

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið  
Sölvhólgata 7,  
101 Reykjavík

Reykjavík 17. febrúar 2021

## **Efni: Umsögn um frumvarp til laga um uppbyggingu og rekstur flugvalla og þjónustu við flugumferð**

Til áréttingar, þá er þessi umsögn bundin við þarfir almannaflygs og mönnuð loftför, með sérstaka áherslu á landingarstaði í þjónustuflokki C samkvæmt þjónustusamningi ríkisins við Isavia ohf. Sjá nánar Viðauka I.3 við þjónustusamning, en þar eru tíundaðir þeir landingarstaðir í þessum flokki sem eftir eru á skrá.

Ekki verður annað ráðið af lestri frumvarps til laga um uppbyggingu og rekstur flugvalla og þjónustu við flugumferð, en að landingastaðir víðsvegar um land í þjónustuflokki C hafi gleymst í málsmeðferð.

Samkvæmt rekstrarsamningi við ríkið ber Isavia ohf. ábyrgð á rekstri umræddra landingarstaða, sem í flestum tilfellum felur eingöngu í sér að setja upp vindpoka á vorin og valta umrædda braut, en í gegnum tíðina hefur Isavia ohf. tekið fjölmarga slíka landingarstaði af skrá og hætt að sinna þeim til að spara einhverja smáaura.

Ef landingarstaður er tekinn af skrá, þá er hann ekki lengur aðgengilegur fyrir flugmenn og -nema hjá flugskólum og -klúbbum sem heimila eingöngu landingar á skráðum landingarstöðum. Einnig er viðkomandi landingarstaður afmáður af opinberu sjónflugskorti fyrir Ísland, sem gefið er út af Isavia ohf.

Fyrir utan takmörkun á aðgengilegum landingarstöðum, þá getur slíkt skaðað flugöryggi, ef flugmaður, -nemi, hefur ekki lengur valkost um að lenda, t.d. ef aðstæður daprast, eða ef viðkomandi telur eitthvað óeðlilegt við ástand flugvélar, annars vegar vegna þess að flugmaður hefur ekki heimild til að lenda utan skráðra landingarstaða nema í neyð og hins vegar vegna þess að flugmaður veit ekki af umræddum landingarstað, þar sem hann hefur verið máður af opinberum kortum.

Ekki eru öll loftför bundin við landingar á skráðum landingarstöðum. Í þeim tilfellum gildir að flugmaður lendir á eigin ábyrgð og að fengnu leyfi ef landingarstaður er í einkaeigu. Þannig er heimilt að lenda á vegum, slóðum, snævi þakinni jörð, vötnum og afskráðum landingarstöðum, svo dæmi séu tekin. Eru flugmenn þá bundnir ákvæðum viðeigandi regluverks, svo sem lög um loftferðir, reglugerð um almannaflyg, hvortveggja byggt á alþjóðlegum samþykktum, auk laga um náttúruvernd.

Það regluverk hefur dugað bæriliga hingað til, nema innan þjóðgarða, svo sem sjá má í bannákvæðum í lögum um Vatnajökulsþjóðgarð og frumvarpi til laga um miðhálandisþjóðgarð.

Vatnajökulsþjóðgarður þekur um 14 þúsund ferkílómetra, sem er rösklega 50 sinnum stærra landsvæði er gjörvallt borgarland Reykjavíkur að meðtöldum fjöllum, heiðum og eyjum, eða einn þriðji af Danmörku. Í Vatnajökulsþjóðgarði er einfaldlega bannað að lenda loftfari, hvaða nafni sem það nefnist, nema samkvæmt geðþóttaákvörðun þjóðgarðsvarðar, sem gefur sér tvær vikur til umhugsunar eftir að sótt er um leyfi.

Einu gildir hvort um er að ræða lendingu á eða utan skráðra landingarstaða. Þetta er gerræðisvald, sem fært er frá ríkinu með stofnanavæðingu stórs hluta hálandis Íslands undir fölsku flaggi náttúruverndar.

Í frumvarpi til laga um miðhálandisþjóðgarð er framangreint gerræði mildað þannig að heimilt sé að lenda á skráðum landingarstöðum innan þjóðgarðsins án undangenginnar umsóknar um leyfi, sem hljómar vel í eyru þeirra sem ekki þekkja málavöxtu. Nægir að lesa athugasemdir við frumvarpið til að fá betri innsýn í þær tálmanir sem þetta felur í sér. Aðkoma Isavia ohf. að þessum þætti er afskráning landingarstaða til að spara klink, sem þá setur viðkomandi landingarstað undir geðþóttavald þjóðgarðsvarðar og tveggja vikna umþóttunartíma.

Útúrdúr minn með tilvísun í lög um Vatnajökulsþjóðgarð og frumvarp til laga um miðhálandisþjóðgarð er til að undirstrika þær afleiðingar sem aðgerðir Isavia ohf. hafa í tengslum við bannmenningu í kringum þjóðgarða á Íslandi og hvernig sértæk lög um þjóðgarða trompa lög um loftferðir, reglugerð um almannaflog og lög um náttúruvernd, svo eitthvað sé nefnt. Þetta þarf að leiðrétta.

Í þessu frumvarpi er eingöngu vísað til Isavia ohf. (550210-0370), en ekki dótturfélaga þess, Isavia Innanlands ehf. (591219-1380), Isavia ANS ehf. (591219-1460), Tern Systems ehf. (650997-2559) og Fríhöfnin ehf. (611204-2130). Auk þessa á Isavia ANS ehf. tvö dótturfélög.

Lendingarstaðir á Íslandi, að undanskildum Keflavíkurflugvelli, heyra í raun undir Isavia Innanlands ehf.

Niðurlag mitt eftir þennan langhund er að undirstrika að hagsmunagæsla almannaflegs er öll á hendi sjálfboðaliða innan klúbba og félagasamtaka. Samráð opinberra aðila við þessa grasrót er öll í skötulíki og skilningur á þörfum grasrótarinnar virðist oft á tíðum afar takmarkaður hjá þeim sem véla um viðhald og rekstur.

Ísland er ein mesta flugþjóð heims þegar litið er til hlutfalls þjóðartekna af flugtengdum og flugsæknum rekstri. Undirstaðan undir þessa atvinnugrein er grasrót flugsins. Þar koma saman flugnemar, flugkennarar, starfandi flugmenn, fyrrverandi flugmenn, fjölskyldur þeirra, vinir og annað flugáhugafólk. Það er synd hvað þessi mikilvægi hlekkur í hagkerfi landsins fær takmarkaðan skilning hjá hinu opinbera.

Það kostar sáralítið að viðhalda landingarstöðum í flokki C, en að endurheimta afskráðan landingarstað getur reynst bæði kostnaðarsamt og illframkvæmanlegt, ef sækja þarf heimildir í gegnum tímafreka matsferla og leyfisumsóknir.

Það er af sem áður var þegar opinberir forsvarsmenn flugmála á Íslandi voru leiðandi í uppbyggingu grasrótar flugsins. Sú saga mætti gjarnan endurtaka sig og er það best gert með því að tryggja heimildir flugmanna innan þjóðgarða jafnt sem utan og festa í samninga milli ríkis og rekstraraðila skuldbindingu til að viðhalda þeim innviðum flugs sem til staðar eru.

Virðingarfyllt,

Sigurður Ingi Jónsson  
Flugmaður og fv. forseti Flugmálafélags Íslands