengra en EASA gerir kröfu um gagnvart loftförum í eigu ríkja innan ESB og EES. Í frumvarpinu er ekki tekið mið af skýringum EASA sem gefa til kynna að ekkert sé því til fyrirstöðu að loftför í eigu ríkisins séu bæði með EASA-vottun og innlenda vottun.

Fyrirkomulag það sem hér er mælt fyrir mun gera Landhelgisgæslunni erfiðara um vik að taka verkefni erlendis með stuttum fyrirvara því að loftför sem eru skráð sem ríkisloftför þurfa að fá diplómatískar heimildir til yfirflugs og lendinga og í mörgum tilfellum tekur það ferli langan tíma. Dæmi eru um að ríki hafi misst af verkefnum vegna þessa.

Landhelgisgæslan hefur einnig áhyggjur af réttindum og þjálfunarmálum starfsfólks Landhelgisgæslunnar verði breytingar skv. 1. gr. frumvarpsins að veruleika. Spurningin er hvort starfsfólk sem starfar við ríkisloftför nær að uppfylla öll skilyrði til viðhalds réttinda og hvort þau eru undantekningarlaust viðurkennd á EASA-svæðinu.

F. h. Landhelgisgæslu Íslands,

Dagmar Sigurðardóttir
lögfræðingur



Alþingi
Erindi nr. P 140/1345
komudagur 2.3.2012

RÍKISLÖGREGLUSTJÓRINN

Reykjavík 1. mars 2012

Tilvísun: 2012020081

50.03

Tilvísun yðar: Þingskjal 425 — 349. mál.

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 REYKJAVÍK

Vísað er til tölvupósts nefndasviðs Alþingis til ríkislögreglustjóra 8. febrúar sl., þar sem leitað er umsagnar um frumvarp til laga um loftferðir (flugvernd, neytendavernd, loftferðasamningar, EES-reglur o.fl.), 349. mál.

Af hálfu ríkislögreglustjóra eru gerðar eftirfarandi athugasemdir/tillögur að orðalagi:

Í 11. gr. frumvarpsins segir að við 70. gr. b laganna bætist ný málsgrein, sem orðast svo: "Rekstraraðila flugvallar er heimilt að þjálfa og nota leitarhunda til aðstoðar við framkvæmd flugverndar á flugvöllum. Ráðherra er heimilt að setja nánari reglur um þjálfun og notkun leitarhunda við flugvernd."

Heimildin er til komin vegna alþjóðlegra skuldbindinga á Evrópska efnahagssvæðinu þar sem aukið er við úrræði við skimun farangurs og farþega á flugvöllum. Ákvæði reglugerðar (EB) nr. 573/2010 frá 30. júní 2010 um breytingu á reglugerð nr. 185/2010 um ítarlegar ráðstafanir til að framfylgja sameiginlegum grunnkröfum um flugvernd, sbr. ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 56/2011 frá 20. maí 2011, kveða á um heimild til notkunar sprengileitarhunda við skimun af þessu tagi.

Miklar kröfur eru gerðar til þjálfunar hunda af því tagi sem hér um ræðir. Leitarhundar og þjálfarar þeirra þurfa að gangast undir grunnþjálfun og reglubundna þjálfun til að tryggja að þeir öðlist og viðhaldi þeirri hæfni sem krafist er og, ef við á, tileinki sér nýja hæfni. Því er mikilvægt að ráðherra verði veitt heimild til nánari útfærslu á reglunum. Gengið er út frá því að notkun leitarhunda verði einungis beitt sem viðbótarúrræði við skimun. Farangur og farþegar verði jafnframt, eftir sem áður, skimaðir með málmleitartæki eða handleit eftir atvikum.

