

Reykjavíkurlflugvelli, 16. nóvember 2020

### **Efni: Umsögn um drög að frumvarpi til laga um loftferðir**

Vísað er til draga að frumvarpi til laga um loftferðir sem birt var á samráðsgáttinni 19. október 2020. Vakinn er athygli á umfangi frumvarpsdraganna, sem eru litlar 98 blaðsíður og greinargerðin 138 blaðsíður. Þegar kynnt var í byrjun árs frumvarp til breytinga á gildandi lögum um loftferðir vakti Isavia ohf. (félagið) athygli á umfangi og bólgnum texta frumvarpsins. Að þessu leyti hefur ekkert breyst. Félagið hefur gagnrýnt aðferðina við frumvarpsvinnuna þ.e. ekki hafi verið settur vinnuhópur með þátttöku hagaðila sem er mikilvægt við endurskoðun af þessu tagi, sem hefði þá endurspeglað mismunandi sjónarmið, bætt afurðina, auðveldað eftirvinnslu og tekið á helstu hnökrum frumvarpsins. Þær fjórar vikur sem veittar voru til athugasemda er lítill tími miðað við umfang draganna og duga engan veginn til að gera megi ítarlegar athugasemdir við frumvarpið. Félagið afmarkar því umsögn sína við mikilvægustu þætti þess sem varðar félagið þ.e. ákvæði er varðar flugvelli, flugleiðsögu og flugvernd. Gerður er fyrirvari um frekari athugasemdir á síðari stigum. Félagið óskar eftir að koma að eftirfarandi athugasemdum.

### **Almennar athugasemdir við frumvarpið**

Ljóst er að frumvarpið varðar ein flóknustu og reglusettestu starfsemi sem til er og að ríkar kröfur eru gerðar til öryggis rekstrar, starfsfólks og verndar. Eins og fram kemur í frumvarpinu er umtalsverður fjöldi EES gerða á þessu sviði og árlega töluverður fjöldi breytinga á þeim. Því þarf vissulega að huga að því að lög á þessu sviði hafi að geyma fullnægjandi lagastoð fyrir kröfum til starfseminnar og til innleiðingar alþjóðlegum skuldbindingum þ.m.t. viðaukum Chicago samningsins og EES gerðum en megnið af fyrrnefndu skuldbindingunum eru nú innleiddar í gegnum EES samninginn og EASA gerðir. Þrátt fyrir þetta má ekki víkja frá þeirri meginreglu að lög séu almenn og sértæk ákvæði varðandi framkvæmd einstakra þátta séu útfærð í ákvæðum reglugerða þ.m.t. innleiddum EES gerðum.

Þegar frumvarpið er skoðað verður ekki annað séð en verið sé að endurskrifa stóran hluta þeirra gerða sem frumvarpinu er ætlað að verða lagastoð fyrir inn í lagatextann um leið og verið er að bæta við víðtækum heimildum ráðherra til að setja reglur til innleiðingar á kröfum um sömu efnisþætti. Þannig er frumvarpið að því leyti gallað að endurskoðunin hefur fyrst og fremst miðað að því taka inn sértæk ákvæði þessara gerða eða innlendra reglugerða án þess að tilraun sé gerð til að greina á milli almennra heimilda í lögum eða sértækra ákvæða gerðanna. Um leið hverfur svigrúm til mats á nýjum skuldbindingum og til að meðhöndla jaðartilvik sem óneitanlega verða mörg hér á landi þar sem við erum á útjaðri Evrópu og fjarri þeim vandamálum sem EES reglum er ætlað að taka á. Þannig er ljóst að breyta þarf lögnum nánast við innleiðingu hvernar nýrrar gerðar og þær verða margar. Nú þegar liggja fyrir breytingar á EES gerðum sem kalla á breytingar á þessu frumvarpi eða gera einstök ákvæði þarflaus.

Í greinargerð frumvarpsins sem samið var í samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu kemur fram að því sé m.a. ætlað að styðja við nýja stefnu á sviði flugmála sem er gott og blessað, en um leið þarf að gæta að því að loftferðalög varði fyrst og fremst örugga starfrækslu á sviði flugs en að hin pólitíska stefnumótun og lagasetning fari fram í gegnum samgönguáætlun.

