

Samantekt athugasemda við frumvarp til laga um loftferðir

Grein	Frá	Ábending eða athugasemd	Viðbrögð
Almennar athugasemdir			
Alm.	Isavia ohf.	Almennt gerðar athugasemdir við reglugerðarheimildir skuli ekki vera tæmandi taldar í lokaákvæði hvers kafla og að einstaka heimildir séu einnig í stöku ákvæði innan kafla frumvarpsins. Þá eru gerðar athugasemdir við orðalag reglugerðarheimilda, þ.e. að þær miðist við kafla en ekki lögin í heild sinni.	Samhengisins vegna er ekki alltaf unnt að taka saman allar heimildir til setningar reglugerða í einni grein í lok hvers kafla þó leitast hafi verið við að gera það. Orðlag einstakra reglugerðaheimilda hefur verið endurskoðað.
Alm.	Isavia ohf.	Gerð er athugasemd við notkun skástrika (/). Víða eru notuð skástrik á milli orða flugrekandi/ umráðandi, milli og/eða, eða við notkun eintölumyndar og fleirtölumyndar.	Við yfirlestur frumvarpsins hefur sérstaklega verið hugað að þessari athugasemd. Áfram er þó viðhaldið notkun skástrika þar sem við á.
I. Kafli Gildissvið, markmið og orðskýringar			
2. gr.	Dr. Bjarni Már Magnússon	Æskilegt væri að hugtökin ísl. yfirráðasvæði og lofthelgi væru skilgreind í frumvarpinu.	Skerpt hefur verið á hugtakinu ísl. yfirráðasvæði í 2. gr. frumvarpsins og nánar fjallað um lofthelgina í greinargerð.
2. gr.	Isavia ohf.	Gerð er athugasemd við að gildissvið einstakra kafla sé á skjön við gildissviðs ákvæði frumvarpsins í 2. gr.	Skerpt hefur verið á orðalagi 2. gr. með vísan til viðtækari gildissviðs ákvæða einstakra kafla.
3. gr.	Ríkislögreglustjóri	Í frumvarpsdrögum eru ekki hugtökin "trúnaðarupplýsingar" og "viðkvæmar upplýsingar" skilgreind.	Leitast er við að takmarka orðskýringar frumvarpsins við þau orð sem koma oft fyrir þar sem takmörk eru fyrir því hve mörgum orðskýringum er unnt að koma fyrir í texta frumvarpsins. Í skýringum við 161. gr. er lítillega vikið að viðkvæmum upplýsingum á sviði flugverndar.
3. gr.	Félag ísl. atvinnuflugmanna	Æskilegt að enska heitir hugtaks væri í sviga aftan við ísl. hugtökin.	Því miður er ekki unnt að koma að ensku heiti orðskýringar/hugtaks í texta frumvarpsins. Leitast hefur verið við að koma að ensku heiti orða aftan við viðkomandi orðskýringu eða hugtak í greinargerð og í skýringum með einstökum ákvæðum.
3. gr.	Flugfreyjufélag Íslands	"Sem dæmi um hugtök sem skýra þarf frekar eru fartími, vinnutími, varavakt, hvíldartími o.fl."	Leitast er við að takmarka orðskýringar frumvarpsins við þau orð sem koma oft fyrir þar sem takmörk eru fyrir því hve mörgum orðskýringum er unnt að koma fyrir í texta frumvarpsins. Þessi tilteknu hugtök eru þegar skilgreind í reglugerðum.

Samantekt athugasemda við frumvarp til laga um loftferðir

Grein	Frá	Ábending eða athugasemd	Viðbrögð
3. gr.	Isavia ohf.	"Óþarft og óskilvirkt er að hafa orðskýringar í lögnum. Um er að ræða þrjár blaðsíður af orðskýringum sem er þegar að finna í reglugerð (ESB) 2018/1139 og öðrum EES-gerðum á sviði flugmála, auk orðskýringa sem eiga rót sína að rekja til Chicago-samningsins og viðauka hans. Sé nauðsynlegt að bæta við orðskýringum eiga þær frekar heima í reglugerðum, auðveldara er að breyta orðskýringum í reglugerðum heldur en lögum. Ef skýra þarf frekar atriði sem tengjast sérhverju lagaákvæði ætti að skýra það í sjálfu ákvæðinu. Þessum orðskýringum má sleppa eða setja inn heimild fyrir Samgöngustofu (hér eftir „SGS“) að birta á heimasíðu stofnunarinnar orðskýringar sem varða flugstarfsemi til að hafa orðskýringar allar á sama stað."	Ráðuneytið deilir ekki þeirri afstöðu að orðskýringar séu óþarfar eða óskilvirkar. Þvert á móti eru orðskýringar til þess fallnar að skýra frekar einstök hugtök og orð sem víða koma fyrir í texta frumvarpsins. Reglugerðir sem settar eru á þessu sviði hafa flestar einnig að geyma orðskýringar og má taka undir þá ábendingu að vinna þarf að frekara samræmi sem og í þýðingum EES-gerða.
3. gr.	Isavia ohf.	"Velta má fyrir sér hvort sumar orðskýringarnar séu þess eðlis að það kalli ekki á orðskýringu t.d. eftirlit, höfuðstöðvar, Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins, yfirlýsing. Hér koma athugasemdir við einstaka orðskýringar."	Orðskýringar á hugtökunum "eftirlit", "höfuðstöðvar" og "yfirlýsing" eru 3. gr. frumvarpsins. Nokkuð ítarlega er fjallað um Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins í inngangi greinargerðar með frumvarpinu og til skýringar hefur verið bætt við umfjöllun um stofnunina.
3. gr.	Isavia ohf.	"28. og 29. lögbært stjórnvald og lögbær stjórnvöld?"	Fallist er á að rétt er að skýra þetta frekar og einfalda. Orðskýringin "lögbært stjórnvald" er felld út og orðskýringin "lögbær stjórnvöld" er breytt og tekur nú til lögbærra landsyfirvalda í ríki og Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins, hvort um sig eða saman, eftir atvikum.
3. gr.	Isavia ohf.	"34. Rekstrarstjórnun flugumferðar og flugleiðsöguþjónusta: Mjög vafasamt er í skilgreiningu að vísa til orðalags í annarri reglugerð. Ef reglugerðinni er breytt þá þarf að breyta lögnum."	Hægt er að fallast á að þetta sé óheppileg tilhögun sem þegar hefur rutt sér til rúms í lagasetningu í öðrum málaflokkum. Hugtakið er hinsvegar óvenju víðfemt og sérstakt og kemur víða fyrir í texta frumvarpsins. Orðalagi í hugtaksskilgreiningu hefur lítilega verið breytt og frekari skýringum við hugtakið hefur verið bætt við í greinargerð.
3. gr.	Isavia ohf.	"35. Ríkisloftfar : Ekki er um tæmandi talningu að ræða í skýringunum því ríkisloftfar getur líka verið loftfar í eigu ríkis til flutnings á þjóðhöfðingja."	Í stað skýringar í 3. gr. er lögð til endurbætt skýring orðsins í greinargerð, sjá umfjöllun í 2. gr. og 21. gr. frumvarpsins.

Samantekt athugasemda við frumvarp til laga um loftferðir

Grein	Frá	Ábending eða athugasemd	Viðbrögð
3. gr.	Isavia ohf.	Þá gerir félagið athugasemd við notkun á "starfræksla í ábataskyni" (e. commercial operation). Orðskýringin er villandi og samræmist ekki íslenskri málhefð þar sem ábati getur verið án þess að hann sé fjárhagslegur með sama hætti getur viðskiptaflug verið án fjárhagslegs ábata.	Hugtakið er þýðing á ensku hugtaki sem hefur þegar mjög víðtæka útbreiðslu í regluverki og er háð samræmdri túlkun.
3. gr.	Isavia ohf.	"39. Vottorð og 40. Vottun: Orðskýringar þessar eru ekki í samræmi við EASA reglugerðina og er félagið ósammála því að þýða e. certificate sem vottorð, sem hefur hingað til verið skýrt sem skírteini og að veiting þess verði þýtt sem vottun sem er í ósamræmi við fyrri framkvæmd og samræmist ekki núverandi notkun orðsins sem lýtur að vottun skv. stöðlum. Þannig er vottun nú talin fela í staðfestingu 3ja aðila á að tiltekin starfsemi sé starfrækt í samræmi við stjórnunarkerfi sem uppfylli kröfur tiltekens kröfustaðals. Þessi breyting er líklegt til að valda ruglingshættu."	Hugtökín hafa til þessa verið þýdd með margvíslegum hætti allt eftir samhengi hverju sinni. Til einföldunar og til að forðast langar upptalningar er þessi háttur hafður á í texta frumvarpsins.
3. gr.	Isavia ohf.	Lagt er til að í stað 3. gr. verði kveðið á um heimild ráðherra til að fela Samgöngustofu að gefa út samræmdar orðskýringar á sviði flugmála sem birtar hafa verið á heimasíðu stofnunarinnar.	Tillagan er talin góðra gjalda verð en ekki til þess fallin að skýra þau hugtök sem frumvarpið styðst við.
II. Kafli Stjórn flugmála			
II. kafli	Isavia ohf.	"Í frumvarpinu er mjög mikið af ákvæðum um eftirlit Samgöngustofu sem eiga heima í lögum um stofnunina, þ.m.t. flest ákvæðin í II. kafla A."	Hlutverk Samgöngustofu á sviði samgangna tekur mið af því regluverki sem viðkomandi grein samgangna er búð. Þannig eiga einstakar kröfur og heimildir hvað eina grein samgangna ekki sjálfkrafa við um aðrar greinar. Því þykir rétt að tiltaka heimildir stofnunarinnar í sérlögum um hvern samgöngumáta.
4. gr.	Isavia ohf.	"Síðustu tveir málsliðir ákvæðisins eru óþarfir en þeir leiða nú þegar af lögum um EES og almennum lögum um eftirlitsstofnanir og eru ekki tæmandi taldar. Yrði breyting gerð á eftirlitsstjórnvöldum kemur það fram í öðrum lögum og þunglamalegt er að þurfa jafnframt að breyta loftferðalögum, tvíteknings lögum og öðrum lögum." (þetta er þetta)	2. mgr. er fyrst og fremst til áréttingar og til upplýsingar þar sem ekki er sérstaklega fjallað um valdsvið ESA í lögum um EES-samninginn. Vísun í 3. mgr. til annarra stjórnvalda er ekki ætlað að vera tæmandi sbr. orðalag "og annarra stjórnvalda".

Samantekt athugasemda við frumvarp til laga um loftferðir

Grein	Frá	Ábending eða athugasemd	Viðbrögð
4. gr.	Félag ísl. atvinnuflugmanna	"Rétt er að bæta Vinnumálastofnun við lista þeirra stjórnvalda sem eru Samgöngustofu til aðstoðar við eftirlit."	Ákvæðinu er aðeins ætlað að gefa til kynna helstu stofnanir sem aðstoða stofnunina við eftirlit og ekki með tæmandi hætti telja þær upp.
5. gr.	Isavia ohf.	"Gerð er athugasemd við þá aðferðarfræði að endurtaka og tilgreina valdheimildir SGS í frumvarpinu. Sérstök lög gilda um stofnunina og eðlilegra er að valdheimildir hennar séu tilgreindar í þeim lögum. Greinin er endurtekning á 8. gr. laga um Samgöngustofu og óskiljanleg endurtekning. Að því marki sem f-liður er ekki tæmandi í 8. gr. laganna um SGS þarf að uppfæra þá grein. Athugasemd þessi á við um allar þær greinar frumvarpsins þar sem eftirlits- og valdheimildir SGS eru nefndar. Þá er jafnframt óþjálmt að vísa ávallt til lögbærs landsyfirvalds þegar það er ljóst að SGS hefur verið falið þessi verkefni og betra að vísa beint í lögnum á SGS en ekki alltaf skilgreininguna lögbært landsyfirvald. Bæði almennar og sértækar heimildir SGS eiga heima í lögum um SGS."	Bent skal á að skv. 260. gr. frumvarpsins (í endanlegri útgáfu 259. gr.) eru lagðar til breytingar á 8. gr. laga um Samgöngustofu nr. 119/2012, með síðari breytingum, og fallið er frá því að tæmandi telja verkefni Samgöngustofu upp í þeim lögum.
8. gr.	Isavia ohf.	"Verið er að fjalla um eftirlit vegna verkefna sem við höfum falið EASA og að nota orðalagið „fyrir hönd íslenska ríkisins“ á ekki við. Það dugar að tilgreina að stofnunin hafi eftirlit með framkvæmd þeirra verkefna sem henni hafa verið falið eða að ráðherra er heimilt að setja reglugerð þar sem Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins hefur verið falið hlutverk skráningarríkis samkvæmt Chicago-samningnum sem m.a. varða hönnun-, framleiðslu-, framleiðsluvörur, hluti. ... Lagt er til að ráðherra verði heimilt en ekki skylt að útbúa reglugerð um verkefni Flugöryggisstofnun ESB og að heimildin verði færð í 20. gr."	1. mgr. 8. gr. hefur verið sameinuð 7. gr. frumvarpsins. Fallist er á að 2. mgr. sé óþörf og hefur hún verið fjarlægð.
10. gr.	Flugfreyjufélag Íslands	Telur mikilvægt að Vinnuverndarráð sem vettvangur til að auka og bæta starfsumhverfi áhafna haldi stöðu sinni. Ráðið sé eina tenging hagsmunaaðila (stéttarféлага) við eftirlitsstjórnvöld (Samgöngustofu).	Vinnuverndarráði er viðhaldið í frumvarpinu.

