

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið
Sölvhólsgrötu 7
101 Reykjavík

16. nóvember 2020

Efni: Umsögn FÍA um frumvarp til heildarlaga um loftferðir

Vísað er til draga að frumvarpi til nýrra heildarlaga um loftferðir sem birt voru á Samráðsgátt þann 19. október sl., sbr. mál nr. 220/2020. Félag íslenskra atvinnuflugmanna (FÍA) vill í upphafi fagna því að ákveðið hafi verið að fara í heildarendurskoðun á löggjöfinni og telur að með því verði fengin heildstæð og aðgengilegri lög þar sem flugstarfsemi á Íslandi er tryggð skýr lagaumgjörð í samræmi við þjóðréttarlegar skuldbindingar sem ríkið hefur gengist undir og stefnu stjórnvalda á sviði flugsamgangna. Ljóst er að flug skiptir verulegu máli fyrir hagvöxt og atvinnusköpun og er talin mikilvæg stoð í hagkerfinu. Ítrekar það mikilvægi þess að vel sé staðið að regluverki og lagaumgjörð. Í frumvarpinu eru lagðar til veigamiklar breytingar frá núgildandi lögum og hefur FÍA kynnt sér efni þess og vill með umsögn þessari leggja fram eftirfarandi athugasemdir.

Ráðningarfyrirkomulag flugmanna og tengsl við flugöryggi

Efst í huga FÍA við yfirferð frumvarpsins er að tryggja þurfi betur ráðningarfyrirkomulag flugmanna enda hefur það bein tengsl við flugöryggi. FÍA hefur áður bent á þetta í umsögnum sínum en telur nú enn mikilvægara en áður að lagst verði með skýrum hætti 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. Verður nánar vikið að þessu í athugasemdum okkar með hverjum kafla frumvarpsins.

Eins og bent er á í greinargerðinni með frumvarpinu er framlag flugs og flugtengdrar starfsemi til vergrar landsframleiðslu á Íslandi 13.4% á meðan sama hlutfall á heimsvísu er um 3.6%. Það er því ljóst að Íslendingar eiga mikið undir því að halda uppi öflugum flugrekstri hér á landi. **Umsögn FÍA byggir á því að tryggja flugöryggi en einnig á því að vernda íslensk störf í flugi og vinna gegn því að starfseminni verði útvistað eða hún færð til ríkja þar sem launa- og um leið framfærslukostnaður er mun lægri og félagsleg réttindi ekki tryggð.**

FÍA styður virka samkeppni en vill um leið stuðla að því að hún sé heilbrigð og að jafnræði ríki meðal aðila. Við sjáum nú hvað er að gerast í Noregi þar sem flugfélag frá Austur-Evrópu með erlenda starfsmenn á ósamkeppnishæfum kjörum hefur hafið innanlandsflug milli fjölmargra staða og stefnir einnig á stórsókn í millilandaflugi. Norðmenn virðast hafa fá spil uppi í erminni til að bregðast við. Forsætisráðherra Noregs hefur hvatt landa sína til að sniðganga félagið vegna aðbúnaðar og kjara þess fólks er þar starfar á grundvelli verktakasamninga.

Lega Íslands er einstök og það er til mikils að vinna að geta sett upp leiðarkerfi líkt og íslensk flugfélög hafa lagt mikla vinnu í að þróa og byggja upp. Í núverandi lagaumhverfi okkar erum við algjörlega varnarlaus gagnvart því að annar evrópskur flugrekandi kæmi inn á íslenskan markað og færi í samkeppni um leiðarkerfið eða hluta þess frá Íslandi.