Þá er bent á að við skiptingu Flugmálastjórnar Íslands með lögum nr. 100/2006 um stofnunina og lögum nr. 102/2006 um stofnun hlutafélags um flugleiðsögu og flugvelli var kveðið á um aðgreiningu á milli stjórnsýslu, þ.m.t. eftirlits annars vegar og flugleiðsögubjónustu og flugvallareksturs hins vegar. Um leið var kveðið á um almennar eftirlitsheimildir stofnunarinnar í lögum um stofnunina, nú í lögum nr. 119/2012. Félagið er þeirrar skoðunar að svo eigi að vera áfram, þannig að eftirlitsheimildir Samgöngustofu á sviði flugmála eigi heima í lögum um stofnunina en ekki í lögum um loftferðir. Reyndar er í frumvarpinu farið í öfuga átt og lagt til að hluti eftirlitsheimilda Samgöngustofu í flugmálum séu felldar niður í lögum um stofnunina. Sama á við um heimildir stofnunarinnar til að framselja eftirlitsheimildir öðrum sem og annarra stofnana til að fara með sambærilegt eftirlitshlutverk eins og EASA eða Eftirlitsstofnun EFTA þ.e. slík ákvæði eigi heima í lögum um Samgöngustofu. Þá eigi ákvæði sem varða rannsóknir flugslýsa heima í þeim lögum en ekki lögum um loftferðir. Nánar er vísað til þessara ákvæða síðar. Auk þess vekur það athygli að verið er að setja reglur um samstarf EASA og Eftirlitsstofnunar EFTA.

Gerð er athugasemd við að ekki fylgi með frumvarpinu samanburðartafla þar sem gerð er grein fyrir með tæmandi hætti hvaða ákvæði falla niður, hverjum er breytt og hvernig einstök ákvæði eru flutt innan greina frumvarpsins. Þá er ekki gerð grein fyrir nýmælum í frumvarpinu hvaðan þau koma, áhrif þeirra á núverandi starfsemi og hvort þau séu íþyngjandi með einhverjum hætti og þá fyrir hvern. Með sama hætti er ekki nema í undantekningar tilvikum, gerð grein fyrir því þegar verið er að breyta ákvæðum eða fella niður ákvæði, hverju er verið að breyta og hvers vegna - þannig liggja ekki fyrir rök að baki breytingu svo hægt sé að leggja mat á efnislegar forsendur þeirra.

Gerð er athugasemd við notkun skástrika (/). Víða eru notuð skástrik á milli orða flugrekandi/ umráðandi, milli og/eða, eða við notkun eintölumyndar og fleirtölumyndar. Þetta er hvítleitt í lagatexta og undantekningarlaust er hægt að nota annaðhvort og eða eða. Þá á alltaf að nota eintölumynd nema efnisákvæðið krefjist fleirtölu. Þá er bent á að s.s. er ekki viðurkennd skammstöfun en t.d. er það.

Bent er á að í oft bólgnum texta í greinargerð er skortur á að skýra efni textans þ.e. ekki bara endursegja efni innleiddu gerðarinnar því að hann liggur þegar fyrir.

Þá er það mat félagsins að óheppilegt sé að endurskrifa efnisákvæði Evrópugerða í íslenskan lagatexta eins og gert er í frumvarpinu þar sem þær eru síðan innleiddar orðrétt í íslenskan rétt á grundvelli EES samningsins. Þetta er óþarft, auk þess sem stöðug þróun er á EES gerðum og þetta leiðir til breytingar á lögum með sömu efnisákvæðum, auk þess sem líkur á misræmi milli texta laganna og gerðarinnar getur leitt til misræmis í túlkun og beitingu. Með þessu er að óþörfu verið að belgja út lagatexta sama efnis og gerð sem er innleidd orðrétt.

Félagið hefur lagt áherslu á að Evrópureglur séu innleiddar í íslenskan rétt án tafar, á grundvelli reglugerðarheimildar ráðherra í lögum, sem er með skýrum efnisheimildum vegna nýrra skuldbindinga. Þá leggur félagið sem fyrr áherslu á að reglugerðir Evrópusambandsins séu innleiddar eins og þær koma

af kúnni, að ekki sé gengið lengra en þar er gert ráð fyrir, nema ríkar ástæður séu til og efnislega sé gerð grein fyrir ástæðum þess sé það er gert.