Samantekt athugasemda við frumvarp til laga um loftferðir

Grein	Frá	Ábending eða athugasemd	Viðbrögð
10. gr.	Isavia ohf.	"Ætla má að þegar vísað sé til ráðs um ráðstafanir til að greiða fyrir flugstarfsemi, samhæfingu opinberra aðila og annarra á því sviði sé verið að vísa til flugvirkarráðs sbr. 57. gr. e í núv. lögum. Hér vantar skýringu á því hvers vegna orðalagi er breytt og notkun á hugtakinu flugvirkt hætt. Síðari málgreining kveður á um reglusetningu SGS og á heima í lögum um stofnunina, sjá aths. við 5. gr."	Sjá skýringar við 38. gr. frumvarpsins. Tilvísun hefur verið bætt við greinargerð til samræmis. Orðalagi er breytt þar sem orðalaginu "ráðstafanir til að greiða fyrir flugstarfsemi, samhæfingu opinberra aðila og annarra" er talið meira lýsandi en orðið "flugvirkt".
11. gr.	Isavia ohf.	"Hér vantar að skýra hvaða upplýsingum er verið að safna og hverju stofnunin megi safna á grundvelli laganna skv. 1. mgr. Það sem fram kemur í 2. mgr. og neðar á heima í lögum um SGS og lögum um rannsóknarnefnd samgönguslysa. 3. mgr. á ekki stoð í EASA – reglugerðinni."	Bætt hefur verið við frekari skýringum í greinargerð við 1. mgr. Bent er á 72.-74. gr. EASA-reglugerðarinnar hvað varðar 2. og 3. mgr. greinarinnar.
14. gr.	Isavia ohf.	"Eins og stjórnskipuninni er háttað í dag er það utanríkisráðuneytið sem fer með heimild til milliríkjasamninga en ekki Samgöngustofa eins og ráðgert er í a-lið."	Ekki er litið svo á að um milliríkjasamning sé að ræða þegar tilfærsla eftirlits á sér stað skv. greininni. Þ.e. miðað er við samningagerð við erlent stjórnvald. Hefur orðalagi í greininni verið breytt til samræmis.
18. gr.	Isavia ohf.	"Heppilegra að orða það svo að aðgerðaráætlun skuli fylgja landsáætlun um flugöryggi."	Orðalag hefur verið endurskoðað til að koma til móts við þessa ábendingu.
19. gr.	Isavia ohf.	Greinin "Á heima í lögum um rannsóknarnefnd samgönguslysa."	Það er mat ráðuneytisins að gerð og eftirfylgni með viðbragðsáætlun vegna flugslysa sé verkefni stjórnvalda, með aðkomu rannsóknarnefndar samgönguslysa, auk hagsmunaaðila.
20. gr.	Isavia ohf.	"Ekki er hægt að innleiða framtíðarreglugerðir með heimild í þessum lögum. Verður að horfa til efnisákvæða hverju sinni þegar reglugerðir eru innleiddar hvort þau samræmist íslenskum lögum."	Orðalagi ákvæðisins hefur verið endurskoðað.
III. Kafli Aðgangur að íslensku yfirráðasvæði			
21. gr.	Isavia ohf.	"Óþarfi er að telja sérstaklega upp atriði í d-lið því það fellur allt undir í a-liðnum.. Þá er gerð athugasemd um að nota ekki skástrik heldur orðalagið „eða“ eða „annað hvort“ og „eða“. Lagt er til að nota orðalagið að hefja á loft frekar en skjóta upp í 2. mgr."	Fallist er á ábendingu um d-lið 1. mgr. og hefur liðurinn verið fjarlægður.
21. gr.	Dr. Bjarni Már Magnússon	"2. mgr. 21. gr. að ákvæðið taki til geimhluta við endurkomu einnig ekki aðeins þeirra hluta sem skotið er upp."	Í 2. mgr. er tilgreint að ákvæðið taki einnig til að "heimila endurkomu".
22. gr.	Isavia ohf.	"7. mgr. það leiðir af eðli bannsins og ákvæðið því óþarfi."	Talið er rétt að viðhalda 7. mgr. óbreyttri til áréttingar.

Samantekt athugasemda við frumvarp til laga um loftferðir

Grein	Frá	Ábending eða athugasemd	Viðbrögð
23. gr.	Félag ísl. atvinnuflugmanna	"FÍA kallar eftir því að ríkari kröfur verði gerðar til flugrekenda sem tilgreina heimahöfn á Íslandi, s.s. kröfur til félagslegra réttinda og ráðningarsambands flugverja við flugrekendur."	Félagsleg réttindi og vinnuréttur eiga almennt undir félagsmálaráðuneytið. Sjá einnig umfjöllun um atriði sem frumvarpið tekur ekki til.
23. gr.	Isavia ohf.	"Óljóst er hvort það eigi að sækja um undanþágu hjá ráðherra eða SGS í 3. og 4. mgr."	Miðað er við að reglugerð til nánari útfærslu ákvæðisins skýri verkaskiptingu.
25. gr.	Isavia ohf.	"Orðið „til“ er ofaukið í 2. mgr. og varðandi heiti greinarinnar er heppilegra að nota eintölu, „flugvelli“."	Orðalag greinarinnar hefur verið endurskoðað.
26. gr.	Isavia ohf.	"Er það ekki lögregla sem veitir leyfi fyrir flugeldasýningum. Þarf alltaf að óska leyfis frá SGS, sérstaklega þar sem hæðir flugelda er undir hindrunum og ætti SGS ekki aðeins að koma að málunum ef flugeldasýningar eru í nágrenni flugvalla?"	Gerðar hafa verið orðlagsbreytingar á greininni til frekari afmörkunar.
IV. Kafli Almenn ákvæði			
27. gr.	Isavia ohf.	"Vantar inn í upptalninguna hugtakið „skírteini“."	Sjá skýringu á hugtakinu "vottorð" í 3. gr. frumvarpsins.
29. gr.	Isavia ohf.	"Vottun á að leiða til útgáfu skírteinis ekki vottorðs."	Sjá skýringu á hugtakinu "vottorð" í 3. gr. frumvarpsins.
31. gr.	Isavia ohf.	"Í dag á ákvæðið við um flugrekendur og viðhaldsaðila loftfara. Á það að vera þannig áfram? Hvaða samþykki á að afturkalla? Í núverandi lögum er það samþykki á aðila sem trúnaðarmanns SGS. En það hefur verið fellt út. Jafnframt þarf að skýra hvaða ábyrgðar- og fyrirsvarsmenn er verið að ræða og vísa í greinargerð í þar til gerðar heimildir þar sem skylt er að tilnefna ábyrgðar -og fyrirsvarsmenn fyrir ákveðna þætti. Félagið fagnar því að ákvæði um að ábyrgðarmaður sé sérstakur trúnaðarmaður Samgöngustofu sé fellt út enda á það sér ekki fyrirmynd í EES gerðum og óskilgreint hvað fólst í þeirri skyldu."	2. mgr. greinarinnar hefur verið felld brott. Fjöl margar EES-gerðir sem innleiddar hafa verið í íslenskan rétt gera tilnefningu fyrirsvars- og ábyrgðarfólks að skilyrði fyrir vottun starfsemi.
32. gr.	Isavia ohf.	"Hvað er átt við um skyldubundin fyrirmæli? Þurfa þau að varða öryggi?"	Í greininni eru í dæmaskyni talin upp fáein dæmi um skyldubundin fyrirmæli. Þau þurfa ekki öll að varða öryggi heldur geta varðað önnur atriði, framkvæmd o. fl.
33. gr.	Isavia ohf.	"Orðalag ákvæðisins er sérstakt og passar illa við fyrirsögnina. Þegar átt er við með að greiða fyrir, er þá nokkuð átt við um að borga?"	Átt er við að auðvelda eða liðsinna. Skýring við grein hefur verið endurbætt.

Samantekt athugasemda við frumvarp til laga um loftferðir

Grein	Frá	Ábending eða athugasemd	Viðbrögð
34. gr.	Isavia ohf.	"Hnykkja þarf á orðalagi ákvæðisins þannig ljóst er að það eigi bara við um starfsemi sem krefst vottunar en eins og orðalagið er núna má skilja það sem svo að átt er við að öll útvistun þjónusta eða aðkeypt þjónusta þurfi að uppfylla kröfur um vottun. Til að samræmi sé með starfsleyfisreglugerðum fyrir flugvelli, flugleiðsögu og rekstrarstjórnun flugumferðar þyrfti að umorða þessa grein, þannig að ljóst sé að átt er við eftirlitsskylda starfsemi sem eftirlitsskyldi aðilinn útvistar til þriðja aðila. Þannig eru ákvæðin í EES-gerðum, útvistun á starfsemi sem fellur undir skilmála starfsleyfis þ.e. sem þarf að vera vottuð."	Gerðar hafa verið orðalagsbreytingar á greininni til að tryggja að ákvæðið eigi aðeins við að svo miklu leyti sem vottunar er krafist.
35. gr.	Isavia ohf.	"Það þarf að afmarka á hvaða sviðum SGS er heimilt að gefa út leiðbeiningar. Með orðalaginu er óskýrt í hvaða tilvikum svo er mögulegt. Undirstrika þarf að SGS er bundin af AMC frá EASA og getur ekki gefið út leiðbeiningar varðandi þær."	Um þessi atriði er fjallað í skýringum með ákvæði.
36. gr.	Isavia ohf.	"Taka má út orðalagið „í lofti sem og jörðu“ þar sem það er óþarft."	Ábendingin er ekki talin gefa tilefni til breytinga.
37. gr.	Isavia ohf.	"Lagt er til að SGS þurfi ávallt en ekki að jafnaði að upplýsa um tilgang. Mikilvægt er að svo sé alltaf gert svo báðir aðilar geti með fullvissu áttá sig á því innan hvaða ramma eftirlitið fellur og hvaða kröfur eigi við í því tilfalli, t.d. er varðar persónuverndarlög."	Ábendingin er ekki talin gefa tilefni til breytinga.
38. gr.	Isavia ohf.	"Greinargerðin minnst ekki á eldra ákvæði eða reglugerð um flugvirkt sem á við um efnið. Þetta ferli kallast flugvirkt og til er flugvirkarráð og búið er að gefa út reglugerð þess efnis. Sérstakt að geta þess ekki í greinargerð. Ljóst að markmiðið er að kveða á um samræmdar aðgerðir opinberra aðila sem og annarra sem koma að afgreiðslu eða þjónustu við loftför, farþega, farangur og farm, til þess að einfalda formsatriði og greiða fyrir afgreiðslu, með hliðsjón af alþjóðlegum skuldbindingum, þannig að flutningur geti gengið snurðulaust fyrir sig."	57. gr. e í núgildandi lögum fjallar fyrst og fremst um heimild ráðherra til að setja reglugerð um flugvirkt og gerð áætlunar sama efnis. Bætt hefur verið við tilvísun til þessa ákvæðis og eldri orðanotkunar.

Samantekt athugasemda við frumvarp til laga um loftferðir

Grein	Frá	Ábending eða athugasemd	Viðbrögð
39. gr.	Isavia ohf.	"Hvaða hlutverki gegnir ráðherra í þessum ferli? Bólginn texti í greinargerð sem hefur takmarkaða þýðingu. Þá skortir að geta þess í greinargerðinni að það er EASA sem ákveður að hvaða marki frávik verður heimilað á þeim sviðum sem falla undir valdheimildir stofnunarinnar."	Skv. 12. gr. laga um Stjórnarráð Íslands fer ráðherra með yfirstjórn stjórnvalda sem hafa á hendi framkvæmd stjórnarmálefna er undir hann heyra. Í yfirstjórn felast m.a. að ráðherra getur gefið stjórnvaldi almenn og sérstök fyrirmæli um starfrækslu á verkefnum þess o. fl. Ráðherra fer einnig með vald til að setja reglugerð, breyta reglugerð og afnema. Í ljósi þess að EASA annast afmörkuð verkefni fyrir hönd Íslands tilkynnir stofnunin sameiginlega fyrir hönd EASA-ríkjanna um frávik á sömu afmörkuðu sviðum til Alþjóðaflugmálastofnunarinnar. Á öðrum sviðum sem og þar sem gildissviði EASA-reglugerðarinnar sleppir fara íslensk stjórnvöld með þá ábyrgð.
39. gr.	Isavia ohf.	"Í 2. mgr. er beinlínis röng staðhæfing því að það er Isavia ANS ehf. sem annast þetta verkefni. Þarf að umorða til endurspegla raunveruleikann."	Skv. 2. mgr. 140. gr. núgildandi laga um loftferðir fer Samgöngustofa með útgáfu flugmálaláttabókar. Í reynd hefur þessu verkefni verið útvistað eins og athugasemd vísar til.

Samantekt athugasemda við frumvarp til laga um loftferðir

Grein	Frá	Ábending eða athugasemd	Viðbrögð
V. Kafli Skráning loftfara			
40. gr.	Isavia ohf.	"Hér mætti kveða á um skyldu stofnunarinnar til að gera meginefni skráarinnar aðgengilega á heimasíðu sinni (í samræmi við það sem þegar er gert)."	Gerð hefur verið breytinga á grein í samræmi við framkomna ábendingu.
42. gr.	Isavia ohf.	"Ekki verður annað séð en að a og c-liðir taki til sömu aðila."	Lögaðilar eru ekki aðeins ríki, sveitarfélög eða opinberir aðilar.
46. gr.	Isavia ohf.	"Ekki eru rök fyrir því að hafa ekki öll skilyrði afskráningar loftfars í einu ákvæði þannig að 46. grein sé tæmandi vegna skilyrða fyrir afskráningu enda verður loftfar skv. 46. gr. jafnt flutt úr landi sem þau sem eru afskráð skv. 47. gr. - Lögð er áhersla á að með sama hætti og gjöld SGS eru varin með lögveði gildi það sama um gjöld rekstraraðila flugvalla og flugleiðsögu. Þá verði áskilnaður um að það sé hlutverk SGS, eða eiganda loftfarsins að leggja fram staðfestingu á því að þau hafi verið gerð upp að fullu. - Í 2. mgr. 46. gr. er lagt til að bætt sé- í 5. mgr. og lögveð ekki til staðar skv. 2. mgr."	Frumvarpið mælir ekki fyrir um lögveð fyrir ógreiddum gjöldum rekstraraðila flugvalla og flugleiðsöguþjónustu. Gerður er greinarmunur á skyldu til afskráningar í 46. gr. og heimild 47. gr. frumvarpsins, því þykir heppilegra að kveða á um skilyrði í aðgreindum greinum.
47. gr.	Isavia ohf.	"Eðlilegt er að taka fram í greinargerð að ákvæðið hafi áður verið að finna í 16. gr. a. og að gerð sé grein fyrir þeirri breytingu sem leiðir af ákvæðinu."	Tilvísun til 16. gr. a í nógildandi lögum hefur verið bætt við. Ákvæðið er óbreytt frá nógildandi lögum.
VI. Kafli Hönnun, framleiðsla, lofthæfi og viðhald			
68. gr.	Verkfræðingafélag Íslands	"Síðari hluti setningarinnar er ekki auðskilinn og má vafalaust túlka á marga vegu. Það sem er umhugsunarvert er að Samgöngustofa er væntanlega sá aðili sem skilgreinir hvar mörkin liggja og hvernig EASA reglugerðin er túlkuð. Greinargerðin er ekki mjög ítarleg um þessa grein frumvarpsins og hjálpar lítið. VFÍ telur mikilvægt að þessi lagagrein verði gerð skýrari og bjóði ekki upp á handahófskennda túlkun."	Við innleiðingu EASA-reglugerðarinnar sem íslensk reglugerð verður gildissvið EASA-reglugerðarinnar nánar skilgreint hvað Ísland varðar. Því verður ekki um að ræða handahófskennda túlkun. Viða í skýringum með einstökum greinum er fjallað um gildissvið EASA-reglugerðarinnar m.a. með tilliti til möguleika við afmörkun gildissviðs, sbr. umfjöllun í 43. gr., 78. gr., 92. gr. og 132. gr.

