FOUNDER MEMBER OF IFATCA

FÉLAG ÍSLENSKRA FLUGUMFERÐARSTJÓRA

ICEATCA

ICELANDIC AIR TRAFFIC CONTROLLERS' ASSOCIATION
Borgartúni 28 · 105 Reykjavík · Iceland
Tel.: +354 562 0446 · Fax: +354 562 0447
E-mail: fif@simnet.is / iceatca@simnet.is

Alþingi
Erindi nr. Þ 127/339
komudagur 5. 12. 2001

Reykjavík, 4. desember 2001.

Samgöngunefnd Alþingis
Hr. Guðmundur Hallvarðsson
formaður

Félag íslenskra flugumferðarstjóra (FÍF) þakkar nefndinni að til félagsins skuli leitað til umsagnar um breytingar á lögum um loftferðir, þótt fyrirvarinn sé nokkuð skammur.

Flestar þær breytingar sem í frumvarpinu felast snúa að öðrum aðilum en flugumferðarstjórum og eru okkur að nokkru óviðkomandi. Þó sýnist okkur refsi- og viðurlagagleðin í frumvarpinu nokkur. Almennt sagt um þann þátt þá virðist sem andmælaréttar trúnaðarmanna sé lítt gætt og að ekki sé tekið tillit til alvöru brots eða hvort um ítrekun sé að ræða áður en viðurkenning Flugmálastjórnar er felld úr gildi. Þetta má m.a. sjá í 3. gr. og 15. gr. frumvarpsins. Þá er í 18. gr. talað um dagsektir og að heimilt sé að taka tillit til eðlis brots eða vanrækslu. Félagið telur eðlilegra að það skuli tekið tillit til þessa. Varðandi févíti í sömu grein þá er eðlilegt að þar skuli tekið mið af eðli brota.

Þá má benda á að orðalag í 5. gr. frumvarpsins um takmörkun á getu flugliða eða flugverja til að sinna störfum sínum er ankannalegt. Betra væri að sleppa orðinu og breyta síðari hluta setningarinnar til samræmis eða að nota orðið möguleika í staðinn.

Í 7. gr. frumvarpsins eru taldir upp fjölmargir aðilar sem eiga að tilkynna flugslysanefnd (RNF) um flugslys og önnur óhöpp í flugi. Sýnist sem RNF muni lítið gera í kjölfar óhappa annað en að svara í símann og er engin bót í þessu. Þurfa t.d. allir flugumferðarstjórarnir á vaktinni (allt að 20 manns) að hringja í RNF? Sjálfsagt er að lögbinda skyldu þeirra er við flug starfa til skýrslugjafar en það verður þá að vera með þeim formerkjum að það sé gert þegar eftir því er leitað af RNF. Það væri kyndugt ef í kjölfar óhapps á Reykjavíkurflugvelli að allir þeir starfsmenn sem í lagaákvæðinu eru tilgreindir ættu að skila skýrslu, burtséð frá aðkomu þeirra eða tengslum við óhappið. Ef breytingin á greininni nær fram að ganga verður 2. mgr. greinarinnar dálítið hjákátleg, því að ef flugstjórinn tilkynnir ekki þá hvílir skyldan hjá skráðum umráðanda en til hvers þurfa þá aðrir flugverjar eða starfsmenn að tilkynna líka til RNF?

Í 11. gr. frumvarpsins er gerð breyting á 71. gr. laganna. Þar telur FÍF að breyta þurfi einnig 3. mgr. sem lýtur að heimild samgönguráðherra til að semja við stjórnvöld annarra ríkja um að þau taki að sér innheimtu á þjónustugjöldum vegna flugumferðar. Þar telur félagið að víkka eigi heimildina frekar þannig að ráðherra sé einnig heimilt að semja við erlendar stofnanir um innheimtu. Þessu til skýringar má benda á að nú er í gildi samningur við bresku flugmálastjórnina um innheimtu þessara gjalda fyrir nokkurt fé sem leggst ofan á gjöldin. Hinsvegar hefur breska flugumferðarþjónustan (NATS) nú verið einkavædd og því óljóst hvort nokkur samningur sé í raun í gildi. Aðeins ein erlend stofnun sér um innheimtu á þessu sviði eins og er en það er Eurocontrol sem er fjölþjóðleg stofnun sem sér m.a um innheimtu fyrir margar þjóðir i Evrópu. Ekki er ósennilegt að Íslendingum hugnaðist að semja við þá í náinni framtíð. Alþjóðasamband flugfélaga (IATA) sér einnig um innheimtu fyrir nokkur ríki, aðallega fyrrum Sovétlýðveldi.

Þá vill FÍF benda á að í lokamálsgrein 71. gr. loftferðalaganna er gjaldskylda tilgreind vegna ferða „um svæðið þar sem þjónusta er veitt eða flugvellir eru" en nú eru innheimt gjöld vegna ferða sem fara langt fyrir sunnan „svæðið" sem Íslendingar stjórna.

Þá má til viðbótar benda á að í 5. mgr. 71. gr. a. núverandi laga um undanþágu frá gjaldskyldu er tæmandi talning þeirra sem ekki greiða lendingargjöld. Ekki er þar að finna undanþágu vegna loftfara bandaríska hersins sem er gjaldskyldur samkvæmt lögunum en greiðir þó hvorki lendingargjöld né þjónustugjöld á hafinu. En loftferðalögin eru yngri en lögin um varnarsamninginn og ganga honum framar. Herflugvélar annarra þjóða en Bandaríkjanna greiða lendingargjöld hér en ekki vegna þjónustu á úthafinu.

Í 13. gr. frumvarpsins er kveðið á um hámarksaldur flugumferðarstjóra sem er 60 ár eða 63 ár ef undanþágur eru nýttar til fulls. FÍF vill vekja sérstaka athygli samgöngunefndar á því að ríkari kröfur ern nú gerðar til flugumferðarstjóra en flugmanna að þessu leyti, sbr. 4. gr. frumvarpsins. Ennfremur telur FÍF nauðsynlegt að gengið sé frá eftirlaunamálum flugumferðarstjóra nú þegar verið er að lögfesta hámarksstarfsaldur þeirra en skv. þessum lögum gæti sú staða komið upp að flugumferðarstjórum sé gert að hætta störfum vegna aldurs áður en þeir hafa náð rétti til að fá eftirlaun. Auk þess geta flugumferðarstjórar ekki bætt við sig lífeyrisréttindum eins og aðrar stéttir ríkistarfsmanna.

Í 14. gr. frumvarpsins er talað um að Flugmálastjórn sé heimilt að taka upp hvers konar fjarskipti vegna flugumferðar. Nær væri að segja að þessi heimild væri til komin vegna öryggis flugs, enda er það sá grundvöllur sem hér er verið að byggja á og FÍF telur nauðsynlegt að komi fram í lagatextanum.
Í næstu mgr. sömu greinar er fjallað um heimild til reglugerðarsetningar vegna framkvæmdarinnar. Þar telur FÍF að það eigi að koma fram að það sé ráðherra sem setji reglugerðina en ekki Flugmálastjórn sem er nú vart treystandi í þessum málum. Þetta má m.a. sjá af því að flugmálastjóri opnaði allar gáttir í þessum efnum vegna flugslyssins í Skerjafirði, til mikillar óþurftar.

Þá má benda á að ákvæði samsvarandi lokamálsgrein 14. gr. frumvarpsins er að finna í 43. gr. fjarskiptalaganna.

Virðingarfyllst,

Loftur Jóhannsson
formaður FÍF

Stefán B. Mikaelsson
ritari FÍF