Upptalning á reglugerðarheimild ráðherra í lok hvers kafla eru ekki tæmandi þar sem frekari heimildir er að finna í einstökum lagaákvæðum í sama kafla, rétt að huga að því að hafa þessar heimildir allar á sama stað.

Þá kemur spáskt fyrir sjónir að kveðið skuli á um að reglugerðarheimildir séu bundnar við einstaka kafla en ekki almennt til framkvæmdar á ákvæðum laganna án þeirrar takmörkunar. Þá verður ekki séð hvaða röksemd liggja að baki því að kveða á um mismunandi gildissvið einstakra kafla í stað þess að kveða á um það í gildissviðsákvæði laganna ef þörf er á. Sama er að segja um að í lögum hér á landi sé kveðið á um samvinnu Eftirlitsstofnunar EFTA og EASA.

Félagið gerir athugasemdir við orðskýringarnar í lögnum. Meirihluta þeirra er líka að finna í reglugerðinni. Þannig eru sömu hugtökin skilgreind bæði í lögnum og í reglugerðinni sem er óþarft auk þess sem sömu hugtök eru skilgreind með mismunandi hætti sbr. lögbært stjórnvald. Óljóst er hvaða tilgangi þetta þjónar. Það að hafa skilgreiningar á tveim hugtökum eða orðum um sama efni getur valdið ruglingshættu. Bent er á að víða í íslenskum reglugerðum á sviði flugs er að finna orðskýringar sem geta verið mismunandi milli reglugerða. Þegar þetta var skoðað fyrir nokkrum árum mátti finna allt að fjórar mismunandi skýringar á sama orði eða hugtaki. Þannig er verið að eyða ómældu rými í vitleysu. 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.

Félagið hefur áður gert athugasemd við notkunina á vottun og er ósammála um að þýðing á orðinu „certificate“ sé vottorð þrátt fyrir að þýðingamiðstöð UTN hafi komist að þeirri niðurstöðu. Burtséð frá því gerir EASA reglugerðin ráð fyrir að notast megi ýmist við vottorð/skírteini/starfsleyfi. Aðalatriðið er að í frumvarpinu leiðir vottun stundum til skírteinis og stundum til vottorðs án þess að greinarmun sé á þessu að finna. Lagt er til að þetta verði samræmt þannig að vottun leiði til útgáfu skírteinis sem samræmist þá núverandi notkun orðsins.

Þá gerir félagið athugasemd við notkun á starfræksla í ábataskyni (e. commercial operation). Ekki er að finna skýringu á þessari breytingu. 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.

Fram kemur í frumvarpinu að lögbært landsyfirvald hér á landi er Samgöngustofa nema annað sé tekið fram. Eðlilegt er þá í ljósi þess að *lögbæru landsyfirvaldi* í frumvarpstextanum sé skipt út fyrir Samgöngustofu nema annað eigi beinlínis við.

Þá gerir félagið alvarlegar athugasemdir við þær áætlanir sem fram koma í frumvarpinu að fella niður lögveð vegna gjalda flugvalla og flugleiðsögu nú í 195. gr. og sem skilyrði afskráningar skv. 46. og 47. gr. án nokkurra skýringa eða samráðs um þær áætlanir við félagið. 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 viðtækari 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. Rekstraraðili flugvalla og flugleiðsögu hefur ríka þjónustuskyldu og getur ekki hafnað loftfari eða flugrekanda þjónustu þó að hann standi ekki í skilum á gjöldum og er alveg jafn berskjaldaður gagnvart notanda sem greiðir ekki. 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.*