Við höfum séð að flugrekendum sem stunda félagsleg undirboð hefur gengið afar illa að festa sig í sessi í Danmörku og hefur ítrekað verið bolað burtu þaðan. Er það vegna sterkrar vinnulöggjafar í Danmörku. Þetta segir okkur að við getum spyrnt á móti á sama tíma og við virðum fjórfrelsi EES samningsins. Þessu til stuðning má benda á nýjan dóm félagsdóms í Danmörku sem kveðinn var upp þann 12. nóvember sl. þar sem staðfest var að flugfélagið Primera hafði brotið gegn lögum með því að ráða flugmenn með bækistöð í Danmörk sem verktaka.¹

Almennar reglur vinnumarkaðsréttar gilda um störf flugmanna en í lögum um loftferðir er þeirra störfum þó markaður skýrari rammi með ýmsum sérreglum og því fullt tilefni til þess að taka á athugasemdum flugmanna varðandi starfsumhverfi þeirra í lögunum.

Undanfarinn áratug hefur víða orðið breyting á ráðningarfyrikomulagi flugmanna og þá sérstaklega innan Evrópu. Tilvikum þar sem flugmenn eru ráðnir með óhefðbundnum hætti (e. *atypical employment*), s.s. gegnum starfsmannaleigur og með verktakasamningum hefur fjölgað. Flugmenn sem ráðnir eru þannig til starfa njóta lakari kjara, starfsöryggi er minna og réttindi sem áunnist hafa með gerð kjarasamninga eru ekki til staðar líkt og veikinda- og orlofsréttur. Nú í kjölfar Covid heimsfaraldursins og vegna áhrifa hans á flugrekstur hafa vaknað áhyggjur í alþjóðasamfélagi flugmanna um frekari þróun í átt að óhefðbundnum ráðningum flugmanna.

Flugmaður getur í eðli sínu ekki starfað sem verktaki þar sem starfsumhverfi og skyldur hans uppfylla ekki skilyrði verktöku sem sett hafa verið fram í lögum og dómafrankvæmd. Flugmaður starfar ekki sjálfstætt eins og á við um verktaka. Hann mætir ekki með eigin tæki og tól til vinnu, hann ræður hvorki vinnutíma sínum né verkefnum og getur ekki ráðið aðra sér til aðstoðar.

Víða eru flugmenn ráðnir inn á svokölluðum „zero hour contracts“ en samkvæmt þeim fær flugmaður einungis greitt fyrir þær stundir sem flognar eru. Mörg ríki hafa bannað slíka samninga m.a. vegna öryggissjónarmiða þar sem launatap getur haft áhrif á ákvarðanatöku flugmanns um að hætta við flug sökum veðurs, bilana eða veikinda.² Leggur FÍA til að slíkir samningar verði einnig bannaðir hér á landi. Til stuðnings framangreindu bendir FÍA á niðurstöður tveggja rannsókna³ sem sýna fram á tengsl milli ráðningarforms og öryggismenningu fyrirtækja sem flugmenn störfuðu hjá. Með því er átt við að sýnt hefur verið fram á að munur er á afstöðu til öryggisstefnu vinnuveitanda með hliðsjón af því með hvaða hætti starfsmaðurinn er ráðinn og að slíkt geti haft áhrif á flugöryggi. Þá gaf framkvæmdarstjórn Evrópusambandsins út skýrslu árið 2019 sem ber heitið „Aviation Strategy for Europe: Maintaining

¹ Sjá frétt um dóminn hér: <https://luftfart.nu/ny-dom-i-primera-sag/?fbclid=IwAR3rdFfrtKqTeCCONYwI4XvMIhQ6jUPRvkM1HZTujZUFS7tWqk1-V3BDW54>

² Austurríki, Belgía, Tékkland, Danmörk, Frakkland, Þýskaland, Ungverjaland, Ítalía, Holland, Pólland og Spánn eru dæmi um ríki sem hafa bannað „zero hours contracts“.

³ Annars vegar rannsókn London School of Economics and Political Science (LSE) „European pilots' perceptions of safety culture in European Aviation“ frá 2016 og hins vegar rannsókn Háskólans í Gautaborg „High-flying risks. Variations in working conditions, health and safety behaviours among commercial airline pilots in relation to safety climate.“

*and promoting high social standards*⁴ þar sem lögð er fram heildaráætlun er snýr að því að viðhalda og efla félagsleg réttindi innan flugiðnaðarins.