Samantekt athugasemda við frumvarp til laga um loftferðir

Grein	Frá	Ábending eða athugasemd	Viðbrögð
VII. Kafli Vottun einstaklinga og aðila er annast þjálfun			
73. gr.	Isavia ohf.	"Þá er gerð athugasemd hve ákvæðið er óljóst varðandi vottun einstaklinga á sviði rekstrarstjórnunar flugumferðar, flugumferðarþjónustu og flugverndar. Ákvæðið uppfyllir ekki skilyrði þess að kveða á um skyldu þessara aðila um að fá vottun og þarf því að skýra og vísa til þeirra ákvæða þar sem skylda er fyrir þessa aðila til að fá vottun í greinargerð. Í dag er ekki skylda að vera vottaður sem starfsmaður flugverndar og ekki þurfa allir starfsmenn Isavia ANS sem starfa á sviði rekstrarstjórnunar flugumferðar og flugumferðarþjónustu heldur að vera vottaðir, t.d. tæknimenn, flugradíómenn o.fl. Orðalag ákvæðisins þarf því að skýra og vantar samræmi. Skástrikanotkun eykur rugling, væntanlega gilda reglurnar bæði um þá sem sækja um vottorð og áritanir."	Lítilsháttar breytingar hafa verið gerðar á ákvæðinu, þ.e. flugvernd er fjarlægð þar eð um vottun vegna þeirra starfa er fjallað í XIII. kafla. Gert er ráð fyrir að frekar verði fjallað um vottun einstaklinga á sviði rekstrarstjórnun flugumferðar og flugleiðsöguþjónustu í reglugerð.
76. gr.	Isavia ohf.	"Í greinargerð er villa, vísað til 3. mgr. en á að vera 4. mgr. 32. gr."	Þessi villa hefur verið leiðrétt.
79. gr.	Isavia ohf.	"Samkvæmt 3. tölul. a-liðar 1. mgr. mun þurfa að votta kennslu AFIS, veðurathugunarmanna, flugfjarskiptamanna, ATSEP sem hefur ekki verið hingað til. Isavia ANS er með CNS starfsleyfi sem byggir á því að CNS (og ATM) starfsmenn fá ákveðna þjálfun. En sú þjálfun hefur ekki verið vottuð, sé þetta raunin þarf að taka það skýrt fram og rökstuðning vantar á hverju þessi breyting byggir."	Gert er ráð fyrir að frekar verði fjallað um vottun starfsemi skv. greininni í reglugerð.
80. gr.	Isavia ohf.	"Flughermisþjálfar: Víða í lagafrumvarpinu m.a. 80. gr. er fjallað um vottun flughermisþjálfara. Hér vantar í orðskýringar að átt er við flughermisþjálfara (FSTD) sem er notaður við þjálfun flugmanna en ekki flugþjálfara (STD) sem er notað fyrir þjálfun flugumferðarstjóra. Sjá, (h) orðskýring í 2018/1139 15) „flughermisþjálfari“: allar gerðir tækja þar sem hermt er á jörðu niðri eftir flugskilyrðum, þ.m.t. flughermar, flugþjálfunartæki, flug- og leiðsöguferlaþjálfar (FNPT) og grunnþjálfunartæki fyrir blindflug."	Í skýringu við 80. gr. hefur orðskýring verið endurbætt og þýðing leiðrétt.

Samantekt athugasemda við frumvarp til laga um loftferðir

Grein	Frá	Ábending eða athugasemd	Viðbrögð
VIII. Kafli Flugrekstrarleyfi			
VIII. Kafli	Félag ísl. atvinnuflugmanna	"Í þessum kafla er því tilvalið að setja frekari skilyrði um að þessir aðilar séu með kjarasamning við flugmenn sína en að þeir starfi ekki á verktakasamningum. Þannig er beint ráðningarsamband flugmanna gert að kröfu og tengt við veitingu flugrekstrarleyfis. Vísað er til fyrri umræðu varðandi tengsl flugöryggis og verktakasamninga flugmanna í þessu tilliti."	Ekki eru talin efni til að setja slíkar kröfur eða bann í frumvarpið.
93. gr.	Félag ísl. atvinnuflugmanna	"Í 93. gr. kemur fram reglugerðarheimild til handa ráðherra þar sem m.a. kemur fram að hægt sé að setja fram kröfur til starfsfólks og verktaka. Þarna mætti setja skýrt að þetta eigi ekki við um flugmenn, þ.e. að þeir geti ekki verið verktakar. "	
IX. Kafli Starfræksla loftfara			
100. gr.	Félag ísl. atvinnuflugmanna	"... það er sjónarmið FÍA að við starfrækslu flugvéla á leið til áfangastaðar á Íslandi skuli ávallt gera ráð fyrir varaflugvelli í flugáætlun og tilsvarende eldsneytisforða, óháð þjóðerni flugrekanda og upphafsstað. Í umfjöllun um þetta viðfangsefni er ástæða til að hafa til hliðsjónar grein CAT.OP.MPA.180 í reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 965/2012 um tæknikröfur og stjórnáætlunir í tengslum við starfrækslu loftfara, en þar er að finna undankomuleið frá kröfu um varaflugvelli." Framangreint ákvæði "gerir flugfélögum kleift að fljúga til Keflavíkurflugvallar án þess að gera ráð fyrir varaflugvelli í flugáætlun og tilsvarende eldsneytisforða, ef skýjahæð er a.m.k. 2000' og skyggni 5 km innan tveggja klukkustunda tímaramma, þar sem Keflavíkurflugvöllur er búinn tveimur flugbrautum. ... Að mati FÍA er þarna um að ræða meginlandshugmyndafræði sem ekki sé forsvaranlegt að heimfæra uppá N-Atlantshafið og eyju með fáum og krefjandi flugvöllum." Flugmenn þekkja að það er ekki eingungis skyggni og skýjahæð sem lokar flugvöllum og því full ástæða að gera þá ófrávíkjanlegu kröfu, að við starfrækslu flugvéla á leið til áfangastaðar á Íslandi, skuli gera ráð fyrir varaflugvelli í flugáætlun og tilsvarende eldsneytisforða, óháð þjóðerni flugrekanda og upphafsstað til þess að tryggja flugöryggi og almannahagsmuni."	Í þeirri tillögu sem lögð er til felst sérregla sem gengur lengra en ákvæði reglugerðar (ESB) 965/2012 um flugrekstur, með síðari breytingum, tiltaka. Skv. nýju EASA-reglugerðinni hafa EASA-ríkin ekki lengur heimild til setningar sérreglna á einstökum sviðum flugrekstrar þar sem að fullu samræmdar reglur gilda, nema í þeim tilvikum þar sem talið er rétt að grípa til verndarráðstafana, sbr. 232. gr. Skilyrði 232. gr. eiga ekki við hér. Ráðuneytið telur þó rétt leitað verði samráðs við Samgöngustofu, Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins og framkvæmdastjórn Evrópusambandsins hvort ástæða sé til að skoða verði nánar hvort ástæða sé til að hlutast verði til um breytingu á ákvæðum reglugerðar (ESB) 965/2012 um flugrekstur með sjónarmið félagsins að leiðarljósi.

Samantekt athugasemda við frumvarp til laga um loftferðir

Grein	Frá	Ábending eða athugasemd	Viðbrögð
100. gr.	Verkfræðingafélag Íslands	"Varaflugvellir eru aðeins nefndir í gr. 100 en kveða mætti fastar að orði ef ætlunin er til dæmis að viðhalda þeirri reglu að ekki skuli fljúga á „point-of-no-return“. Varaflugvellir mega ekki vera afgangsmannvirki sem litið er á að skipti ekki eins miklu máli og aðrir flugvellir."	
101. gr.	Isavia ohf.	"Þar sem vísað er til að flugverji geti flogið er væntanlega verið að vísa til þess að hann geti sinnt störfum um borð í loftfari?"	Orðalag hefur verið endurskoðað til að koma til móts við þessa ábendingu.
101. gr.	Félag ísl. atvinnuflugmanna	Að mati FÍA er ákvæði 101. gr., sem fjallar um hvaða gögn skuli vera um borð í flugvél, mjög opið fyrir túlkun. Settur er fyrirvari um að án reglugerðar ákvæðinu til fyllingar sé ákvæðið mögulega of vítt.	Heimild til útfærslu í reglugerð er í 115. gr. frumvarpsins. Þegar eru fyrir hendi reglugerðir sem afmarka þessa skyldu nánar.
106. gr.	Félag ísl. atvinnuflugmanna	"Taka þarf afstöðu með því hvort ábyrgð og um leið vald gildi frá þeim tímapunkti er flugstjóri stígur um borð, frá því tímamarki er hurðar lokast eða vélin hreyfist fyrst fyrir eigin vélarafli. Óskum þess einnig að samræmis sé gætt sé ætlunin að útfæra tímamörk nánar í reglugerð."	Slíkri afstöðu er sérstaklega lýst í greinargerð (sjá 108. gr.), þ.e. að ekki er talin ástæða til að taka upp þá takmörkun sem leiðir af ákvæðum Tókýó-samningsins frá 1963 eða Tókýó-samningsins eins og honum er breytt með Montreal-bókuninni frá 2014, þ.e. að vald flugstjóra gildi aðeins við tiltekna
108. gr.	Félag ísl. atvinnuflugmanna	"Taka þarf afstöðu með því hvort ábyrgð og um leið vald gildi frá þeim tímapunkti er flugstjóri stígur um borð, frá því tímamarki er hurðar lokast eða vélin hreyfist fyrst fyrir eigin vélarafli. Óskum þess einnig að samræmis sé gætt sé ætlunin að útfæra tímamörk nánar í reglugerð."	landfræðilega stöðu loftfars eða meðan loftfar telst vera á flugi. Er einkum á því byggt að það sé of takmarkandi að miða einungis við gildissvið samningsins og að aðstæður geta verið með þeim hætti að flugstjóra sé rétt að bregðast við t.d. áður en dyrum sé lokað.

Samantekt athugasemda við frumvarp til laga um loftferðir

Grein	Frá	Ábending eða athugasemd	Viðbrögð
X. Kafli Vinnuumhverfi flugverja			
X. Kafli	Félag ísl. atvinnuflugmanna	"Að mati FÍA skortir verulega á að virkt eftirlit sé til staðar í raun og tryggja þarf að svo sé. Því er kallað eftir meira eftirliti með aðbúnaði og heilsusamlegu vinnuhverfi um borð í flugvélum. Útfærsla viðeigandi ákvæða þarf að vera þannig að áhafnir geti vitað hvert þær geti leitað telji þær að vinnuumhverfi sé ábótavant. Í eftirlitinu þarf að vera sérhæfður starfsmaður sem hefur hlotið til þess þjálfun en mikilvægt er að eftirlitsaðilar hafi sérhæfða þekkingu til að sinna störfum sínum og hafi til þess útfærðar heimildir til raunverulegs eftirlits. Slíkur aðili gæti t.a.m. verið á vegum Vinnueftirlits ríkisins eða Samgöngustofu."	
X. Kafli	Flugfreyjufélag Íslands	FFÍ telur það vænlegri kost að flugverjar gætu byggt rétt á lögum um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum nr. 46/1980 með einhversskonar takmörkunum í ljósi sérstöðu flugsins. "Með almennu vinnuverndarlögunum nr. 46/1980 hafa verið settar mikilvægar reglur um vinnuvernd starfsmanna og einnig eru þjóðréttarlegar skuldbindingar Íslands innleiddar með lögunum. Með því að undanskilja áhafnir frá almennu vinnuverndarlögunum skapast hætta á mistökum í innleiðingu og breytinga er þörf á mörgum stöðum í hvert sinn sem innleiðing ESB gerða er tekin inn á grundvelli almennu vinnuverndarlaganna. Eins ber að geta að Ísland hefur staðfest fjölmargar ILO samþykktir á sviði vinnuverndar og eru þær skyldur uppfylltar með lögum nr. 46/1980 en ekki með lögum um loftferðir."	Í ákvæðum kaflans er leitast við að skjóta styrkari stöðum undir innleiðingu EES-gerða á sviði vinnuverndar. Fyrir liggur að endurgera þarf reglugerð um vinnuumhverfi flugverja, þ.m.t. innleiðingu annarra EES-gerða á sviði vinnuverndar. Með auknu samstarfi félagsmálaráðuneytisins og samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins, Samgöngustofu og Vinnueftirlits ríkisins er stefnt að því að koma þessum málaflokki í betri farveg með auknu samstarfi og samvinnu.
X. Kafli	Flugfreyjufélag Íslands	"Á Íslandi hefur rammatilskipunin ESB um vinnuvernd nr. 89/391/EBE og sértilskipanir sem settar hafa verið á grundvelli hennar verið innleiddar með lögum nr. 46/1980 um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum, með síðari breytingum og reglugerðum settum með stöð í lögunum. Ekki er að sjá að allar þessar sértilskipanir hafi verið innleiddar þannig að þær nái yfir áhafnir. Hluti þeirra hefur verið innleiddur með reglugerð nr. 690/1999 en með því matskennda orðalagi að þær gildi eftir því sem við á og unnt er. Slíka takmörkun er ekki að finna í almennu vinnuverndarlöggjöfinni, hvorki hélendis né erlendis þar sem þessar sértilskipanir á sviði vinnuverndar taka til áhafna loftfara."	

Samantekt athugasemda við frumvarp til laga um loftferðir

Grein	Frá	Ábending eða athugasemd	Viðbrögð
116. gr.	Flugfreyjufélag Íslands	"Afmarka þarf með skýrum hætti gildissvið laganna þannig að lögin og þá sérstaklega kaflinn um vinnuvernd gildi um þau störf eingöngu sem áhöfn loftfars vinnur fyrir flugrekanda um borð í farþegaflugvél. Skiptir það miklu máli í ljósi skörunar við önnur lög sbr. 46/1980 og þar með eftirlitsstjórnvald ef starfsmaður er við önnur störf t.d. þjálfun, námskeið eða annað sem flugrekandi felur honum að framkvæma."	Nánari skýringum hvað varðar gildissvið hefur verið bætt við greinargerð með 116. gr.
117. gr.	Félag ísl. atvinnuflugmanna	"FÍA telur þó að hér þurfi hlutverk aðila að vera vel skilgreind og kallar eftir lýsingu á því eftirliti sem á að fara fram og að það sé útfært með nákvæmum hætti."	Ráðgerð er endurskoðun reglugerðar um vinnuvernd flugverja.
118. gr.	Flugfreyjufélag Íslands	Öryggistrúnaðarmaður (2. mgr.): Mikilvægt er að tryggja að bæði flugmenn og öryggis- og þjónustuliðar eigi sinn hvern öryggisfulltrúa á vinnustað. Öryggisnefnd vinnuverndar (3. mgr.): Í ljósi jafnræðissjónarmiða leggur félagið til að kveðið sé á um það í lögnum að bæði flugmenn og öryggis- og þjónustuliðar eigi sinn hvern fulltrúa í öryggisnefndinni.	Þegar er tiltekið að annar fulltrúi flugverja skuli vera flugliði sem samhliða gefur til kynna að hinn fulltrúi flugverja sé öryggis- og þjónustuliði eða sérhæfður flugverji, ef við á.
120. gr.	Flugfreyjufélag Íslands	Lagt er til að orðinu "lögmætum" verði skeytt inn á undan orðinu "skipunum" til að koma í veg fyrir allan vafa við túlkun ákvæðisins.	Ábendingin er ekki talin gefa tilefni til breytinga.
120. gr.	Isavia ohf.	"Hvað felst í því að vera umhyggjusamur?"	Umhyggjusemi gefur til kynna umhyggju, natni, o. fl. Þ.e. láta sér annt um velferð eða gera einhverjum gott eitt til.
121. gr.	Alþýðusamband Íslands	Almennt jákvæð umsögn um greinina. Engar efnislegar aths.	Gefur ekki tilefni til breytinga.
121. gr.	Flugfreyjufélag Íslands	Almennt skortir á að sérstök vinnutímatilskipun áhafna nr. 2000/79/EB hafi verið innleidd hér á landi.	Tekið er undir ábendingu félagsins og gerð hefur verið breyting á frumvarpinu. Sjá 121. gr. (endanleg útgáfa).