Sama er að segja um breytingu á stöðvunarheimildinni í 136.gr. gildandi laga, með kyrrsetningarheimild í 198. gr. frumvarpsins. Hugmynd frumvarpshöfunda um að rekstraraðili flugvallar, flugleiðsögu-þjónustu og Samgöngustofa geti lagt fram beiðni um kyrrsetningu loftfars til sýslumanns uns *lögmaelt* gjöld skv. 1. mgr. eru greidd, eða trygging sett fyrir greiðslu, að öðrum skilyrðum uppfylltum er gjörsamleg haldlaus. Sú staðreynd að við búum á eyju hefur ekki breyst ekki frekar en að loftfar er hreyfanlegt og er á ferð allan sólarhringinn 365 daga á ári. Flugstjóri loftfars sem ekki hefur greitt gjald bíður ekki eftir því að skrifstofa sýslumanns opni á mánudagsmorgni eða að röðin komi að rekstraraðila flugvallar í símanum hjá sýslumanni. Hann verður floginn í burtu og kemur aldrei aftur eða ef hann kemur aftur þarf að hefja ferlið upp á nýtt og loftfarið verður aftur farið þegar skrifstofa sýslumanns opnar. Núverandi ákvæði hefur verið með í lögum síðustu 60 ár og margoft hefur reynt á beitingu þess, vegna ógreiddra gjalda eða vanskila stærri flugrekenda sem og vegna minni flugrekenda eða loftfara sem hafa hér viðkoma einu sinni og síðan ekki meir. Í örfáum tilvikum hafa þessi mál ratað til dómstóla en í mörgum tilvikum hefur því verið beitt vegna minni loftfara sem hefur leitt til greiðslu án frekari eftirmála. Þá hefur ákvæðið ákveðið forvarnargildi. Þeir sem hér fara um vita af því og reyna ekki að fljúga frá gjöldum. Við könnun félagsins á stöðvunarheimildum í nágrennaríkjum kom í ljós að bæði Bretland og Kanada voru með svipuð ákvæði en gengu þó lengra og að flest ríki eru með stöðvunarákvæði þó með mismunandi hætti sé. Þar að auki er leiðin skv. lögum um kyrrsetningu og lögbann alltaf fær óháð þessu nýja ákvæði.

Mikilvægt er að halda báðum þessu heimildum inni. Stöðvunarheimildin nýtist vegna loftfara sem ekki eru skráð hér en eiga hér viðkomu og lögveðsheimildin vegna loftfara sem hér eru á skrá enda verði Samgöngustofu gert skylt að hafna afskráningu ef þau eru ekki greidd eða trygging sett vegna þeirra.

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. (211)

Í innleiðingarákvæði frumvarpsins eru aðeins tilgreindar þrjár gerðir sem innleiddar eru með lögnum en ekki minnst á reglugerð (ESB) nr. 2018/1139 frá 4. júlí 2018 um sameiginlegar reglur um almenningsflug og um stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins og mökk af öðrum gerðum sem vísað er til sem verið er að innleiða.

### Athugasemdir við einstaka greinar

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.

1. gr. Í greinargerð er kveðið á um „að því marki sem það er þjóðhagslega hagkvæmt, eykur atvinnusköpun og stuðlar að jákvæðri byggðapróun. Þessi lykilviðfangsefni flugstefnu hafa í megindráttum legið til grundvallar þeirri vinnu sem liggur að baki frumvarpinu.“ Mikilvægt er að skýrt sé skilið á milli pólitískrar stefnumótunar og öryggis. Að blanda saman öryggisreglum í flugi og byggðasjónarmiðum eða þjóðhagslegri hagkvæmni er órökrétt leið. Samgönguáætlun hefur að geyma hin pólitísku markmið og fjármögnun þjónustu og á að gera það áfram. Að því marki sem vikið er að hagkvæmni í EASA reglugerðinni, þá lýtur umfjöllun um hagkvæmni að kostnaðarhagkvæmni, m.a. með því að forðast tvíverknað og stuðla að skilvirkni í tengslum við reglusetningu, vottun og eftirlit og nýta fjármagn með skilvirkum hætti.

2. gr. Mikil textaumfjöllun er um afmörkun loftrýmisins í ljósi þess að *stefna íslenskra stjórnvalda í málefnum geimsins hefur ekki verið mótuð og nýleg flugstefna tekur ekki afstöðu til þessa*. Jafnframt vegna þeirrar niðurstöðu að *íslensk löggjöf er fáorð um málefni geimsins*. Er því ekki tilefni í þessu frumvarpi til þess að varpa fram skilgreiningu á ytri mörkum loftrýmisins og geimsins. Á það hefur verið bent að þessi skortur á skilgreiningu hefur takmarkaða praktíska þýðingu, t.a.m. tilgreinir geimréttarsamningurinn að tunglið sé í geimnum og veitir þannig nokkrar vísbendingar um afmörkun.