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.

Athugasemdir FÍA við einstaka kafla frumvarpsins

1) Kafli II. Stjórn flugmála

FÍA telur að við ákvæði 3. mgr. 4. gr. frumvarpsins mætti bæta Vinnumálastofnun við lista þeirra stjórnvalda sem eru Samgöngustofu til aðstoðar við eftirlit en að mati FÍA hefur skort allt eftirlit með erlendum flugrekendum sem setja upp starfsstöð hér á landi. Dæmi eru um að starfsmenn erlendra flugrekenda fái greitt langt undir lágmarkskjörum samkvæmt íslenskum rétti. Með lögum sem sett hafa verið á sviði vinnuréttar er kveðið á um grundvallarreglur sem varða réttindi og skyldur launafólks og atvinnurekenda sem starfa hér á landi. Lögin kveða yfirleitt á um lágmarksréttindi. Óheimilt er að gera samninga um lakari réttindi en kveðið er á um í lögum og teljast slíkir samningar ógildir. FÍA kallar hér eftir virkara eftirliti með flugrekendum sem hafa starfstöð hér á landi og nánari útlistun á framkvæmd og umfangi þess eftirlits.

Almenn vinnulöggjöf heyrir undir félagsmálaráðuneytið, sem fer með yfirstjórn þessa málaflokks en Vinnueftirlit ríkisins og Vinnumálastofnun, fara með framkvæmd einstakra málaflokka. Sérstök löggjöf varðandi opinbera starfsmenn fellur undir fjármálaráðuneytið. Hafa ber í huga að ýmiss konar sérreglur gilda um afmarkaða hópa á vinnumarkaði, svo sem sjómenn og bankastarfsmenn. Jafnframt er kveðið á um réttindi launafólks í kjarasamningum aðila vinnumarkaðsins.

Í þessu tilliti bendir FÍA á, líkt og fram kemur í greinargerð með frumvarpinu, að samræming löggjafar á sameiginlega markaði Evrópska efnahagssvæðisins og einsleitni, ekki aðeins í löggjöf heldur einnig í framkvæmd, er undirstaða jafnrar samkeppnisstöðu fyrirtækja og einstaklinga sem á markaðinum starfa.

2) Kafli III. Aðgangur að íslensku yfirráðasvæði

Ákvæði 23. gr. frumvarpsins veitir víðtækar heimildir til flug í ábataskyni til, frá og innan íslensks yfirráðasvæðis. 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.

⁴ COM (2019) 120 final, Report from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of regions „Aviation Strategy for Europe: Maintaining and promoting high social standards“ sjá <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2019/EN/COM-2019-120-F1-EN-MAIN-PART-1.PDF>

3) Kafli VIII. Flugrekstrarleyfi

Af ákvæðum VIII. kafla frumvarpsins er ljóst að erlendir aðilar geta sótt um flugrekstrarleyfi hér á landi. 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.

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.

4) Kafli IX. Starfræksla loftfara

Í 100. gr. frumvarpsins er fjallað um varaflugvelli en það er sjónarmið FÍA að við starfrækslu flugvéla á leið til áfangastaðar á Íslandi skuli ávallt gera ráð fyrir varaflugvelli í flugáætlun og tilsvarandi 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 stjórnarsýslureglur í tengslum við starfrækslu loftfara, en þar er að finna undankomuleið frá kröfu um varaflugvelli.

CAT.OP.MPA.180 Selection of aerodromes — aeroplanes

(b) The operator shall select at least one destination alternate aerodrome for each instrument flight rules (IFR) flight unless the destination aerodrome is an isolated aerodrome or:

(1) the duration of the planned flight from take-off to landing or, in the event of in-flight replanning in accordance with CAT.OP.MPA.150(d), the remaining flying time to destination does not exceed six hours; and

(2) two separate runways are available and usable at the destination aerodrome and the appropriate weather reports and/or forecasts for the destination aerodrome indicate that, for the period from one hour before until one hour after the expected time of arrival at the destination aerodrome, the ceiling will be at least 2 000 ft or circling height + 500 ft, whichever is greater, and the ground visibility will be at least 5 km.