Samantekt athugasemda við frumvarp til laga um loftferðir

Grein	Frá	Ábending eða athugasemd	Viðbrögð
121. gr.	Flugfreyjufélag Íslands	"FFÍ leggur til að bætt verði enn frekar við skýringar og sett verði inn í 3 másl. skýringa með 121.gr. „svo sem á sviði vinnuréttar, sem vísbending um hvar flugverji telst starfa að jafnaði (e. habitual place of work) og þá m.a. hvaða kjarasamningar taka til starfa flugverja.“ Mikilvægt er að eyða þessari réttaróvissu með skýrri lagasetningu til að koma í veg fyrir félagsleg undirboð á markaði og eyða þeim vafa sem gildir um heimildir íslenskra stéttarfélaga skv. lögum nr. 80/1938 til þess að verja réttarstöðu þess launafólks sem á Íslandi starfa. Mikilvægt er að lagasetning sé skýr hvað varðar heimahöfn flugverja sérstaklega í ljósi grundvallarhagsmuna eins og vinnuréttar-, almannatrygginga-, og félagslegrar löggjafar. "	Málefni er varða kjarasamninga, réttindi og skyldur á vinnumarkaði eiga almennt undir félagsmálaráðuneytið.
123. gr.	Flugfreyjufélag Íslands	Lagt er til að komið sé á auknu samstarfi Samgöngustofu og Vinnueftirlits ríkisins á sviði vinnuverndar flugverja.	Þegar er unnið að auknu samstarfi Samgöngustofu og Vinnueftirlits ríkisins.
123. gr.	Flugfreyjufélag Íslands	"Vinnueftirlitið birtir fjölda ákvarðana, leiðbeininga og upplýsinga um framkvæmd og eftirlit með vinnuumhverfi, en ekki er að finna viðlíka upplýsingar birtar af Samgöngustofu. Nauðsynlegt er að Vinnueftirlitið og þær framkvæmdareglur sem þar gilda nái einnig til áhafna eins og mögulegt er og sú sérþekking sem er innan Vinnueftirlitsins nái einnig til áhafna."	Taka má undir þessa gagnrýni og er þörf á að endurskoða reglugerð er varðar vinnuumhverfi flugverja og leita leiða til að auka upplýsingar og leiðbeiningar er varða sérhæft vinnuumhverfi flugverja.
XI. Kafli Tilkynning atvika í flugi			
125. gr.	Isavia ohf.	Samkvæmt e-lið verða AFIS tilkynningaskyldir. Eru það ekki í dag skv. 376/2014 því að AFIS er ekki með skírteini. Ekki er minnst einu orði á forvera ákvæðisins í gildandi lögum eða hverju verið er að breyta og hvers vegna, þetta þarf að bæta.	Ákvæðinu hefur verið breytt til samræmis við ákvæði reglugerðar (ESB) 376/2014. Í inngangi greinargerðar að kafla XI. um tilkynningu atvika eru fjallað um þær breytingar sem gerðar eru á efni kaflans. Bent er á að skv. f-lið 1. mgr. eru allir þeir einstaklingar sem sinna öryggistengdu starfi á flugvelli tilkynningaskyldir, það á einnig við um þá sem veita flugupplýsingaþjónustu þó þeir séu ekki háðir vottun.
126. gr.	Isavia ohf.	"Ekki minnst einu orði á forvera ákvæðisins í gildandi lögum eða hverju verið er að breyta og hvers vegna. Mætti taka fram í greinargerð að um uppfærslu á eldra ákvæði er að ræða."	Sjá inngang í greinargerð að skýringum við kaflann. Viðbótarskýringu hefur verið bætt við skýringar við ákvæðið.

Samantekt athugasemda við frumvarp til laga um loftferðir

Grein	Frá	Ábending eða athugasemd	Viðbrögð
129. gr.	Flugfreyjufélag Íslands	"FFÍ styður þá sanngirnismenningu sem kemur fram í 129.gr. en vill vekja athygli á mismunandi réttarstöðu flugverja og almennra starfsmanna þegar um vinnuslys er að ræða sem rannsakað er að RNSA þá getur starfsmaður ekki notað skýrslu eða niðurstöðu nefndarinnar sem sönnunargagn í dómsmáli sbr. 5. mgr. 4. gr. laga nr. 18/2013 um rannsókn samgönguslysa, ólíkt því sem gildi ef Vinnueftirlitið hefði rannsakað málið."	Gerðar hafa verið nokkrar breytingar á frumvarpi í því skyni að koma til móts við ábendinguna, einkum til að tryggja að rannsókn fari fram á vinnuslysi um borð í loftfari sem skráð er hér á landi. Sjá 123. gr. (endanleg útgáfa).

Samantekt athugasemda við frumvarp til laga um loftferðir

Grein	Frá	Ábending eða athugasemd	Viðbrögð
XII. kafli Flugvellir			
XII. kafli	Verkfræðingafélag Íslands	Almennar athugasemdir við XII. kafla um flugvelli: "Í hafnalögum er hafnastjórnnum fengið það hlutverk að gera tillögu um skipulag hafnarsvæða sbr. II. kafla í lögum nr. 61 2003. Víða erlendis eru flugvellir nánast reknir eins og lítil bæjarfélög og geta nýtt svæði langt út fyrir flugvallargirðingu til hagsbóta fyrir flugvallarrekturinn, til dæmis með aðstöðu fyrir flugtengda starfsemi. Þetta er mikið hagsmunamál varðandi starfsemi flugvallanna sem eru nánast allir í eigu ríkisins þótt ISAVIA sjái um rekstur þeirra."	Benda má á sérstakt fyrirkomulag skipulagsmála hvað varðar Keflavíkurflugvöll, sbr. ákvæði laga nr. 76/2008 um stofnun opinbers hlutafélags um rekstur Keflavíkurflugvallar o. fl, með síðari breytingum. Ábendingin er ekki talin gefa tilefni til frekari viðbragða.
132. gr.	Isavia ohf.	"Ekki verður ráðið af orðalagi greinarinnar að hvaða marki heimild Samgöngustofu stendur til að ákveða vottunargrunn flugvallar. Í EASA reglugerðinni er skýrt skilgreint að vottunargrunnur er vottunarforskriftir og tækniforskriftir sem EASA setur. Engin tenging er í lagafrumvarpinu við það hvernig vottunargrunnur verður til. Þannig er ekki ljóst samspilið milli vottunar flugvalla skv. 3. mgr. sem skal einnig vottaður hvað varðar starfrækslu og flugafgreiðslu og hlaðstjórnunarþjónustu og annarra flugvalla. Hér skortir á fyrirsjáanleika varðandi aðra flugvelli en þá sem eru með malbikað eða steipt yfirborð."	Nánari útfærsla er ráðgerð í reglugerð, sbr. 152. gr. frumvarpsins.
132. gr.	Isavia ohf.	"Í dag er talað um starfsleyfi og óljóst hvað felst í þessari breytingu, sbr. ofangreinda athugasemd um óljósan vottunargrunn. Getur haft umfangsmiklar afleiðingar fyrir áætlunarflugvelli sem ekki eru vottaðir í dag (innanlandsflugvellir). Hér er spurning um stöðu flugvalla sem eru opnir almenningi en falla ekki undir EASA reglugerðina, þ.m.t. um 9 vellir sem í dag flokkast skv. reglugerð 464/2007 sem skráðir lendingastaðir. En til þeirra eru nú gerðar vægari kröfur og ekki ljóst nákvæmlega hvaða búnaður og hvert umfang vottunarinnar eigi að vera."	
132. gr.	Isavia ohf.	"Af 3. mgr. mætti ráða að flugvöllur verði vottaður fyrir flugafgreiðslu en það er aðeins ef hann hefur slíka starfsemi með höndum."	Það er rétt. Áréttingu þessa efnis hefur verið bætt við skýringar við 3. mgr. greinarinnar.

Samantekt athugasemda við frumvarp til laga um loftferðir

Grein	Frá	Ábending eða athugasemd	Viðbrögð
133. gr.	Isavia ohf.	"Í 37 gr. BR er gert ráð fyrir vottun og útgáfu starfsleyfis og eins og áður hefur komið fram telur félagið að það eigi að vera í formi skírteinis eins og hjá öðrum sem undir reglugerðina falla. - Ljóst að ef votta á landingastaði kallar það á umfangsmikið ferli og meira en núverandi samþykki SGS vegna þeirra landingastaða sem þjóna áætlunarflugi."	Viðbúið er að vottunarkröfur til flugvalla er ekki teljast EASA-flugvellir verða skv. þjóðarreglum, sbr. reglugerð um flugvelli nr. 464/2007, með síðari breytingum.
134. gr.	Isavia ohf.	"Í 132. gr. er gert ráð fyrir að Samgöngustofa votti flugvöll þ.m.t. vegna öryggistengds flugvallarbúnaðar. Á að skilja það svo að Samgöngustofa muni votta flugvöllinn og öryggistengdan flugvallarbúnað eða bara flugvöllinn og byggt verði á vottun framleiðanda. Síðan er spurning um þennan búnað vegna landingastaða."	Ráðgert er að nánar verði kveðið á um vottun öryggistengds flugvallarbúnaðar í reglugerð hvort sem um EASA-flugvöll er að ræða eða aðra flokka flugvalla.
135. gr.	Isavia ohf.	"Engin umfjöllun um hverju sé verið að breyta og hvers vegna eða tilvísun til ákvæða gildandi laga."	Sjá skýringar í inngangi kaflans og við grein.
135. gr.	Isavia ohf.	"Skýra verður með hvaða hætti SGS staðfestir hvort yfirlýsing fyrirtækis (flugafgreiðsla og hlaðstjórnunarþjónusta) sé í lagi. Felur þetta ákvæði í sér að fyrirtæki sendi inn yfirlýsingu sem SGS metur hvort er í lagi eða ekki. Eins og 135. gr. er orðuð þá munu fyrirtæki geta sent inn yfirlýsingu og án þess að nánar sé skilgreint hvaða kröfur þarf að uppfylla. Þetta er afturför og ekki til að auka öryggi. Ekki er getið um samráð við rekstraraðila flugvallar sem samkvæmt 133. gr. ber ábyrgð á starfrækslu flugvallar."	Ráðgert er að kröfur vegna yfirlýsinga verði nánar útfærðar í reglugerð.

Samantekt athugasemda við frumvarp til laga um loftferðir

Grein	Frá	Ábending eða athugasemd	Viðbrögð
135. gr.	Isavia ohf.	"Óljóst er hvort það er rekstraraðili flugvallar sem hefur eftirlit með fyrirtæki eftir að SGS hefur skoðað yfirlýsingar eða hvort það er eingöngu á ábyrgð Samgöngustofu. Það gengur illa upp að hafa starfandi fyrirtæki sem SGS veitir leyfi eða sviptir. Starfsemi fyrirtækja sem starfa innan flugvallar getur haft áhrif á öryggi annarra og reksturs í heild. Skv. viðauka VII við EASA reglug. er það hlutverk rekstraraðila flugvallar að koma á fyrirkomulagi með öðrum viðeigandi fyrirtækjum til að tryggja áframhaldandi samræmi við grunnkröfurnar um flugvelli en ekki ljóst hvernig eigi að bregðast við vegna alvarlegra frávika í starfsemi hver sviptir og við hvaða aðstæður. Það er óljóst hver ber ábyrgð á hverju, hvað fellur undir rekstraraðila flugvallar og hvað Samgöngustofu. Það er ekki eðlilegt að sá sem gefur út starfsleyfi eða stimplar yfirlýsingar þurfi ekki að bera ábyrgð á og sinna eftirliti. Þarna er verið að setja rekstraraðila flugvallarins í erfiða stöðu."	Vísað er til reglugerðar (ESB) 2020/1234 um breytingu á reglugerð (ESB) 139/2014 sem er óinnleidd, en ætla má að taka muni gildi hér sem innan ESB 22. mars 2022.
135. gr.	Isavia ohf.	"Hér þarf líka að skoða hvort sömu viðmið eigi við um Keflavíkurflugvöll og innanlandsflugvelli þar sem starfsemin."	Viðbúið er að nánari kröfur/viðmið verði settar í reglugerð.
138. gr.	Isavia ohf.	"Mjög loðið hvaða gögn er um að ræða – spurning hverju þetta bætir við flugupplýsingagögn og flugvallarhandbók sem eru nú þegar önnur ákvæði um."	Ráðgert er að greinin verði nánar útfærð í reglugerð.
139. gr.	Isavia ohf.	"Ef ákvæði um öryggisstjórnunarkerfi er ætlað að taka til lendingastaða getur það orðið mjög íþyngjandi og kostnaðarsamt."	Miðað er við að reglugerð til nánari útfærslu ákvæðisins skýri þær kröfur sem gerðar eru til mismunandi flokka flugvalla.
141. gr.	Isavia ohf.	"Hér vantar að bæta við ...til samræmis við auglýstan flokk björgunar- og slökkviþjónustu."	Við greinargerð hefur verið bætt áréttning sem endurspeglar ábendingu félagsins.
142. gr.	Isavia ohf.	"Kannski ekki galið en nýtt og íþyngjandi. Einnig skiptir þetta máli tengt fyrri athugasemdum gildir þetta um millilandaflugvöllina eða alla áætlunarflugvelli? Þarf að áréttta t.d. í greinargerð að í þessu felist ekki skylda til að hafa allar tegundir eldsneytis tiltækar."	Við greinargerð hefur verið bætt áréttningu sem endurspeglar ábendingu félagsins.