3. gr. 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.

Síðan má velta 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.

- 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 flugskeyrðum, þ.m.t. flughermar, flugþjálfunartæki, flug- og leiðsöguferlaþjálfar (FNPT) og grunnþjálfunartæki fyrir blindflug.
- 28 og 29. lögbært stjórnvald og lögbær stjórnvöld?
- 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.
- 35. *Ríkisloftfar*: Ekki er um tæmandi talningu að ræða í skýringunum því ríkisloftfar getur líka verið loftfar í eigu ríkis til flutnings á þjóðhöfðingja.

- 37. *Starfræksla í ábataskyni:* Óskýrt er að nota hugtakið ábataskyni því flug geta verið í ábataskyni vegna hinna ýmsu ástæðna án þess að vera gegn greiðslu eða annars konar gjaldi. Þannig er flug oftast í ábata einhvers óháð því hvort það sé í viðskiptatilgangi eða ekki. Ábati þarf ekki að vera fjárhagslegur. Réttara væri því að nota í viðskiptaskyni eða viðskiptatilgangi en ekki í ábataskyni. Horfa verður einnig til skilgreiningar á „fyrirtæki“ í þessu samhengi. Í EASA reglugerðinni er notað orðalagið sem flug í ábataskyni í samræmi við þýðingu á e. commercial operation, a-liður 2. tölul. 140. gr. í 2018/1139 sem er villandi þýðing og ætti að þýðast í viðskiptaskyni. Athugasemd þessi á við á öllum stöðum frumvarpsins þar sem vísað er til í ábataskyni.
- 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 tiltekins kröfustaðals. Þessi breyting er líklegt til að valda ruglingshættu.

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.

4. gr. Síðustu tveir málslíðir ákvæðisins eru óþarfar 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, tvítekningar eru óþarfar.

5. gr. 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.

6. gr. Sama og við 5. gr.

7. gr. Sama og við 5. gr.

8. gr. Sama athugasemd á við hér og gerð er við 5. gr. að ofan. Hér er verið að tilgreina verkefni EASA sem ella væru á verksviði SGS og er ekki verið að færa umboð til þeirra sérstaklega. Orðalagið er truflandi. 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. Í frumvarpinu hefur verið farin sú leið að setja allar reglugerðarheimildir saman í eitt ákvæði í enda hvers kafla. Ekki er gerð athugasemd við það fyrirkomulag heldur að jafnframt er að finna ákvæði um reglugerðir inn í sjálfum ákvæðunum, sem gerir löggin óskýrari og ekki því hægt að líta á reglugerðarákvæðin með tæmandi hætti. 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.

9. gr. Sama og við 5. gr.

10. gr. 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.

11. gr. 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.

12. gr. Sama og við 5. gr. Einnig er verið að endurtaka ákvæði EES- samningsins sem er óparft.

13. gr. Sama og við 5. gr.

14. gr. Sama og á við 5. gr. 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.

15. gr. Sama og við 5. gr.

16. gr. Sama og við 5. gr.

17. gr. Sama og við 5. gr.

18. gr. Heppilegra að orða það svo að aðgerðaráætlun skuli fylgja landsáætlun um flugöryggi.

19. gr. Á heima í lögum um rannsóknarnefnd samgönguslysa.

20. gr. 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. Gerð er athugasemd við orðalagið í ákvæðinu sem og öðrum reglugerðarákvæðum laganna að þær séu til frekari fyllingar til framkvæmdar kaflans, frekar ætti að styðjast við orðalagið *til frekari fyllingar eða framkvæmdar á ákvæðum laganna*. Þá er einnig kveðið á um heimildir í einstökum ákvæðum, heppilegra ef hugmyndin að hafa hvern kafla með reglugerðarstoð að hún sé tæmandi fyrir kaflann.

21. gr. Óparfi er að telja sérstaklega upp atriði í d-lið því það fellur allt undir í a-liðnum. F-lið í viðskiptatilgangi en ekki ábataskyni, vísað er til athugasemda við 3. gr. varðandi hugtakið í ábataskyni. 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.