Gerðar eru athugasemdir við þá tillögu að rekstraraðila flugvallar verði heimilað að þjálfa og nota leitarhunda til aðstoðar við framkvæmd flugverndar á flugvöllum, en slíkt hlítur að orka tvímælis þar sem leitarhundar væru notaðir til aðstoðar við sprengjuleit en til þess að þjálfa sprengjuleitarhund þarf sprengiefni og að fela það í æfingarskyni á starfssvæði viðkomandi. Er það mat ríkislögreglustjóra að aðrir en lögreglan geti því varla komið að slíkri þjálfun og notkun hunda við sprengjuleit.

Í 12. gr. frumvarpsins er kveðið á um orðalaga 70. gr. c, en hér fyrir neðan er að finna 12. gr. frumvarpsins með tillögum að orðalagi/viðbótum skáletrað hér fyrir neðan:

Áður en Flugmálastjórn Íslands, rekstraraðila flugvallar, þjónustuaðila flugleiðsögu eða flugrekanda er heimilt að veita einstaklingi aðgang að haftasvæði flugverndar og viðkvæmum upplýsingum um flugvernd eða heimila honum að sækja námskeið í flugverndarþjálfun skal óska eftir

RÍKISLÖGREGLUSTJÓRINN


bakgrunnsskoðun og öryggisvottun lögreglu sem aflar upplýsinga um viðkomandi, svo sem úr skráum lögreglu, sakaskrá eða öðrum opinberum skráum, að fengnu skriflegu samþykki viðkomandi einstaklings. Skal slík athugun fara fram með reglulegu millibili og eigi sjaldnar en á fimm ára fresti. Bakgrunnsskoðun lögreglu er liður í því að ákvarða hvort óhætt þyki að veita einstaklingi aðgangshæimild samkvæmt framangreindu eða hvort honum skuli synjað um hana. Endanleg ákvörðun um aðgang samkvæmt framangreindu er Flugmálastjórnar, rekstraraðila flugvallar, þjónustuaðila flugleiðsögu eða flugrekanda eftir atvikum, sbr. þó ákvæði 4. mgr. *Einstaklingar sem sæta bakgrunnsskoðun skulu hafa náð 18 ára aldri.*

Lögreglu er heimilt að óska eftir því að einstaklingur gangi undir fíkniefnapróf, þ.m.t. blóð- og þvaggrannsókn, telji lögregla niðurstöðu slíkrar rannsóknar geta haft áhrif á niðurstöðu athugunar lögreglu.

Áður en lögregla lýkur athugun sinni með *neikvæðri umsögn* skal þeim sem athugun beinist að gert kleift að koma sjónarmiðum sínum að. Hann á jafnframt rétt á rökstuðningi ákvarði lögregla að synja honum um öryggisvottun. Ákvörðun lögreglu um synjun öryggisvottunar á grundvelli neikvæðrar bakgrunnsskoðunar sætir kæru til ráðherra samkvæmt ákvæðum stjórnarsýslulaga.

Flugmálastjórn Íslands, rekstraraðila flugvallar eða þjónustuaðila flugleiðsögu er óheimilt að veita einstaklingi hæimild til aðgangs að haftasvæði flugverndar, aðgang að upplýsingum um flugvernd eða hæimild til að sækja námskeið í flugverndarþjálfun hafi lögregla synjað viðkomandi um öryggisvottun samkvæmt grein þessari. Flugrekanda er óheimilt að veita einstaklingi hæimild til aðgangs að tilgreindum haftasvæðum flugverndar með útgáfu áhafnakorts og aðgang að framangreindum upplýsingum eða hæimild til að sækja námskeið í flugverndarþjálfun hafi lögregla synjað viðkomandi um öryggisvottun samkvæmt grein þessari.