Samantekt athugasemda við frumvarp til laga um loftferðir

Grein	Frá	Ábending eða athugasemd	Viðbrögð
144. gr.	Isavia ohf.	"Óljóst hvað felist í vöktun sbr. hvernig á að meta t.d. möguleika á því að hindranir valdi ókyrð í lofti. Það er hlutverk stjórnvalda að gefa út leiðbeiningar um þetta. Mætti skýra betur. Í 2. mgr. er vikið að því að rekstraraðili skuli grípa til nauðsynlegra ráðstafana til að draga úr hættu að því marki sem slíkt er á valdi hans. Ekki er ljóst hverjar þessar valdheimildir eru þar sem allar slíkar valdheimildir utan flugvallar liggja hjá Samgöngustofu."	Sjá nánar umfjöllun um vöktun í reglugerð (ESB) 139/2014 um kröfur og stjórnábyrgðingardætur er varða flugvelli samkvæmt reglugerð (EB) 216/2008, með síðari breytingum, sem innleidd er í landsrétt með reglugerð nr. 75/2016. Nánar er fjallað um framfylgni í 149. og 150. gr. (endanleg útgáfa).
144. gr.	Isavia ohf.	"Í ákvæðinu er vísað til hættulegra, truflandi og villandi ljósa, rétt að tiltaka einnig leysigeisla. Þarf að taka betur fram áhrifasvæði leysigeisla þannig að skýrari heimild sé til staðar þegar kveðið er á um bannsvæði hjá sveitarfélagi. - Þýðir þetta að SGS eigi að fá afrit af öllum samskiptum við skipulags- og byggingaryfirvöld t.d. vegna athugasemda við aðalskipulag."	Orðalag ákvæðis og greinargerðar hefur verið endurskoðað með tilliti til athugasemdar.
145. gr.	Isavia ohf.	"Setur skyldur á sveitarfélögin að hafa samráð við okkur um tímabundnar hindranir. Þetta er svolítið óljóst. Rekstraraðili flugvallar hefur t.d. verið í viðræðum við Vinnueftirlitið vegna verkferla hjá þeim þegar veitt er leyfi fyrir því að reisa krana án þess að samþykkis hafi verið aflað. Spurning með aðkomu sveitarfélaga og hvernig hún verði í þessu. Orðið samráð segir ekki neitt – það ætti að vera skylda frekar."	Kveðið er á um samráðsskyldu í greininni.
145. gr.	Reykjavíkurborg - umhverfis- og skipulagssvið	Benda á vöktun á skýringum og forsendum á þeim mun sem gerður er á milli ótímabundinna hindrana og tímabundinna, þ.e. 30 m og 50 m viðmiðum.	Frekari skýringum að baki 50 m reglunni hefur verið bætt við greinargerð með 185. gr.
145. gr.	Samband ísl. sveitarfélaga	Formgera þarf samráð flugvallar og sveitarfélags betur og kveða skýrt á um að óska þurfi eftir formlegri umsögn rekstraraðila og sveitarfélaga í þessum tilfellum.	Gert er ráð fyrir að nánar verði hægt að kveða á um samráð og samskipti því tengdu í reglugerð.
146. gr.	Samband ísl. sveitarfélaga	Í greinargerð er ekki að finna skýringar á þeim mismun sem gerður er í 147. gr. (tímabundnar 30 m háar hindranir eða hærri innan áhrifasvæðis flugvallar) og 185. gr. (50 m háar eða hærri hindranir á landsvísu) sem sæta tilkynningaskyldu.	

Samantekt athugasemda við frumvarp til laga um loftferðir

Grein	Frá	Ábending eða athugasemd	Viðbrögð
146. gr.	Isavia ohf.	"Í greinargerð er talað um að skv. 1. mgr. skuli tilkynna til Samgöngustofu en frumvarpsákvæðið kveður á um að tilkynna skuli til rekstraraðila flugvallar. Hér er því ósamræmi. Væri e.t.v. réttara að þeir tilkynntu bæði SGS og rekstraraðila? Nú er hindranafloður utan flugvallar mun lægri en 30 m á svæðunum næst flugvelli. Af hverju er miðað við 30 m? Hvaðan koma hæðamörkin? Eins er eingöngu talað um tímabundnar hindranir, hvað með þær hindranir sem eru varanlegar og þurfa að vera t.d. lýstar?"	Greinar 144.-151. hafa sætti gagngerri endurskoðun. Tilvísun til 30 m hárra hindrana hefur verið fjarlægð.
147. gr.	Isavia ohf.	"Orðalag greinargerðarinnar samræmist illa texta reglugerðarinnar sem vísað er til þ.e. að <i>tryggja skal að loftrýmið umhverfis athafnasvæði flugvallar sé án hindrana</i> En jákvæð breyting í 3. mgr. 147. gr. Á hverju byggir 4 ára reglan."	Greinar 144.-151. hafa sætti gagngerri endurskoðun. Fjögurra ára reglan byggir á samsvarandi ákvæði í m.a. skipulagslögum.
147. gr.	Reykjavíkurborg-umhverfis- og skipulagssvið	"Ekki er fjallað um hvenær ráðherra megi falla frá gerð skipulagsreglna fyrir flugvöll, þ.e. gerð slíkra reglna. "Hér þarf að koma fram að ef ráðherra ætlar ekki að setja skipulagsreglur fyrir flugvöll að þá þurfi að tilkynna það sérstaklega til sveitarfélagsins þar sem flugvöllurinn er staðsettur. Einnig þarf að setja inn tímamark hversu langan tíma ráðherra hefur til að setja nýjar reglur eða uppfæra reglur í samræmi við breytt deiliskipulag sem nær yfir flugvöll. Hér er lagt til að ráðherra hafi 12 mánuði frá því að nýr flugvöllur er settur á laggirnar og taka ákvörðun um hvort skipulagsreglur verði settar fyrir flugvöllinn eða ekki og á hvaða forsendum að þær séu ekki gerðar. Með tímamörkum má fremur tryggja samræmi við efni skipulagsreglna og ákvarðanir sveitarfélagsins í skipulagsmálum."	Bent er á að að skv. 146. gr. er ráðherra heimilt að setja skipulagsreglur, þ.e. honum er það ekki skylt. Til þessa hafa aðeins verið settar skipulagsreglur um fjóra flugvelli, þ.e. þá flugvelli sem þjóna millilandaflugi. Bætt hefur verið við nýrri málsgrein við 146. gr. til að tryggja að við frumathugun að gerð nýrra skipulagsreglna sé haft samráð við hlutaðeigandi sveitarfélög með hæfilegum fyrirvara.
147. gr.	Samband íslenskra sveitarfélaga	"Þar sem skipulagsreglur geta haft mikil áhrif telur sambandið rétt að kveðið sé skýrt á um það hvenær ráðherra ber að setja slíkar reglur og hvenær ekki er talin þörf á því að slíkar reglur séu settar."	

Samantekt athugasemda við frumvarp til laga um loftferðir

Grein	Frá	Ábending eða athugasemd	Viðbrögð
3. mgr. 147. gr.	Reykjavíkurborg- umhverfis- og skipulagssvið	"Telja að vegið sé að skipulagsskyldu sveitarfélaga til lands og hafs innan marka sveitarfélaga sem séu á ábyrgð sveitarstjórna en ekki ríkisvaldsins. Rétt er að skipulagsvald sveitarfélaga er ekki takmarkalaust þar sem hægt sé að setja lög sem takmarki skipulagsvald sveitarfélaga, en aftur á móti er erfitt að sjá að almennar reglur geti vikið til hliðar lögum. Samkvæmt réttshæð réttarheimilda sem gilda samkvæmt íslenskum rétti geta ekki skipulagsreglur vikið til hliðar svæðið- aðal og deiliskipulagi sem er sett á grundvelli skipulagslaga heldur þurfa skipulagsreglur flugvallar alltaf að vera í samræmi við það skipulag sem gildir á hverjum tíma í því sveitarfélagi sem hýsir flugvöll."	Skv. almennum lögskýringum ganga sérlög framur almennum lögum. Til frekari áréttingar hefur verið skerpt á þessu atriði í 146. gr. og í skýringum með greininni.
3. mgr. 147. gr.	Samband íslenskra sveitarfélaga	"Að mati sambandsins þarf að huga mjög vel að samspili lögbundins skipulagshlutverks sveitarfélaga og heimild ráðherra til setningar skipulagsreglna. Við setningu skipulagsreglna hlýtur ráðherra að þurfa að taka mið af skipulagi sveitarfélagsins og þar með bregðast við með setningu nýrra reglna, innan ákveðinna tímamarka, þegar sveitarfélög gera breytingar á skipulagi sem hefur áhrif á áhrifasvæði flugvalla. Í því sambandi þarf að hafa sérstaklega í huga þann eðilsmun sem er á rétti sveitarfélaga til heildarskipulags á sínu svæði annars vegar og þrengra markmiði skipulagsreglna um flugöryggi hins vegar. Sambandið óskar sérstaklega eftir því að ræða við ráðuneytið um hvort skynsamlegt geti verið að lengja fjögurra ára frestinn samkvæmt þessu ákvæði og vísar í því sambandi t.d. til 9. gr. c í raforkulögum nr. 65/2003 þar sem kveðið er á um heimild sveitarstjórnar til að fresta ákvörðun um landnotkun samkvæmt kerfisáætlun í allt að átta ár. "	Gerðar hafa verið nokkrar breytingar á frumvarpinu m.a. í því skyni að koma til móts við ábendingu sambandsins.
148. gr.	Isavia ohf.	"Hvað er <i>áberandi háttur</i> ? Er birting í samráðsgáttinni ekki nægjanleg skerpa á því í greinargerð. Hvað er <i>ítarleg athugun</i> ? Síðan má velta fyrir sér orðalaginu og <i>gefa þeim sem í hlut eiga færi á því að kynna sér breytingar áður gengið er frá skipulagsreglum</i> . Á að birta þær aftur eða á að birta viðbrögð við athugasemdum. Ljóst að skipulagsreglurnar og breytingar á þeim eru auglýstar er það ekki fullnægjandi?"	Frekari skýringum hefur verið bætt við í greinargerð.

Samantekt athugasemda við frumvarp til laga um loftferðir

Grein	Frá	Ábending eða athugasemd	Viðbrögð
149. gr.	Isavia ohf.	"Hlutverk SGS varðandi hindranir er gert skýrara. Því er mótmælt að félagið þurfi að greiða SGS fyrir kostnað vegna eftirfylgni, þetta er lögbundið hlutverk SGS sem ætti ekki þurfa greiða sérstaklega fyrir. Ef einhver ætti að greiða væri það eigandi mannvirkisins, auk þess sem allar gjaldheimildir SGS eiga að vera í lögum um stofnunina. Vantar ákvæði um að fasteignareigandi beri kostnað af hindranalýsingu fasteignar."	Greinar 144.-151. hafa sætt gagngerri endurskoðun.
149. gr.	Reykjavíkurborg- umhverfis og skipulagssvið	"Óskýrt er hver það er sem skal fjarlægja hindrun sem fer gegn skipulagsreglum, að kröfu Samgöngustofu. Ef um er að ræða fasteign, þá kæmi það í hlut byggingarfulltrúa sveitarfélagsins að krefjast niðurrifs og eftir aðstæðum, framkvæma niðurrifið. Mikilvægt er að ákvarða hver skal framkvæma ákvörðun Samgöngustofu."	
149. gr.	Samband íslenskra sveitarfélaga	"Að mati sambandins þarf að kveða skýrt á um það hver ber ábyrgð á því að framfylgja þeirri ákvörðun Samgöngustofu að fjarlægja hindrun. Ef gert er ráð fyrir að það sé á ábyrgð skipulags- og byggingaryfirvalda viðkomandi sveitarfélags að framfylgja þeirri ákvörðun þá þarf heimild til þess að vera skýr. Ekki er útilokað að hindrunin sem Samgöngustofa krefst að sé fjarlægð sé í fullu samræmi við gildandi skipulag sveitarfélagsins, hafi öll tilskilin leyfi og því óvíst á hvaða grundvelli sveitarfélagið getur krafist þess að hún sé fjarlægð. Þá þarf að vera alveg skýrt að það falli ekki neinn kostnaður á sveitarfélagið af því að framfylgja ákvörðun um að fjarlægja hindrun."	Greinar 144.-151. hafa sætt gagngerri endurskoðun.
6. mgr. 149. gr.	Reykjavíkurborg- umhverfis- og skipulagssvið	"Í greininni er ekki minnst á að hindrun þurfi að hafa áhrif á skipulagsreglur heldur virðist hér opin heimild fyrir Samgöngustofu að krefjast þess að hvaða mögulega hindrun sem er geti stofnunin farið fram á að verði rífin. ...Skýra þarf miklu betur heimildir Samgöngustofu til að krefjast niðurrifs á hindrunum sem standa fyrir utan flugvallarsvæðið og hvernig sú málsmeðferð skuli fara fram."	
151. gr.	Isavia ohf.	"Hér mætti skýra nánar í greinargerð að verið sé að vísa til nýrra eða síðari kvaða þ.e. ekki þar sem skipulag sætir takmörkunum vegna gildandi skipulagsreglna."	Árétting þessa efnis hefur verið bætt við í aths. með greininni.

Samantekt athugasemda við frumvarp til laga um loftferðir

Grein	Frá	Ábending eða athugasemd	Viðbrögð
152. gr.	Isavia ohf.	"Vantar skýra heimild rekstraraðila eða Samgöngustofu til að setja reglur sem heimila eða takmarka aðgang rekstraraðila að því að veita þjónustu vegna rekstrarsögu eigenda eða forsvarsmanna eða brota á lögum sbr. útilokunarákvæði innkaupalaga."	Ábendingin er ekki talin gefa tilefni til breytinga.
XIII. Kafi Flugvernd			
153. gr.	Isavia ohf.	"Í a. lið er opnað á að aðili geti í stað vottunar gefið út yfirlýsingu. Hver er munurinn á yfirlýsingu og vottun? Gera grein fyrir því í greinargerð. Hér í þessum kafla er verið að moka inn ýmsum ákvæðum sem í dag eru í reglugerð um flugvernd og regluverki EB um flugvernd. Óþarfa endurtekning. Rétt að geta þeirrar undanþágu sem Ísland fékk vegna innanlandsflugs, þegar kröfur EB um flugvernd voru innleiddar hér á landi."	Fjallað er um vottun og útgáfu yfirlýsinga í IV. kafla. Fjallað er um þá undanþágu sem Ísland fékk frá ákvæðum reglugerðar (ESB) 300/2008 í inngangi greinargerðar með XIII. kafla um flugvernd.
153. gr.	Isavia ohf.	"Hvaða tilnefningu er verið að vísa til hér? Ekkert nefnt hér að ofan eða í greinargerð."	Sjá umfjöllun um 154. gr. sem vísað er til í 3. mgr. greinarinnar.
156. gr.	Isavia ohf.	"Í flugvallarkaflanum er gerð krafa um gerð neyðaráætlunar en ekki er gerð krafa um neyðar- eða viðbragðsáætlun fyrir flugvernd. Er þörf á slíku ákvæði í lögum? Eðlilegt að rekstraraðilar flugvalla og mögulega flugrekendur ættu að vera með í þessu mati."	Neyðaráætlun er ætlað að taka til margvíslegra viðbragða þar á meðal vegna flugverndar.
157. gr.	Isavia ohf.	"Flugleiðsaga fellur ekki undir flugvernd heldur vernd flugleiðsögu skv. 2017/373 sbr. ATM/ANS.OR.B.005 Stjórnunarkerfi og ATM/ANS.OR.D.010 Verndarstjórnun. Leiðréttá í greinargerð."	Fjallað er um vernd flugleiðsögumannvirkja innan sem utan flugvallar.
157. gr.	Isavia ohf.	"Mætti orða lögsmæta ástæðu frekar sem lögsmætt erindi."	Ábendingin er ekki talin gefa tilefni til breytinga.
157. gr.	Isavia ohf.	"Í dag eru flestir innanlandsflugvellir ekki með mannheldum girðingum nema við flughlöð. Restin er með fjárheldum girðingum. Ef það á að girða alla áætlunarflugvelli með mannheldum girðingum hefði það mjög mikinn kostnað í för með sér."	Vakin er athygli á því að framangreind ákvæði eiga ekki við um aðra en millilandaflugvelli, sbr. orðalagið "þeir flugvellir sem hlotið hafa vottun skv. 153. gr."
158. gr.	Isavia ohf.	"Spurning um þessa langloku tilvísun til viðauka 17 í greinargerð þegar við erum bundin af innleiðingu skv. ESB reglum. Vísa frekar til þeirra heimilda."	EES-gerðir á þessu sviði byggja að miklu leyti á viðauka 17. (flugvernd) við Chicago-samninginn.