22. gr. 7. mgr. það leiðir af eðli bannsins og ákvæðið því óparfi.

23. gr. Sama og við 3. gr. varðandi hugtakið í ábataskyni. Óljóst er hvort það eigi að sækja um undanþágu hjá ráðherra eða SGS í 3. og 4. mgr.

25. gr. Orðið „til“ er ofaukið í 2. mgr. og varðandi heiti greinarinnar er heppilegra að nota eintölu, „flugvelli“.

26. gr. 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?

27. gr. Vantar inn í upptalninguna hugtakið „skírteini“.

29. gr. Vottun á að leiða til útgáfu skírteinis ekki vottorðs.

31. gr. Þegar búið er að ákveða að SGS eigi að framkvæma ákveðin verkefni þá ætti að taka SGS sérstaklega fram í lögnum frekar en að vísa til lögbærs stjórnvalds til að auðvelda skilning á lögnum. Þá er villa í greinargerð, á ekki við um d-lið 5. mgr. 38. gr. b. Ákvæðið þarf að skýra því tekið er fram í greinargerð að gildissviðið verður mun víðtækara en í dag. 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.

32. gr. Hvað er átt við um skyldubundin fyrirmæli? Þurfa þau að varða öryggi?

33. gr. 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?

34. gr. 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.

35. gr. 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.

36. gr. Taka má út orðalagið „í lofti sem og jörðu“ þar sem það er óþarft.

37. gr. 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 áttað sig á því innan hvaða ramma eftirlitið fellur og hvaða kröfur eigi við í því tilfalli, t.d. er varðar persónuverndarlög.

38. gr. Greinargerðin minnst ekki á eldra ákvæði eða reglugerð um flugvirkt sem á við um efnið. Þetta ferli kallast flugvirkt og til er flugvirktarráð 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.

39. gr. 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. Í 2. mgr. er beinlínis röng staðhæfing því að það er Isavia ANS efh. sem annast þetta verkefni. Þarf að umorða til endurspegla raunveruleikann.



40. gr. Hér mætti kveða á um skyldu stofnunarinnar til að gera meginefni skráarinnar aðgengilega á heimasíðu sinni (í samræmi við það sem þegar er gert). Þá vantar að gerð sé grein fyrir því hverju er verið að breyta.

41. gr. Hér er vísað til skírteinis en ekki vottorðs, vísað til athugasemda félagsins varðandi hugtakanotkun vottorða og skírteina.

42. gr. Ekki verður annað séð en að a og c-liðir taki til sömu aðila.

46. gr. 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.

47. gr. 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.

51. gr. Um nánari framkvæmd þessa kafla – heimild um nánari framkvæmd laganna, sjá aths. við ákvæði 20. gr.

64. Reglugerðarheimild er einnig að finna inn í lögum en ekki í reglugerðarákvæði, sjá aths. við ákvæði 20. gr.

65. gr. Sama og við 64. gr.

73. gr. Samkvæmt venju, hugtakanotkun og skv. þýðingu EES-gerða ætti að notast við hugtakið skírteini sem útgefið er í framhaldi af vottun einstaklinga og ætti heiti greinarinnar að endurspeglar það „vottun einstaklinga“. 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. Skástríkanotkun eykur rugling, væntanlega gilda reglurnar bæði um þá sem sækja um vottorð og áritanir. Athugasemdir sem fyrir við að vottun leiði til útgáfu skírteinis ekki vottorðs enda gerir EASA gerið ráð fyrir þeim valkosti.

76. gr. Í greinargerð er villa, vísað til 3. mgr. en á að vera 4. mgr. 32. gr.

79. gr. 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.

94. gr. vísað til aths. varðandi gildissvið einstakra kafla?

101. gr. 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?

120. gr. Hvað felst í því að vera umhyggjusamur?

125. gr. 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.

126. gr. 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.

132. gr. Ekki verður ráðið af orðalagi greinarinnar að hvaða marki heimild Samgöngustofu stendur til að ákveða vottunargrunn flugvallar. Í EASA reglugerðinni er skýrt tilgreint 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.