Hæfi einstaklinga, sem staðist hafa öryggisvottun á grundvelli bakgrunnsskoðunar, skal reglulega endurmetið. Þannig er heimilt að hafa eftirlit með skráningum er þá varðar í málaskrá lögreglu (LÓKE), eins lengi og aðgangshæimildir þeirra eru í gildi. Gerist einstaklingur sem staðist hefur öryggisvottun, brotlegur við lög eða sé rökstuddur grunur um ólögleg athæfi, skal ríkislögreglustjóri tafarlaust upplýsa rekstraraðila flugvallar eða flugrekanda ef um alvarleg brot er að ræða og, eftir atvikum, afturkalla jákvæða umsögn, tímabundið eða varanlega, sem honum hefur verið veitt. Beiðandi bakgrunnsskoðunar skal tilkynna ríkislögreglustjóra um starfslok eða verkefnalok viðkomandi einstaklinga svo slíku eftirliti með honum megi ljúka.

F.h. RLS
 / Thelma Cl. Þórðardóttir

Jón F. Bjartmarz / Thelma Cl. Þórðardóttir

Alþingi
Erindi nr. P 140/1220
komudagur 29.2.2012



Nefndasvið Alþingis
Umhverfis- og samgöngunefnd
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík 29. febrúar 2012

Efni: Frumvarp til laga um breytingar á lögum nr. 60/1998 um loftferðir (349. mál)

Samtök ferðapjónustunnar hafa rætt ofangreint frumvarp og gera eftirfarandi athugasemdir:

16. grein

Lagt er til að séríslenskt ákvæði um skaðabótaskyldu flugfélaga nái til þess þegar flugi er flýtt, ekki bara seinkað eins og nú er og er það að finna í fleiri greinum þessa frumvarps. Reynt er að stoppa í gallaða reglugerð Evrópusambandsins (261/2004) en túlkun hennar hefur valdið miklum deilum og er nú til endurskoðunar hjá Evrópusambandinu. Það er skoðun SAF að Evrópureglugerðin eigi að gilda og ef menn vilja breyta henni að þá verði stjórnvöld að taka þá breytingu upp á vettvangi EES samningsins. Það skal undirstrikað að séríslensk ákvæði skerða samkeppnishæfni íslenskra flugrekenda.

Það má vekja athygli á þeirri túlkun Flugmálastjórnar að 3ja tíma seinkun á flugi vegna tæknilegra vandamála sé ekki af óviðráðanlegum orsökum og því eigi ekki aðeins að greiða fæði, gistingu, akstur og símtöl heldur líka skaðabætur að upphæð 250 - 600 evrur per farþega eftir því hversu langt flugið er. Þetta þýðir að fullbókuð 757 vél með 183 farþega í 3ja tíma seinkun vegna tæknilegra orsaka þarf að greiða ca. 15 - 35 milljónir króna til farþega í skaðabætur fyrir utan hugsanlegan annan kostnað vegna gistingar o.fl.. Fullbókuð Fokker 50 þyrfti á sama hátt að greiða ca. 4 milljónir króna miðað við stysta flug og Jetstream J32 19 farþega vél þyrfti að greiða rúmlega 2 milljónir. Það sér hver maður að þetta getur ekki gengið en staðreyndin er sú að Flugmálastjórn hefur túlkað Evrópuþóma með þessum hætti.

20. grein

Með þessu ákvæði er Flugmálastjórn veitt heimild til að innheimta gjald af flugrekendum vegna meðferðar kvartana. Það er skoðun samtakanna að nóg sé komið af gjöldum og sköttum á flugrekendur sem m.a. ganga til Flugmálastjórnar og hvatt til að ekki verði lengra seilst. Heimildin er opin þannig að ekkert er tekið fram um endurgreiðslu ef kvörtunin reynist ekki réttmæt. Það er mjög óeðlilegt.

10. grein

Það skal ítrekað varðandi ákvæði um flugvirkt að ekki sé gengið lengra í kröfum á flugrekendur en gildir í Evrópusambandslöndum.

Virðingarfyllst
f.h. Samtaka ferðaþjónustunnar

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Erna Hauksdóttir'.

Erna Hauksdóttir
framkvæmdastjóri

Tillaga að breytingum á lögum um loftferðir nr. 60/1998.