Samantekt athugasemda við frumvarp til laga um loftferðir

Grein	Frá	Ábending eða athugasemd	Viðbrögð
158. gr.	Ríkislögreglustjóri	Bent er á að hugtakið "viðkvæmar upplýsingar" (e. sensitive information) er notað en ekki "trúnaðarflokkaðar upplýsingar" (e. classified information) í greinargerð. Ríkislögreglustjóri leggur til að þessi hugtök séu skilgreind með skýrum hætti og í samræmi við hugtök sem vísað er til í Chicago-samningnum.	Orðið "viðkvæmar upplýsingar" kemur ekki fyrir í greininni. Í greinargerð er vísað til orðalagsins "sensitive aviation security information" í skýringum vegna þess hvað er bakgrunnsathugun og hvað í henni felst skv. viðauka 17 (flugvernd) við Chicago-samninginn. Nánar er fjallað um gögn og upplýsingar er varða flugvernd í 161. gr. og í skýringum við þá grein.
159. gr.	Isavia ohf.	<i>"Neikvæð umsögn skal leiða til synjunar á umsókn og afturköllunar á gildandi áhafnarskírteini og aðgangsheimild. Spurning hvort þetta standist lögmætisregluna varðandi áhafnarskírteini."</i>	Athugasemd er ekki talin gefa tilefni til viðbragða.
159. gr.	Félag ísl. atvinnuflugmanna	Félagið "fagnar því að búið sé að aðlaga það að íslensku umhverfi í samræmi við fyrri athugasemdir FÍA. Aðlögunin felst m.a. í því að gera ráð fyrir að ekki er starfrækt leyniþjónusta hér á landi og hefði slík aðlögun ekki verið gerð hefði það getað leitt til synjunar á bakgrunnsathugunum flugmanna. Er þetta mjög mikilvægt fyrir starfsöryggi flugmanna enda má aldrei ganga lengra í könnun á bakgrunni en þörf krefur hverju sinni."	Athugasemdin er ekki talin gefa tilefni til viðbragða.
159. gr.	Ríkislögreglustjóri	Vísað er til "annarra stjórnvalda". Að mati ríkislögreglustjóra þarf að kveða skýrt á í lögum hvaða stjórnvöld hafa heimild til bakgrunnskoðunar á grundvelli laganna eða kveðið sé á um það í reglugerð.	Gerðar hafa verið breytingar orðalagi greinarinnar með vísan til ábendingarinnar.
160. gr.	Isavia ohf.	"Engin skýring eða rök er að finna fyrir þeirri breytingu að í stað þess að eftirlitsskyldum aðilum sé veitt bein heimild í lögum til skimunar og leitar er lagt til að undangenginni vottun geti Samgöngustofa veitt þeim slíka heimild. Þetta er bara tvíverknaður og leiðir ekki af EES gerðinni. Synja skal þeim um brottför og komu til landsins sem neita að undirgangast skimun. Lagt til að sleppa til landsins eins og í núverandi 70 gr. b."	Ábending er ekki talin gefa tilefna til viðbragða.

Samantekt athugasemda við frumvarp til laga um loftferðir

Grein	Frá	Ábending eða athugasemd	Viðbrögð
161. gr.	Isavia ohf.	"Kröfur reglugerðar nr. 912/2012 ganga almennt mun lengra í gert er ráð fyrir í flugverndarreglum. Eðlilegar að kveðið sé á um heimild ráðherra til að setja reglur um vernd, varðveislu, meðferð, merkingu og miðlun trúnaðarflokkaðra upplýsinga en að vísa til reglna á sviði varnarmála. Sennilega uppfylla fáir aðilar kröfur reglugerðarinnar sem kveðið er á um í lokamálgrein ákvæðisins a.m.k. ekki SGR eða SGS. Flokkun upplýsinga er eitt en meðferðin annað. Setja verður sérstakar reglur um þessa meðferð."	Gerðar hafa verið breytingar á orðlagi greinarinnar.
161. gr.	Ríkislögreglustjóri	"Æskilegt að víkka ákvæði greinarinnar svo skýrar verði að undir skilgreininguna falli enn fremur viðkvæmar upplýsingar á grundvelli flugverndar, þ.e. ekki eingöngu trúnaðarflokkaðar upplýsingar á grundvelli varnarmálagaga. Tillaga að kaflaheiti: "Vernd viðkvæmra upplýsinga á sviði flugverndar og trúnaðarflokkaðra gagna og upplýsinga"."	Gerðar hafa verið breytingar á orðalagi greinar og í skýringum með greininni.
162. gr.	Isavia ohf.	"Þó greinin sé samhljóma texta í nógildandi loftferðalögum er hægt að skilja hana þannig að óheimilt sé t.d. að verktakar taki tæki og tól með sér inn á haftasvæði vegna sinna starfa. Einungis eru undanþegnir hlutir sem eru nauðsynlegir fyrir starfrækslu loftfars eða vegna skyldustarfa um borð. Í EU reglugerð 2015/1998 kemur fram að veita megi undanþágu frá lista á bönnuðum hlutum ef hluturinn er notaður <i>in order to undertake tasks that are essential for the operation of airport facilities or of aircraft or for performing in-flight duties</i> . Textinn tekur ekki á þessu. Vantar eins og lýst í ESB2015/1998 gr..6.2... nauðsynleg fyrir fyrir <i>starfsrækslu flugvallar</i> ."	Orðalag ákvæðis hefur verið endurskoðað með tilliti til ábendingarinnar.
163. gr.	Isavia ohf.	"Þetta er skemmtileg krafa. Hvernig á að votta dýr? Fara þau í bakgrunnsskoðun?"	Bent er á vottunkröfur skv. fyrirliggjandi EES-gerðum.
164. gr.	Isavia ohf.	"Hér er ekki um að ræða hvatningu eins og það er orðað í greinargerð heldur lagaskyldu. Mætti skýra „án tafar“ betur og hvort það fari eftir alvarleika tilkynninga (er núverandi tilkynningarkerfi nægjanlegt?)"	Orðalag ákvæðis hefur verið endurskoðað með tilliti til ábendingarinnar.
165. gr.	Isavia ohf.	"Eftirlit er mjög stór þáttur í starfsemi og hlutverki Samgöngustofu eðlilegt að ákvæði um skyldu stofnunarinnar með framfylgni og hlítni eftirlitsskyldra aðila komi inn í löginn sjálf."	Athugasemdin gefur ekki tilefni til breytinga. Fjallað er um starfsskyldur og valdheimildir stofnunarinnar í frumvarpinu, sjá m.a. II. kafla og XX. kafla frumvarpsins.

Samantekt athugasemda við frumvarp til laga um loftferðir

Grein	Frá	Ábending eða athugasemd	Viðbrögð
XIV. kafli Loftrýmið. Rekstrarstjórnun flugumferðar og flugleiðsaga			
168. gr.	Isavia ohf.	"Loftför skulu njóta , dauðir hlutir njóta ekki. Eðlilegra t.d. að orða þannig að veita skuli loftförum ..."	Orðalag ákvæðis hefur verið endurskoðað með tilliti til ábendingarinnar.
169. gr.	Isavia ohf.	"Í því fellst? Er verið að setja reglu eða á að draga þessa ályktun? Loftför skulu búin tilskyldum tækjabúnaði og skal sá búnaður starfræktur á tilskyldan máta. Af hverju ætti ráðherra að hafa frumkvæði að því að veita undanþágu eða undanskilja einhverja frá reglum. Vantar að tilgreina hugsanleg tilefni. Varðandi orðalagið segi annað kveði á um annað. 3. mgr. er óþörf leiðir beint af 234. gr."	Orðalag 2 másl. 1. mgr. hefur verið endurskoðað. Hvað veitingu undanþágu frá flugreglum vísast til skýringa í greinargerð og þau dæmi sem vísað er til. Fallist er á að 3. mgr. er óþörf en skýringum sama efnis hefur verið bætt við greinargerð.
170. gr.	Isavia ohf.	"Varðandi 2. mgr. þá liggur fyrir tillaga ESB um niðurfellingu þessa ákvæðis. Óþarfi að tilgreina það í 2. mgr. þar sem við verðum ekki aðili að slíku. Tilvísun í ESB gerðinni nægir þar til niðurfellingin kemur til framkvæmda. Þá á tilvísunin í greinargerðinni að vera til 9.gr. a. Sleppa einkaleyfi í 3. mgr. enda eru nýjar ESB reglur að fella slíkar heimildir út."	Eins og tiltekið er í greinargerð miðast efni frumvarpsins við þær gerðir ESB sem frágengnar voru þann 1. september 2020 af hendi Evrópusambandsins hvort sem þær hafa verið teknar upp í EES-samninginn eða ekki á því tímamarki. Sú gerð sem athugasemd félagsins lýtur að varðar gerð sem lá fyrir í frumdrögum þann 22. september 2020 og alls óljóst er hvort og hvenær muni liggja fyrir í endanlegri mynd. Skemmst er að minnast hins svonefnda "SES II+" pakkans, þ.e. draga að breytingum á fyrirliggjandi EES-gerðum á sviði flugleiðsögu sem hefur verið til umfjöllunar hjá Evrópusambandinu síðan 2013 og er enn til umfjöllunar. Vegna þessa eru ekki efni til að taka að öllu leyti tillit til framkominna uppkasta að nýjum gerðum ESB í texta frumvarpsins, en 2. mgr. hefur verið felld brott.
171. gr.	Isavia ohf.	"Í samræmi við fyrri aths. á vottun að leiða til útgáfu skírteinis. Bent er á að flugferlahönnun verður starfsleyfissskyld um leið og lögin öðlast gildi, en skv. EB reglugerð 2020/469 þá á það ekki að gerast fyrir en í janúar 2022. Þeir sem veita samevrópska ATM/ANS þjónustu eiga að fá vottun frá EASA. Þarf ANS að fá vottun frá EASA eða má skilja þetta svo að við munum ekki lengur þurfa að uppfylla kröfur um samevrópska loftrýmið með breyttu gildissviði SES?"	Ráðgert er að setja inn bráðabirgðaákvæði í frumvarpið sem endurspeglir dagsetningar gildistöku afmarkaðra efnisþátta sem hafa færst aftur, sbr. reglugerð (ESB) 2020/469 og eftir atvikum skv. fleiri EES-gerðum. Fjallað er um þá þjónustubætti sem flugleiðsöguþjónusta (ANS) samanstendur af í greininni. Bent er á að reglugerð (ESB) 2020/469 hefur verið breytt með reglugerð (ESB) 2020/1177 frá 7. ágúst 2020, en breytingin hefur ekki áhrif á gildistöku gerðarinnar skv. framansögðu.

Samantekt athugasemda við frumvarp til laga um loftferðir

Grein	Frá	Ábending eða athugasemd	Viðbrögð
176. gr.	Isavia ohf.	"Í greinargerð vísað til umferðarsvæðis flugvallar. Umferðarsvæðið er sá hluti flugvallar, sem ætlaður er fyrir flugtök, landingar og akstur loftfara, þó ekki hlöð. Hér er væntanlega verið að vísa til athafnasvæðis sem er sá hluti flugvallar sem ætlaður er fyrir flugtök og landingar loftfara og ferðir þeirra á jörðu, þ.e. umferðarsvæði og hlöð."	Orðalag í greinargerð hefur verið endurskoðað.
177. gr.	Isavia ohf.	"Klément orðalag að tala um að Samgöngustofa sé ráðherra til aðstoðar. Hvað er það sem ráðherrann gerir? Aðkoma hans er aðeins í formi heimildar til að setja reglur. Eðlilegar að SGS sé falið það hlutverk að fara með skipulag loftrýnis á íslensku yfirráðasvæði. Hér er verið að kljúfa ýmsa þætti sem varðar flugið frá ákvæðum í lögum um SGS sem er þróun í öfuga átt. Grundvallar misskilningur ef SGR telur að almenningur hafi einhverja skoðun á því flókna umhverfi sem skipulag loftrýmisins er. Skipulag loftrýmisins er ekki eins og athugasemdir við deiliskipulag."	Ábending er ekki talin gefa tilefna til breytinga.
185. gr.	Isavia ohf.	"Ekki ljóst hvaðan hæðarviðmiðið kemur. Þarf að áréttta að eigandi fasteignar beri ábyrgð og kostnað af hindranamerkingum."	Gerðar hafa verið breytingar á orðalagi greinar og í skýringum með greininni.
186. gr.	Isavia ohf.	"Bent er á að þegar liggur fyrir tillaga ESB um breytingu á SES reglum sem takmarka gildissviðið m.a. við EUR svæðið og því munu þessar reglur ekki taka til Íslands nema að því marki sem það verður ákveðið síðar. SGS hefur verið að reyna setja öryggismælikvarða NAT svæðisins inn í frammistöðuáætlun Íslands. Þessir mælikvarðar eru eingöngu á NAT region skala, ekki niður á einstök lönd. Er því ekki hægt að mæla það á Íslandi. Þessi setning gengur því ekki upp. Sérstakt „hvatakerfi“ samræmist ekki orðalagi JFS sammingsins (Joint Finance) né rekstrarmódeli Isavia ANS sem er full cost recovery. Setjum því mikla áherslu á að tilvísun í hvatakerfi verði tekið út. Gerð er athugasemd við að ekki er kveðið nánar á um hvað felist í „viðeigandi ráðstöfunum“ og hvað skuli flokkast sem viðeigandi ráðstafanir."	Sjá umfjöllun um 170. gr. frumvarpsins hvað varðar drög að nýjum gerðum Evrópusambandsins. Greinin hefur verið einfölduð og stytta. Viðbúið er að um viðeigandi ráðstafanir verði fjallað nánar í reglugerð.