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 (innanlandsflugvelli). Hér er spurning um stöðu flugvalla sem eru opnir almenningi en falla ekki undir EASA reglugerðina, þ.m.t. um 9 velli sem í dag flokkast skv. reglugerð 464/2007 sem skráðir landingastaðir. En til þeirra eru nú gerðar vægari kröfur og ekki ljóst nákvæmlega hvaða búnaður og hvert umfang vottunarinnar eigi að vera.

Af 3. mgr. mætti ráða að flugvöllur verði vottaður fyrir flugafgreiðslu en það er aðeins ef hann hefur slíka starfsemi með höndum.

133. gr. 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.

134. gr. 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.

135. gr. Engin umfjöllun um hverju sé verið að breyta og hvers vegna eða tilvísun til ákvæða gildandi laga.

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.

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.

Hér þarf líka að skoða hvort sömu viðmið eigi við um Keflavíkurlugvöll og innanlandsflugvelli þar sem starfsemin.

138. gr. Mjög loðið hvaða gögn er um að ræða – spurning hverju þetta bætir við flugupplýsingagögn og flugvallarhandbók sem eru nú þegar önnur ákvæði um.

139. gr. Ef ákvæði um öryggisstjórnunarkerfi er ætlað að taka til landingastaða getur það orðið mjög íþyngjandi og kostnaðarsamt.

141. gr. Hér vantar að bæta við ...til samræmis við auglýstan flokk björgunar- og slökkviþjónustu.

142. gr. Kannski ekki galið en nýtt og íþyngjandi. Einnig skiptir þetta máli tengt fyrri athugasemdum gildir þetta um millilandaflugvelli eða alla áætlanarflugvelli? Þarf að áréttta t.d. í greinargerð að í þessu felist ekki skylda til að hafa allar tegundir eldsneytis tiltækar.

144. gr. Óljóst hvað felist í vöktun sbr. hvernig á að meta t.d. möguleika á því að hindranir valdi ókyrrð 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.

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.

145. gr. 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.

146. gr. 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 hindran aflötur 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? Síðan hvenær hefur SGS haldið úti gagnagrunn um hæðartakmarkanir?

147. gr. Orðalag greinargerðarinnar samræmist illa texta reglugerðarinnar sem vísað er til þ.e. að *tryggja skal að loftrýmið umhverfis athafnasvæði flugvalla sé án hindrana* ..... En jákvæð breyting í 3. mgr. 147. gr. Á hverju byggir 4 ára reglan.

148. gr. Hvað er *áberandi háttur*? Er birting í samráðsgáttinni ekki nægjanleg skerpa á því í greinargerð. Hvað er *ítarleg athugun*? Síðan má velta fyrir sér orðalaginu og *gefa þeim sem í hlut eiga færi á því að kynna sér breytingar áður gengið er frá skipulagsreglum*. 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?

149. gr. 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.

151. gr. 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.

152. gr. 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.

153. gr. Athugasemd sem áður um að vottun leiði til útgáfu skírteinis. 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.

Hvaða tilnefningu er verið að vísa til hér? Ekkert nefnt hér að ofan eða í greinargerð.

156. gr. 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.

157. gr. 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. Leiðrétta í greinargerð.

Mætti orða lögmæta ástæðu frekar sem lögmætt erindi.

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.

158. gr. Spurning um þessa langloku tilvísun til viðauka 17 í greinargerð þegar við erum bundin af innleiðingu skv. ESB reglum. Vísa frekar til þeirra heimilda.

159. gr. Orðalagi breytt- komumst við þá úr lúppunni með að vera milliliður fyrir bakgrunnsskoðanir? *Neikvæð umsögn skal leiða til synjunar á umsókn og afturköllunar á gildandi áhafnarskírteini og aðgangsheimild*. Spurning hvort þetta standist lögmætisregluna varðandi áhafnarskírteini.

160. gr. 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.

161. gr. 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 lokamálsgrein ákvæðisins a.m.k. ekki SGR eða SGS. Flokkun upplýsinga er eitt en meðferðin annað. Setja verður sérstakar reglur um þessa meðferð.

162. gr. 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 *in order to undertake tasks that are essential for the operation of airport facilities or of aircraft or for performing in-flight duties*. Textinn tekur ekki á þessu. Vantar eins og lýst í ESB2015/1998 gr..6.2... nauðsynleg fyrir fyrir *starfrækslu flugvallar*.