Ofangreint ákvæði gerir flugfélögum kleift að fljúga til Keflavíkurflugvallar án þess að gera ráð fyrir varaflugvelli í flugáætlun og tilsvarandi 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.

Í Atlantshafshandbók Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (e. North Atlantic operations and airspace manual) segir á blaðsíðu 159 um veðurfar á Íslandi:

4.1.2 Do not be misled, however, into expecting balmy temperatures and unlimited visibility. Extreme seasonal variations are to be anticipated. Like the majority of the North Atlantic, rapidly changing weather conditions involving severe icing, severe turbulence, and heavy precipitation are common, particularly during the wintertime. Again, these rapid changes make accurate forecasts extremely difficult.

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 tilsvarandi eldsneytisforða, óháð þjóðerni flugrekanda og upphafsstað til þess að tryggja flugöryggi og almannahagsmuni.

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.

Í 106. gr. kemur fram að flugstjóri fari með æðsta vald í loftfari og í 108. gr. eru valdheimildir hans skilgreindar. FÍA kallar hér eftir nánari útlistun á þeim tímamörkum sem vald og ábyrgð flugstjórans nær yfir, þ.e. hvenær það hefst og hvenær því lýkur. Þessi tímamarkur hefur verið á reiki í alþjóðasamningum, lögum og reglum. Taka þarf afstöðu með því hvort ábyrgð og um leið vald gildi frá þeim tímamarki er flugstjóri stígur um borð, frá því tímamarki er hurðar lokast eða vélin hreyfist fyrst fyrir eigin vélarafli. Getur þetta haft verulega þýðingu fyrir réttarstöðu flugmanna t.a.m. fyrir dómi.

Óskum þess einnig að samræmis sé gætt sé ætlunin að útfæra tímamörk nánar í reglugerð.

5) Kafli X. Vinnuumhverfi flugverja

Í 117. gr. frumvarps kemur fram að flugrekandi skuli stuðla að góðum aðbúnaði, hollustuháttum og öryggi um borð í loftförum og að virkt eftirlit sé með því að vinnuumhverfi þar fullnægi kröfum laga og reglugerða. FÍA fagnar því að hér sé litið til stefnu Evrópusambandsins varðandi Aviation Safety for Europe (COMMISSION (2015) 0598 – final), sem fjallar um mikilvægi félagslegra réttinda og vinnulöggjafar í tengslum við flugöryggi. 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.

Með ákvæðum kaflans er leitast við að tryggja öruggt og heilsusamlegt vinnuumhverfi og að tryggja að flugrekendur og áhafnir geti í sameiningu leyst öryggis- og heilbrigðisvandamál um borð í loftförum. Þannig er í ákvæðum kaflans fjallað um að virkt eftirlit sé haft með því að þessum markmiðum sé náð. 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 vinnuumhverfi 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.

6) Kafli XI. Tilkynning atvika í flugi

FÍA fagnar ákvæðum kaflans um sanngirnismenningu sem FÍA telur afar mikilvæga í störfum flugmanna. 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.

7) Kafli XIII. Flugvernd

FÍA hefur áður gert athugasemdir varðandi innleiðingu á ákvæðum reglugerðar nr. 2019/103 til breytinga á reglugerð um flugvernd nr. 2015/1998 varðandi bakgrunnsathuganir og 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.

8) Kafli XV. Aðgangur að markaði, þjónustugjöld ofl.