349. mál

Verulegir erfiðleikar steðja að almannaflugi, (kennsluflug, einkaflug, svifflug) eftir gildistöku nýrra evrópureglna um viðhald loftfara er tóku gildi hér á Íslandi. Reglurnar ásamt nýju verklagi FMS hafa þegar valdið íslensku almannaflugi verulegum búsifjum og tjóni og er stór hluti loftfara nú óflughæfur vegna reglnana. Þá ógnar núverandi ástand flugöryggi í landinu. A.m.k 3 stjórnábylgjur hafa verið lagðar fram vegna stjórnábylgju Flugmálastjórnar og Flugmálafélagið hefur beytt sér fyrir lausnum en lítið orðið ágengt, sjá meðf. minnisblað Katrínar Oddsdóttur lögmans sem lagt var fyrir flugráð. Ástæður þessa ástands er m.a. að **skort hefur á innlendan lagaramma** til samræmis og stuðnings við nýju reglurnar. Því er lagt til að bætt verði við lög um loftferðir neðangreindum atriðum t.d. við 21. grein laganna þar sem löggin eru nú til endurskoðunar.

Tillaga að viðbótum við löggin

1. Skipulagðar úttektir á loftförum af hálfu yfirvalda skulu vera gerðar eftir opinberri viðurkenndri áætlun samþykktri af ráðherra. Úttektarmenn ber að hafa réttindi fyrir þann flokk loftfara sem þeir skoða.

Ástæða: FMS hefur sett í gang svokallaðar ACAM úrtaks úttektir með vísan í evrópureglur án þess að setja upp verklag eða kynna framkvæmdina eins og skylt er. Úttektirnar eru ekki gerðar í samræmi við útgefna reglur og valda því að nær allar flugvélar sem verða fyrir úttektinni missa lofthæfi. Sambærilegar úttektir eru þegar gerðar á erlent skráðum flutningavélum og þar liggja frammi samþykktar verklagsreglur.

2. Til að leysa úr ágreiningi um lofthæfi skal ráðherra skipa 3 manna úrskurðarnefnd til að úrskurða um ágreiningsefni. Nefndin setur sér vinnureglur sem ráðherra staðfestir.

Ástæða: Verulegur ágreiningur hefur verið á milli flugvélaeigenda og Flugmálastjórnar um túlkun og framkvæmd fjölmargra mála. Fjölmörg loftför hafa staðið kyrrsett svo mánuðum saman á meðan deilur standa. FMS hefur þegar tapað einni stjórnábylgju og þrjár aðrar bíða úrskurðar.

3. Fullnægi loftfar ekki ítrustu kröfum en er að öðru leiti lofthæft að mati flugvirkja skal gefa út lofthæfivottorð til takmarkaðs tíma.

Ástæða: Fjölmargir hafa átt í miklum erfiðleikum með að uppfylla nýjar óljósar og illa kynntar evrópureglur en túlkun FMS hefur oft á tíðum verið smásmuguleg, umdeilanleg og röng. Því er nauðsynlegt að flugvélaeigendur hafi möguleika á aðlögun án þess að loftfarið sé svipt lofthæfi. Rétt er að ítreka að yfirlýstur tilgangur ofanefndra evrópureglna tengjast á engan hátt auknu flugöryggi en hafa þau áhrif að minnka flugöryggi.

4. Flugmálastjórn er skylt að gefa út einstök ferjuleyfi enda er loftfarið með fullnægjandi tryggingar og flugvirki staðfestir að loftfarið sé hæft til flugs.

Ástæða: Loftför sem ekki hafa gilt lofthæfisskírteini þarf stundum að flytja í geymslu eða á verkstæði. Nú setur FMS fjallháar kröfur fyrir útgefna ferjuleyfi, m.a. þarf að sækja um svokallað til Kölnar "permit to fly" til EASA á þremur umsóknareyðublaðum en þau leyfi eru hugsuð fyrir tilraunaflug vegna hönnunar eða prófunar búnaðar. Vikur og mánuði tekur að fá slík leyfi. FMS telur sig skorta lagaheimildir fyrir einföldum ferjuleyfum.