163. gr. Þetta er skemmtileg krafa. Hvernig á að votta dýr? Fara þau í bakgrunnsskoðun?

164. gr. 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?)

165. gr. Eftirlit er mjög stór þáttur í starfsemi og hlutverki Samgöngustofu eðlilegt að ákvæði um skyldu stofnunarinnar með framfylgni og hlítu eftirlitsskyldra aðila komi inn í lögum sjálf.

167.gr. Ekki tæmandi því vísað er til frekari reglugerðarheimilda í 155. og 164. gr.

168. gr. *Loftför skulu njóta*, dauðir hlutir njóta ekki. Eðlilegra t.d. að orða þannig að veita skuli loftförum ...

169. gr. *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.

170. gr. 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.

171. gr. Í samræmi við fyrri aths. á vottun að leiða til útgáfu skírteinis. Bent er á að flugferlahönnun verður starfsleyfis skyld um leið og löggin öðlast gildi, en skv. EB reglugerð 2020/469 þá á það ekki að gerast fyrr 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?

176. gr. 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.

177. gr. Klént 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.

185. gr. Ekki ljóst hvaðan hæðarviðmiðið kemur. Þarf að áréttta að eigandi fasteignar beri ábyrgð og kostnað af hindranamerkingum.

186. gr. 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 samningsins (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.

187. gr. 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. Ítrekað að flugverndarkröfur taka ekki til ATM heldur verndarkröfur þjónustunnar.

191. gr. 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 *lítill flugumferð* sem er ónákvæmt þar sem verið er að vísa til lítils flutningsmagns. Nota eintölmyndina af flugrekandi.

192. gr. 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.

193. gr. Samráðsstjóri í 1. mgr. á að vera samræmingarstjóri.

195.gr. Gerð er athugasemd við að ekki skuli vera gerð grein fyrir því með skýrum hætti hverju ákvæðinu er ætlað að breyta. Félagið gerir alvarlega athugasemd við að lögveðsrétturinn skuli felldur út úr lögnum sem tryggir greiðslu notendagjalda eins og kveðið er á um í 4. mgr. 71. gr. gildandi laga um að gjöld skulu tryggð með lögveði í loftförum eða loftfarshlutum eiganda eða umráðanda loftfars

sem skráð er hér á landi. Að öðru leyti er greinin samhljóða ákvæði reglugerðar um notendanefndina og ekki hefur verið leitað leiða til að gera ákvæði almennara.

197. gr. 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 alþjóðaflugið 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.

198. gr. 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.

201. gr. Sjá aths um að kaflinn hafi annað gildissvið en lögin almennt.

219. gr. Hér vantar að kveða á um váttryggingarskyldu annarra þ.m.t. flugafgreiðsluaðila.

226. gr. Spurning um að kveða á um rétt stjórnvalda til aðgangs að persónuupplýsingum.

228. gr. Af hverju ekki birting á heimasíðu Samgöngustofu í stað Stjórnartíðinda ESB, stendur almenningi nær en að leita uppi upplýsingar hjá ESB.

236. gr. Hér er ekki vísað til frávika t.d. í 4. mgr.

240. gr. 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 kæránleg skv. ssl.

241. gr. 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.

242. gr. Spurning um að heimila að kæra á ákveðnum ákvörðunum fresti réttaráhrifum.

243. gr. 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.

246. gr. 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. Þá má velta fyrir sér skuldbindingagildi fyrirmæla í lögum hér fyrir forstjóra EASA sem er með aðsetur í Köln skv. 246. og 247. gr. EES regla sem á ekki heima í þessum lögum.

258. gr. Vantar að vísa til helstu gerða sem verið er að innleiða þ.m.t. 2018/1139.

265. gr. Á að vera loftfar ekki flugfar.

276. gr. Ætti að vera rekstraraðili flugvallar og flugleiðsögu.

Féagið þakkar fyrir tækifærið til að fá að koma að athugasemdum við frumvarpið á þessu stigi. Ítrekar að lítill tími hafi verið til athugasemda miðað við umfang. Gerður er fyrirvari um frekari athugasemdir á síðari stigum.

Fh. Isavia ohf.

Karl Alvarsson, yfirlögfræðingur