Samantekt athugasemda við frumvarp til laga um loftferðir

Grein	Frá	Ábending eða athugasemd	Viðbrögð
187. gr.	Isavia ohf.	"Eins og áður er reglugerðarheimildir að finna víðar í kaflanum en í þessu ákvæði t.d. 172., 173. 174. og 176.gr. og í sumum tilvikum tvíteknar. Þessi grein ætti að fjalla um reglugerðarheimildir vegna ATM/ANS en hér ægir öllu saman, búnaður flugvéla og flugreglur, flugvernd sem er ekki það sama og vernd ATM/ANS. ANS er ekki að fara skima starfsmenn. Svo á að fara að tilnefna veitanda ATM og ANS líka, í dag er það bara tilnefning ATS."	Leitast hefur verið við að takmarka tvítekningu í reglugerðarheimildum eins og kostur er. Skylda til tilnefning þjónustuveitenda tekur aðeins til flugumferðarþjónustu og heimilt er að tilnefna veitanda veðurþjónustu sbr. 170. gr. Verndarkröfur taka til rekstrarstjórnunar flugumferðar flugumferðar/flugleiðsöguþjónustu.
XV. Kafli Aðgangur að markaði, þjónustugjöld o. fl.			
188. gr.	Félag ísl. atvinnuflugmanna	"að mati FÍA er mikilvægt í því tilliti (samningagerð við erlend ríki) að tekið sé fram og gætt sé að félagslegum réttindum flugmanna. Er hér sérstaklega átt við að teknar séu upp reglur í lögnum sem koma í veg fyrir að flugmenn vinni á verktakasamningum líkt og áður hefur verið fjallað um í umsögn þessari."	Samningagerð við erlend ríki byggir almennt á því að ná eins hagstæðum samningum og hægt er hverju sinni svo sem hvað varðar markaðsaðgang, gagnkvæma viðurkenningu í flugöryggislegu tilliti og viðskiptalega umgjörð (niðurfall kvaða eða takmarkana).
191. gr.	Isavia ohf.	"Gerð er athugasemd við orðalagið þar sem flugumferð er lítil. Þetta orðalag er vissulega í ESB gerðinni en þar er verið að þýða e.thin line sem lítil flugumferð sem er ónákvæmt þar sem verið er að vísa til lítils flutningsmagns. Nota eintölumyndina af flugrekandi."	Orðalagið byggir á ensku orðunum "thin route" í reglugerð (ESB) 1008/2008 í merkingunni flugleið þar sem flutningsmagn og tíðni flugferða er lítil. Bætt hefur verið við frekari skýringum við greinina.
192. gr.	Isavia ohf.	"Gerð er athugasemd við orðalagið Rými á flugvelli skal skipt á milli þeirra sem veita flugafgreiðslu. Þetta orðalag er villandi enda er rýminu ekki skipt upp á milli notenda þannig er e.divided í þessu samhengi deila aðgangi. Þannig er verið að tryggja jafnan rétt aðila að rýminu þ.e. flughlaði og tengdum svæðum til að veita þjónustu en ekki skipta milli þeirra."	Breyting hefur verið gerð á orðalagi til samræmis við ábendingu.
193. gr.	Isavia ohf.	"Samráðsstjóri í 1. mgr. á að vera samræmingarstjóri."	Fjallað er um samræmingarstjóra síðar í greininni.
195. gr.	Isavia ohf.	"Gerð er athugasemd við að ekki skuli vera gerð grein fyrir því með skýrum hætti hverju ákvæðinu er ætlað að breyta."	Frekari skýringum hefur verið bætt við í greinargerð.

Samantekt athugasemda við frumvarp til laga um loftferðir

Grein	Frá	Ábending eða athugasemd	Viðbrögð
197. gr.	Isavia ohf.	"Gerð er athugasemd við ákvæði um að ráðherra staðfesti gjaldskrá fyrir flugleiðsöguna sem er ekki í dag. Sömu sjónarmið eiga við um gjaldtöku vegna hennar og fram koma í 195. og 196. gr. Um alþjóðaflugid og gjaldtöku skv. JF samningnum er orðalagið ekki í samræmi við hann. Kveðið er nákvæmlega í JF hvernig gjaldskrá þjónustunnar sé ákvörðuð og staðfesting ráðherra því óeðlileg."	Skv. 3. mgr. 57. gr. a í núgildandi lögum staðfestir ráðherra gjaldskrá flugleiðsöguþjónustu.
198. gr.	Isavia ohf.	"Gerð er athugasemd við tilvísun til 195 gr. enda óþarft. Þá er arfavitlaus hugmynd um að leita þurfi til sýslumann um kyrrsetningu enda verður loftfarið farið áður en sýslumaður svarar símanum. Með þessu er rekstraraðila flugvallar gert ókleift að tryggja greiðslu gjalda t.d. vegna loftfara sem hafa hér stundar viðkomu, sbr. umfjöllun í almennum athugasemdum. Almennt er tengingu við lög um kyrrsetningu og lögbann mótmælt sem og þeim takmörkunum sem ákvæðið mælir fyrir um."	Tilvísun til 195. gr. er til nánari afmörkunar þeirra gjalda sem um ræðir. Ákvæði er varða málsmeðferð með vísan til laga um kyrrsetningu og lögbanns hafa verið nánar útfærð með það í huga að skýra málsmeðferð og tryggja að hægt sé að bregðast við með skjótum hætti.
198. gr.	Samtök atvinnulífsins og Samtök ferðaþjónustunnar	Vara við mögulegu áhættuálagi vegna stöðvunarréttar sem kunnir að leiða til herra leiguverðs loftfara. Benda á mikilvægi flugstarfsemi hér á landi sem einnar af grundvallaratvinnugreinum þjóðarinnar og að samkeppnishæfni flugrekstrar verði eins og best gerist í Evrópu. Leggja til endurskoðun greinarinnar með þessi sjónarmið að leiðarljósi.	Mun víðtækari og almennari heimild hefur verið í gildandi lögum um langt skeið og hefur til þessa ekki leitt til áhættuálags eða herra leiguverðs svo vitað sé. Almennt er byggt á því að flugrekendur sem og aðrir aðilar greiði fyrir þá þjónustu sem þeir njóta. Standi þeir í skilum reynir ekki á þessa heimild.
198. gr.	Icelandair ehf.	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 samkeppnishagsmunum íslenskra flugrekenda og jafnframt væri mun eðlilegra að heimildin myndi einungis ná til vangreiddra gjalda sem stafa beint af tilteknu loftfari.	

Samantekt athugasemda við frumvarp til laga um loftferðir

Grein	Frá	Ábending eða athugasemd	Viðbrögð
XVI. Kafli Neytendavernd			
Alm.	Sjálfsbjörg, landssamband hreyfihamlaðra	Benda á mikilvægi þess að tryggja ferðafrelsi hreyfihamlaðra og fatlaðra farþega. Velta fyrir sér hvort frumvarpið veiti flugrekendum heimildir til að takmarka ferðafrelsi hreyfihamlaðs fólks frá núgildandi lögum.	Ákvæðum þessa kafla frumvarpsins er einkum ætlað að skjóta styrkari stoðum undir þann rétt hreyfihamlaðra og fatlaðra farþega sem lýst er í reglugerð (EB) 1107/2006, sbr. reglugerð 475/2008 og annarri neytendalöggjöf EES-samningsins.
201. gr.	Isavia ohf.	"Sjá aths um að kaflinn hafi annað gildissvið en lögin almennt."	Gildissviðs ákvæði laganna hefur verið endurskoðað með tilliti til þessa.
202. gr.	Icelandair ehf.	Félagið geldur varhug við viðtæku gildissviði greinarinnar um upplýsingaskyldu flugrekanda um tiltekin efnisatriði: "einstaklingar er hyggja á flug". Nærtækara væri að takmarka slíka upplýsingagjöf við farþega sem eiga "staðfesta farskráningu í flug".	Orðalag greinarinnar hefur verið endurskoðað.
205. gr.	Öryrkjabandalagið	Benda á skyldu stjórnvalda til að ryðja úr vegi öllum hindrunum sem koma í veg fyrir að fatlað fólk geti lifað sjálfstæðu lífi til jafns við aðra. "Ef flugvélar til farþegaflutninga eru í rekstri sem ekki geta flutt hreyfihamlað fólk, sem dæmi eru um héraendis, þá þurfa að vera kvaðir á flugrekendum um að skipta þeim út fyrir vélar sem geta tekið alla farþega um borð og þau hjálpartæki sem geta fylgt þeim."	Eins og fram kemur í skýringum í inngangi kaflans er byggt á samræmdum EES-gerðum á þessu sviði. Ábendingin er ekki talin gefa tilefni til breytinga á frumvarpinu.
4. mgr. 205. gr.	Öryrkjabandalagið	"Margt fatlað eða hreyfihamlað fólk telur sig ekki þurfa aðstoð, auk þess sem það felur í sér talsverðan kostnað að ferðast um með aðstoðarmanni. Rétt er að einstaklingar beri ábyrgð á sjálfum sér og meti sjálfir hvort þeir þurfi að ferðast í fylgd með öðrum út frá skilgreindum meginreglum."	Samræmd viðmið á þessu sviði hafa ekki verið sett og gildandi EES-gerðir á sviði flugrekstrar leggja það í hendur flugrekanda að skilgreina verklag með tilliti til aðstæðna hverju sinni.
206. gr.	Öryrkjabandalagið	" Það stendur ekkert um það hvaða þjónusta skuli vera veitt, hvernig eða af hverjum. Samkvæmt reglugerð nr. 475/2008 eiga starfsmenn samgöngumiðstöðva að fá hjálfun og vitneskju í þjónustu við fatlað fólk. Innleiðing þess ákvæðis hefur hingað til verið takmörkuð og þarf að uppfylla með skýrari hætti."	Frekari útfærsla á þjónustu og hæfni og hjálfun þeirra sem veita þjónustunna er þegar útfært í reglugerð. Ábending um framkvæmd er gagnleg og verður komið á framfæri við rekstraraðila flugvalla.

Samantekt athugasemda við frumvarp til laga um loftferðir

Grein	Frá	Ábending eða athugasemd	Viðbrögð
207. gr.	Öryrkjabandalagið	"... og í 3. mgr. að óheimilt sé „að mismuna viðskiptavinum við upplýsingagiöf eða aðgengi að farmiðum og farmiðaverði á grundvelli þjóðernis, búsetu eða staðsetningar söluaðila.“ Hér þarf að bæta við „vegna fötlunar.“ Slíkt ákvæði er sett fram í 207. gr."	Frumvarpið beinlínis mælir fyrir um heimila mismunun á málefnalegum forsendum, þ.e. stærð loftfars o. fl. Ekki er hægt að krefja alla flugrekendur um að starfrækja loftför sem geta flutt allar tegundir farþega sem kunna að glíma við fötlun eða hreyfihömlun, þá kann fjöldi slíkra farþega einnig að setja flugrekanda hömlur með tilliti til aðstöðu um borð, fjölda öryggis- og þjónustuliða um borð, tíma til neyðarrýmingar o. fl. Þá er rétt að hafa einnig í huga að aðstaða flugvalla er misjöfn og innviðir kunna einnig að takmarka val flugrekenda með tilliti til þess hvaða tegundir og stærð loftfara hann getur nýtt til flugs.
208. gr.	Samtök atvinnulífsins og Samtök ferðaþjónustunnar	Leggja til annars vegar að fyrir hendi verði skilvirk kæruleið ákvarðana Samgöngustofu til æðra stjórnvalds/kærunefndar og að farþegum verði gert skylt að tæma kæruleið áður en mál er höfðað fyrir dómstólum. Bent er á 40. gr. samkeppnislaga sem fyrirmynd. Benda á fjölda mála og reynslu annarra ríkja, þ.m.t. Danmerkur þar sem málafjöldi vegna réttinda farþega teppa dómstóla.	Sú fyrirmynd sem bent er á, þ.e. 40. gr. samkeppnislaga, er úr gildi fallin, sbr. lög nr. 103/2020. Almennt er ekki talin ástæða til að takmarka rétt einstaklinga eða lögaðila til að bera ágreining undir dómstóla. Reglugerð (EB) 261/2004 kveður hvorki á um rétt til ákvörðunar úr hendi viðurkennds úrskurðaraðila né kærú á þeirri ákvörðun til æðra stjórnvalds. Einungis er kveðið á um að farþegi geti komið á framfæri kærú vegna meintra brota – ekki að tilnefndur bær aðili sem kærú er beint að taki mál til ákvörðunar eða að öðru leyti kveði á um úrlausn þess. Rétt er að benda á 249. gr. frumvarpsins sem tiltekur heimild Samgöngustofu til að ljúka máli með sátt með samþykki málsaðila. Hvað nafnbirtingu varðar, hafa verið gerðar breytingar á 250. gr. frumvarpsins svo nöfn þess eða þeirra sem dæmdir eru sýkn saka verði afmáð.
208. gr.	Icelandair ehf.	Félagið telur hagfelldara og skilvirkara að hægt sé að kæra úrskurð Samgöngustofu innan stjórnslunnar áður en leitað er á náðir dómstóla til úrlausn ágreinings. Þá gerir félagið aths. við birtingu nafn þess sem ekki sætta sig við úrskurð Samgöngustofu. " Ekki fæst sé(ð) að slíkt sé nauðsynlegt og sér í lagi án þess að aðilar hafi tækifæri til að óska eftir endurskoðun æðra setts stjórnvalds."	
211. gr.	Icelandair ehf.	Félagið 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 alþjóðlegu reglna."	Bent skal á að efnisatriði Montreal-samningsins eru þegar lögfest í núgildandi lögum. Aðeins fjárhæðir samnings taka breytingum á nokkurra ára fresti og mælir frumvarpið fyrir um heimild ráðherra til þess að auglýsa þær breytingar hverju sinni í stað þess að breyta þurfi lögum sérstaklega í hvert skipti sem fjárhæðir samningsins breytast.