Í 188. gr. frumvarpsins kemur fram heimild ríkisstjórnar til samningagerðar um markaðsaðgang flugrekenda og annarra er annast flugtengda starfsemi o.fl. en að mati FÍA er mikilvægt í því tilliti að tekið sé fram og gætt sé að félagslegum réttindum flugmanna. Er hér sérstaklega átt við að teknar séu upp reglur í lögunum sem koma í veg fyrir að flugmenn vinni á verktakasamningum líkt og áður hefur verið fjallað um í umsögn þessari.

9) Kafli XVII. Bótaábyrgð í loftflutningum

FÍA fagnar sérstaklega ætluðum innleiðingum á alþjóðasamningum á sviði flugverndar sem Ísland hyggst fullgilda og að Montréal samningurinn frá 1999 verði lögfestur. Telur FÍA það sérstaklega jákvætt að valdheimildir flugstjóra muni verða uppfærðar til samræmis við Tokýo-samninginn frá 1963 og Montreal-bókunina frá 2014.

FÍA hefur áður bent á mikilvægi þess að Montréal bókun Alþjóðaflugmálastofnunarinnar verði undirrituð og fullgild.⁵ Til þess að tryggja flugöryggi og bregðast við aukningu óstýrilátra farþega um borð í loftförum er nauðsynlegt að ríki samræmi löggjöf sína á þessu sviði. Nauðsynlegt er að landingarríki hafi lögsögu til þess að bregðast við með mögulegum viðhlítandi viðurlögum. Þannig skapast úrræði, fordæmi og nauðsynleg varnaðaráhrif.

10) Kafli XIX. Leit, aðstoð og björgun

Töluverðar breytingar eru settar fram í frumvarpinu hvað varðar leit, aðstoð og björgun og telur FÍA að ákvæðið geti haft töluverð áhrif á störf flugmanna Landhelgisgæslunnar. Telja verður að nýlunda sú sem setja á í lög í nýju ákvæði 222. gr. nýrra loftferðalaga sé orðuð með afar opnum hætti og að löggjafinn setji með þessu mikið sjálfsákvörðunarvald í hendur ráðherra þegar kemur að leit og björgun af hálfu erlendra hagaðila eða erlendra þjóðríkja innan íslenska björgunarsvæðisins eða á íslensku yfirráðasvæði. Kemur skýrt fram að lögreglu og Landhelgisgæslunni sé heimilt að fela öðrum aðila leit, aðstoð og björgun að hluta eða öllu leyti að höfðu samráði við ráðherra. Er lögð sérstök áhersla á að þessu hlutverki verði sinnt á sem hagkvæmastan og skilvirkastan hátt. Telur FÍA að með þessu sé ráðherra í lófa lagið að kalla til þjónustu erlendra aðila og spara þannig kostnað vegna reksturs Landhelgisgæslunnar, bæði launakostnað og viðhald véla. Þetta geti haft afar neikvæð áhrif á starfsemi Landhelgisgæslunnar.

Þá þykir FÍA skorta skýrari ramma á hvaða kröfur, staðla og réttindi þeir aðilar sem sinna leit og björgun þurfi að uppfylla. Lögin eru óskýr hvað þetta varðar og er algerlega óljóst hvaða gæðastaðall þarf að vera uppfylltur hjá þeim aðilum sem hingað koma til að sinna þessum störfum, eða að lágmarki að upplýsingar um hæfni og getu þessara aðila liggi fyrir, s.s. hvaða reglugerðir þarf að uppfylla, verklag og staðla.

⁵ *Montreal Protocol to Amend the Convention on the Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft* (Montreal Protocol, 2014). Sjá m.a. umsögn FÍA til samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins, vegna hvatningar um fullgildinguna Montréal bókunar Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, dags. 23. janúar 2019.