5. Flugmálastjórn ber að afgreiða endurnýjun flughæfisvottorða á almannoftför innan tveggja sólarhringa á virkum degi frá því umsókn er lögð inn annars falla niður afgreiðslugjöld.
**Ástæða: Undanfarin tvö ár eru dæmi um að yfir hálfan mánuð taki að afgreiða flughæfisvottorð frá FMS. Á meðan sumir fá afgreiðslu samdægus eru aðrir látnir bíða og þá þeir sem gert hafa athugasemdir.*
6. Flugvirki/flugtæknir sem hefur unnið við viðkomandi flokk almannoftfara fram til ársins 2011 hefur áframhaldandi heimildir og réttindi til að framkvæma viðgerðir og allar grannskoðanir á loftfarinu og íhlutum þess og skrifa út til notkunar.
Ástæða: Með tilkomu nýrra evrópureglna hafa flugvirkjar ekki lengur réttindi til að framkvæma ýmsar viðgerðir og gera nauðsynlegar skoðanir og útskriftir á loftförum. Nú skortir þá nýjar löggildingar sem FMS lætur þeim ekki í té.
7. Breytingar og viðgerðir sem kunna að hafa verið gerðar á almannoftförum fyrir gildistöku reglugerðar um almannaflug flugvéla frá 18. ágúst 2010 skulu gilda enda hafi breytingar og viðgerðir verið færðar inn í bækur loftfarsins.
Ástæða: Hinar nýju evrópu reglur ná aðeins til um helmings almannaflugflotans en hinn helmingurinn fylgir gömlu reglunum. Fram að því giltu svipaðar reglur yfir öll almannoftför. Hinar nýju reglur gera nú miklar kröfur til viðgerða og breytinga sérstaklega gagnvart allri pappírsumsýslu og FMS hefur fylgt því eftir af fullum þunga. Deilt hefur verið um dagsetningu gildistöku nýju reglnana hér á landi en sumar af þessum nýju evrópureglum voru gefin út 2003 og ógilding á eldri reglum um viðhald loftfara hérlendis var ekki fyrr en 18. ágúst 2010. Því þarf að taka af allan vafa.
8. Sett verði inn samanber fyrri ákvæði í reglugerð skýrar heimiidir til að skipta áföllnum kostnaði af flugi ss eldsneyti á milli flugmanns og farþega.
Ástæða: FMS hefur skyndilega farið að túlka reglur þannig að í flugtúr tveggja féлага verður flugmaðurinn að bera allan kostnað og félagi hans má ekki taka þátt t.d. í eldsneytiskostnaði. Yfirlýsingar um þetta hefur FMS nú ítrekað gefið út og stundað eftiriit og gengið á farþega með spurningum. Fyrir atvinnuflugsnema er nauðsynlegt fyrir hann að afla flugreynslu og í áratugi hafa þeir nýtt sér að fljúga með kunningja og vini sem hafa þá gjarnan tekið þátt í kostnaði.
9. Ráðherra skipi einn fulltrúa hagsmunaaðila almannaflugsins í flugráð.
Ástæða: Flugráð er fagráð og ráðherra til ráðgjafar. Þar er nauðsynlegt að sjónarmið almannaflugsins heyrast.

Ofan nefnd atriði munu leysa mörg þeirra ágreiningsefna sem nú er milli yfirvalda og almannaflugsins. Nokkur af ofangreindum atriðum má setja inn í reglugerð en þá er beðið um stuðning og hjálp Alþingis til að svo verði.

Reykjavík, 4. mars 2012.

F. hönd stjórnar Svifflugfélags Íslands,

Kristján Sveinbjörnsson formaður.