Samantekt athugasemda við frumvarp til laga um loftferðir

Grein	Frá	Ábending eða athugasemd	Viðbrögð
XVII. Kafli Bótaábyrgð í loftflutningum			
211. gr.	Isavia ohf.	"Með frumvarpinu er gert ráð fyrir lögfestingu Montreal-samningsins. Meginefni hans hefur þegar verið innleitt í loftferðalögin og gerð er tillaga um frekar ákvæði vegna hans. Því verður ekki séð hvaða þörf er að víkja frá þeirri meginreglu að innleiða aðeins skuldbindandi ákvæði alþjóðasamninga sem Ísland hefur gerst aðili að."	Um þetta atriði er fjallað í inngangi greinargerðar að kafla XVII. Rétt er einnig að benda á að þeir alþjóðlegu samningar sem Montreal-samningurinn leysir af hólmi hafa einnig verið lögfestir í heild sinn, sjá lög nr. 41/1949, með síðari breytingum.
XVIII. Kafli Skaðabætur og váttryggingar			
219. gr.	Isavia ohf.	"Hér vantar að kveða á um váttryggingarskyldu annarra þ.m.t. flugafgreiðsluaðila."	Væntanlega er hér átt við um váttryggingu vegna tjóns sem flugafgreiðsluaðili geti valdið þriðja manni. Um slíka skyldu er ekki fjallað í núgildandi EES-gerðum sem forsendu vottunar.
XIX. Kafli Leit, aðstoð og björgun			
222. gr.	Félag ísl. atvinnuflugmanna	"Heimild lögreglu og Landhelgisgæslu til að fela öðrum aðila leit, aðstoð og björgun að hluta eða öllu leyti að höfðu samráði við ráðherra gæti haft neikvæð áhrif á starfsemi Landhelgisgæslunnar. Þá skortir á frekari afmörkun og ramma utan um þessa heimild." Félagið leggur jafnframt til orðalagsbreytingar á ákvæðinu til að endurspeglar samráð og hæfni/getu til leitar og björgunar.	Heimildin er ætluð til að tryggja að ætíð sé hægt að bregðast við til leitar og björgunar. Hafa ber í huga að leitar svæðið er víðfeðmt og aðstæður til leitar geta verið erfiðar og þá geta atvik hagað því svo að geta lögreglu og Landhelgisgæslu til viðbragðs kann að vera takmörkuð.
222. gr.	Félag ísl. atvinnuflugmanna	"Þá skorti skýrari ramma á hvaða kröfur, staðla og réttindi þeir aðilar sem sinna leit og björgun þurfa að uppfylla. Frumvarpið sé ekki skýrt hvað þetta varðar."	Miðað er við að slík fyrirmæli verði í reglugerð, sbr. 5. mgr. greinarinnar.
XX. Kafli Valdheimildir, þvingunarráði og refsingar			
226. gr.	Isavia ohf.	"Spurning um að kveða á um rétt stjórnvalda til aðgangs að persónuupplýsingum."	Bætt hefur verið við nýju ákvæði um rétt Samgöngustofu til vinnslu persónuupplýsinga, sjá 11. gr. (endanlegs frumvarps).
228. gr.	Isavia ohf.	"Af hverju ekki birting á heimasíðu Samgöngustofu í stað Stjórnartíðinda ESB, stendur almenningi nær en að leita uppi upplýsingar hjá ESB."	Skv. lögum um birtingu stjórnvaldserinda eru íslenskar reglugerðir birtar í B-deild Stjórnartíðinda. Um er að ræða heimild til að vísa til birtingar skrárinnar í Stjórnartíðindum ESB í íslenskri reglugerð. Gert er ráð fyrir að Samgöngustofa komi til með að birta reglugerðina (og þar með skrána) á heimasíðu sinni.

Samantekt athugasemda við frumvarp til laga um loftferðir

Grein	Frá	Ábending eða athugasemd	Viðbrögð
236. gr.	Isavia ohf.	"Hér er ekki vísað til frávika t.d. í 4. mgr."	Ýmis atvik eða athafnaleysi geta valdið því að ekki er unnt að staðreyna framfylgni við sett lög eða reglugerðir. M.a. frávik svo sem bent er á.
240. gr.	Isavia ohf.	"Alltof þunglamaleg aðferð að ætla stofnuninni að sækja um kyrrsetningarheimild skv. lögum um kyrrsetningu og lögbann og líka óþarfi þar sem sú leið er alltaf fær. Fella út 1. mgr. og heimila stofnuninni að banna eða stöðva háttsemi. Sú ákvörðun verður hvort sem er kæraneleg skv. ssl."	Eins og rakið er í greinargerð á ákvæðið rót sína að rekja til innleiðingar atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytisins á reglugerð (ESB) 2017/2394 á sviði neytendaverndar. Ekki er því talin ástæða til að bregðast við ábendingunni.
241. gr.	Isavia ohf.	"Þessi heimild á frekar heima í lögum um Samgöngustofu ef hún á á annað borð heima í þessum lögum. Það væri eðlilegra að hún væri þá í lögum um EES samninginn."	Ekki er talin ástæða til að bregðast við ábendingunni. Þessar valdheimildir ESA varða loftferðir sérstaklega og því er talið heppilegra að þær séu í lögum um loftferðir.
242. gr.	Isavia ohf.	"Spurning um að heimila að kæra á ákveðnum ákvörðunum fresti réttaráhrifum."	Ekki er talin ástæða til að bregðast við ábendingunni. Frestun réttaráhrifa fæli í sér afbrigði frá ákvæðum stjórnsýslulaga.
242. gr.	Verkfræðingafélag Íslands	"Engar áfrýjunarheimildir eru nefndar í frumvarpinu. Mikilvægt er að hægt sé skjóta ákvörðunum Samgöngustofu til faglegrar áfrýjunarnefndar. Sérstaklega skiptir þetta máli fyrir lítil fyrirtæki, einstaklinga og áhugamannfélög."	Skv. 240. gr. frumvarpsins sæta ákvarðanir Samgöngustofu kæru til æðra stjórnvalds, nema í þeim tilvikum þar sem annað er sérstaklega tekið fram. Skv. 242. gr. er kveðið á um kærurétt ákvarðana Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins til kærunefndar sem er telst vera hluti af stjórnsýslufyrirkomulagi stofnunarinnar.
243. gr.	Isavia ohf.	"Ekki verður séð að þörf sé á sérstöku ákvæði um málshöfðunarreglur. Málshöfðun fyrir innlendum dómstólum leiðir af stjórnarskrá og lögum um dómstóla þ.m.t. um vald dómstóla til endurskoðunar stjórnvaldsákvörðunar."	Ekki er talin ástæða til að bregðast við ábendingunni. Ákvæðið hefur að geyma bæði málshöfðunarfrest og áréttingu um réttaráhrif ákvörðunar, auk áréttingar um vald dómstóla til að endurskoða alla þætti ákvörðunar um álagningu stjórnsýsluviðurlaga.
246. gr.	Isavia ohf.	"Sama á við um þetta ákvæði um málshöfðun fyrir EFTA-dómstólum og aðfararhæfi, um að ákvörðunum Eftirlitsstofnunar EFTA megi skjóta til EFTA-dómstólsins. Hér er um að ræða grundvallar EES-rétt."	Ákvæðinu er ætlað að auka gagnsæi um leiðir til málskots, sbr. einnig 240.-244. gr. (í endanlegu frumvarpi).
XXI. Kafli Lokaákvæði			
258. gr.	Isavia ohf.	"Vantar að vísa til helstu gerða sem verið er að innleiða þ.m.t. 2018/1139."	Eins og skýrt er í greinargerð er stefnt að innleiðingu reglugerðar (ESB) 2018/1139 í landsrétt sem reglugerð. Því eru aðeins afmörkuð efnisákvæði hennar tekin upp í frumvarpið auk heimildar ráðherra til að setja slíka reglugerð.
258. gr.	Isavia ohf.	"Gerð er athugasemd við að ekki sé tiltekin reglugerð (ESB) 2018/1139 í upptalningu þeirra gerða sem frumvarpið innleiðir."	

Samantekt athugasemda við frumvarp til laga um loftferðir

Grein	Frá	Ábending eða athugasemd	Viðbrögð
Breytingar á öðrum lögum			
Lög um rannsókn samgönguslysa	Félag ísl. atvinnuflugmanna	"Hvað varðar störf rannsóknarnefndar samgönguslysa vill FÍA þó koma því á framfæri að við teljum mikla þörf á að efla nefndina enda óforsvaranlegt hversu langan tíma tekur að fá niðurstöður og skýrslur í kjölfar flugatvika og slysa. Rannsóknir nefndarinnar eru þannig mun meira íþyngjandi fyrir málsaðila en þær gætu verið vegna þessa dráttar."	Athugasemdin er ekki talin gefa tilefni til viðbragða hvað efni frumvarpsins varðar.
265. gr.	Isavia ohf.	"Á að vera loftfar ekki flugfar."	Um er að ræða sérstaka hugtakanotkun tollalaga sem ekki stendur til að breyta.
276. gr.	Isavia ohf.	"Ætti að vera rekstraraðili flugvallar og flugleiðsögu."	Í ljósi þess að dómsmálaráðuneytið hefur birt áform um breytingar á lögum um almannavarnir í samráðsgátt stjórnvalda er talið rétt að falla frá áður fyrirhugaðri breytingu á lögnum.

Samantekt athugasemda við frumvarp til laga um loftferðir

Grein	Frá	Ábending eða athugasemd	Viðbrögð
Ýmis atriði nefnd í umsögnum sem frumvarpið tekur ekki til			
	Félag ísl. atvinnuflugmanna	Umsögn FÍA byggir á því að tryggja flugöryggi en einnig á því að vernda íslensk störf í flugi og vinna gegn því að starfsemi verði útvistað eða hún færð til ríkja þar sem launa- og um leið framfærslukostnaður er mun lægri og félagsleg réttindi ekki tryggð. Þá nefnir félagið sérstaklega "að lagst verði gegn því að ráðningar flugmanna fari fram með óhefðbundnum hætti, þ.e. í gegnum starfsmannaleigur og með verktakasamningum. Telur FÍA mikilvægt að mörkuð verði skýr stefna í þessum efnunum og að tækifæri sé til þess með nýjum lögum um loftferðir."	Í ljósi mikilvægi þess að viðhalda einsleitni í samræmdri löggjöf á sviði flugrekstrar innan EES, og ekki síst jöfnum skilyrðum til samkeppni, eru ekki talin efni til að bregðast við athugasemdum félagsins.
	Félag ísl. atvinnuflugmanna	"FÍA leggur einnig áherslu á að íslensk löggjöf setji skýr fyrirmæli um lágmarkskröfur sem gerðar eru til starfsmannaleiga sem flugfélög er fljúga til og frá Íslandi notast við. Hafi erlend flugfélög bækistöð (e. home base) á Íslandi er mikilvægt að þau lúti íslenskum lögum. Notist erlendir flugrekendur með bækistöð á Íslandi og íslenskir flugrekendur við starfsmannaleigur þurfi þær jafnframt að vera skráðar hér á landi og lúta eftirliti innlendra aðila enda má með því koma í veg fyrir félagsleg undirboð. "	Almennt falla málefni starfsmannaleiga og vinnuréttar ekki undir lög um loftferðir þó vissulega séu snertifletir við slíka löggjöf. Um starfsmannaleigur á innlendum vinnumarkaði gilda lög nr. 139/2005, með síðari breytingum, og um útsenda starfsmenn gilda lög nr. 45/2007, með síðari breytingum. Löggjöf á sviði vinnuréttar á almennt undir ráðuneyti félagsmála. Bent er á afmarkað gildissvið 2. gr. frumvarpsins og umfjöllunar um lögsögu þess ríkis þar sem loftfar er skráð í skýringum með greininni. Sambærileg sjónarmið gilda um lögsögu þess ríkis eða ríkja (sé flugrekandaskírteini útgefið af öðru ríki en flugrekstrarleyfi) sem fara með eftirlit með flugrekanda í flutningaflugi, þ.e. hann er skuldbundinn til að fara að þeim lögum og þeim reglum sem gilda þar sem hann hefur staðfestu (höfuðstöðvar sínar eða aðalaðsetur). Starfsstöðvar hér á landi, hvort sem er tímabundnar eða til lengri tíma, breyta ekki framangreindri meginreglu.
	Félag ísl. atvinnuflugmanna	"FÍA hefur áður bent á mikilvægi þess að Montréal bókun (2014) Alþjóðaflugmálastofnunarinnar verði undirrituð og fullgild. Til þess að tryggja flugöryggi og bregðast við aukningu óstýrilatra farþega um borð í loftförum er nauðsynlegt að ríki samræmi löggjöf sína á þessu sviði. Nauðsynlegt er að lendingarríki hafi lögsögu til þess að bregðast við með mögulegum viðhlítandi viðurlögum. Þannig skapast úrræði, fordæmi og nauðsynleg varnaðaráhrif."	Ekki hefur verið tekin endanleg afstaða til þess hvort Montreal-bókunin frá 2014 verður fullgilt. Gera þarf nokkrar breytingar á almennum hegningarlögum til þess að svo geti orðið og er fyrirhugað að huga að slíkum breytingum samhliða þeirri vinnu er lýtur að Peking-samningnum frá 2010 og Peking-bókuninni 2010.

Samantekt athugasemda við frumvarp til laga um loftferðir

Grein	Frá	Ábending eða athugasemd	Viðbrögð
	Isavia ohf.	<p>Félagið gerir athugasemdir við að lögveð vegna ógreiddra gjalda flugvalla og flugleiðsögu sé felld niður. "Í umfjöllun um lögveðsréttinn í greinargerð með 12 gr. frumvarps til laga vegna innleiðingar á Höfðaborgarsamningnum þar sem þetta var lögfest kom fram að mikilvægt er að hafa í huga að þjónustan sem veitt er er nauðsynleg til að tryggja örugga starfrækslu flugstarfsemi og trygg innheimta gjalda er nauðsynleg svo hægt sé að tryggja áframhaldandi þjónustu af hálfu þessara aðila... Hvað varðar þjónustu sem veitt er loftförum á flugvelli er heimildin víðtækari og tekur til þeirra loftfara/loftfarshluta sem viðkomandi eigandi eða umráðandi hefur skráð hér á landi. Hafa ber í huga að þjónusta á flugvelli er gjarnan veitt ótilteknu loftfari flugrekanda eða eiganda/umráðanda loftfara án þess að þjónustan sé sérstaklega afmörkuð hverju loftfari fyrir sig. Engar forsendur hafa breyst frá setningu laganna á árinu 2019. ... En eins og félagið benti á í umsögn til Alþingis vegna frumvarpsins þá taldi félagið að breytingar með lögveðsákvæði væri til bóta og heimilaði sanngjarnari úrræði við innheimtu gjalda en áður. Þá verður ekki séð hvaða rök standi til þess að halda á sama tíma inni lögveðsheimild vegna gjalda Samgöngustofu sem eru óveruleg í samanburði við hagsmuni rekstraraðila flugvalla og flugleiðsögu."</p>	<p>Frumvarpið kveður á um lögveð vegna björgunarlauna og sérstakrar þóknunar sem er ýmsum takmörkunum háð. Lögveð vegna ógreiddra gjalda Samgöngustofu byggist á því að um er að ræða opinbera stofnun sem háð er innheimtu gjalda til reksturs. Þrátt fyrir að Höfðaborgarsamningurinn og bókun um búnað loftfara tilgreini að einstök aðildarríki geti viðhaldið lögbundnum réttindum og tryggingaréttindum sem skulu ganga frammar skráðum alþjóðlegum tryggingaréttindum þá njóta slík réttindi takmarkaðrar verndar í alþjóðlegu tilliti ef þau eru ekki skráð í alþjóðlegu skránni. Við skráningu í alþjóðlegu skránni missa þau forgang sinn og fara aftast í réttindaröð. Lögveð samkvæmt íslenskum lögum hefur því aðallega áhrif við fullnustumeðferð hér á landi og því ekki talin efni til þess að viðhalda þeim þar sem samkvæmt íslenskum lögum hefur félagið önnur úrræði til að hlutast til um innheimtu gjalda, sbr. almenn lög og sérákvæði um stöðvun loftfars vegna ógreiddra gjalda sem er viðhaldið í frumvarpinu.</p>