FÍA telur einnig vanta frekari skýringar á hvað felst í heimild í 3. mgr. um að ráðherra geti veitt erlendum stjórnvöldum og öðrum hagaðilum heimild til leitar og björgunar, sem og frekari afmörkun og ramma utan um þessa heimild, sbr.:

- Í hvaða tilvikum á þessi heimild við, er um að ræða atviksbundin tilvik þar sem ráðherra óskar eftir aðstoð? Hér þurfa að vera skýr skilyrði fyrir því að ráðherra óski eftir aðstoð, t.d. að ekki sé til staðar geta hér á landi til að sinna ákveðnu verkefni eða að verið sé að vinna með öðrum erlendum ríkjum og hagaðilum í tengslum við þjóðréttarlegar skuldbindingar Íslands?
- FÍA telur rétt að bæta við ákvæðið að þegar þessi heimild er notuð og erlent ríki eða hagaðili kemur til að sinna leit og björgun sé það unnið unir stjórn Landhelgisgæslu Íslands sem fer með samhæfingu allra tiltæka björgunaraðila, sbr. 2. mgr. ákvæðisins.
- Þá leggur FÍA til að afmarka betur þegar öðrum aðilum er falin leit, aðstoð og björgun að það sé gert þannig að haft sé samráð við Landhelgisgæsluna ef um er að ræða atvik á hafi eða lögregluna ef um er að ræða atvik á landi, þannig að þeir aðilar sem sinna viðkomandi störfum á Íslandi séu með i ráðum hvernig staðið er að nýtingu þeirra krafta sem óskað er eftir.
- Einnig gæti talist til bóta að bæta við ákvæðið að viðkomandi erlent ríki eða hagaðili skuli gera grein fyrir þeirri getu og hæfni sem viðkomandi býr yfir til að aðstoða við leit og björgun þannig að þeir aðilar sem sinna viðkomandi verkefnum á Íslandi geti áttað sig á umfangi og getu viðkomandi og nýtt krafta þeirra sem best eða haft forsendur og grundvöll fyrir hugsanlegri samvinnu aðila við þessi verkefni.

FÍA leggur til að lögfest verði sú framkvæmd að ráðherra skuli ekki veita erlendum stjórnvöldum og öðrum hagaðilum heimild til leitar innan íslensks yfirráðasvæðis nema í samráði við lögreglu ef um er að ræða atvik á landi en Landhelgisgæsluna sé um að ræða atvik á sjó, t.a.m. með eftirfarandi hætti:

„Að höfðu samráði lögreglu ef um er að ræða atvik á landi eða Landhelgisgæsluna ef um er að ræða atvik á hafi getur ráðherra veitt erlendum stjórnvöldum og öðrum hagaðilum heimild til leitar og björgunar innan íslensks yfirráðasvæðis að fullnægðum þeim skilyrðum sem hann kann að setja með tilliti til atvika hverju sinni. Viðkomandi erlend stjórnvöld eða hagaðili skulu gera grein fyrir þeirri getu og hæfni sem viðkomandi býr yfir til að sinna leit og björgun innan íslensks yfirráðasvæðis, veita slíkar upplýsingar til leitar- og björgunarstjórnstöðvar og vinna undir stjórn Landhelgisgæslu Íslands sem fer með samhæfingu allra tiltæka björgunaraðila, sbr. 2. mgr. ákvæðisins.“

FÍA vill einnig gera almenna athugasemd um samræmingu í orðnotkun og að öll hugtök sem notuð séu megi finna í hugtakasafni þýðingarmiðstöðvar. FÍA vill einnig leggja fram þá tillögu að enska heitið sé í sviga fyrir aftan íslensku hugtökin í orðskýringum í ljósi þess að lögin byggja á alþjóðlegu lagaumhverfi og margir þeir er starfa á þeim vettvangi er lögin eiga við þekkja jafnvel hugtökin aðeins á ensku.

FÍA áskilur sér rétt til að koma að frekari athugasemdum á seinni stigum við vinnslu frumvarpsins verði þess kostur. Sé óskað nánari upplýsinga eða gagna um ofangreind atriði er FÍA reiðubúið að veita þær.



Fyrir hönd Félags íslenskra atvinnuflugmanna,

Sonja Bjarnadóttir, lögfræðingur FÍA