

Nefndasvið skrifstofu Alþingis
Austurstræti 8 – 10
150 Reykjavík.

Alþingi
Erindi nr. P 139/788
komudagur 8.12.2010

Reykjavík 6. desember 2010

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um breytingu á lögum um brunavarnir nr. 75/2000 með síðari breytingum. (Lagt fyrir Alþingi á 139. löggjafarþingi 2010 – 2011, þskj. 83 – 79 mál).

Frumvarp til breytinga á brunavarnarlögum var lagt fram á vörþingi Alþingis 2010 og Isavia skilaði inn umsögn sinni vegna þess. Frumvarpið hlaut ekki afgreiðslu. Það var lagt aftur fram á haustþingi 2010-2011 en var af einhverjum ástæðum ekki sent Isavia til umsagnar. Isavia fékk þó að senda inn umsögn sína, þó skilafrestur til þess væri löngu liðinn. Það helsta sem Isavia benti á í umsögn sinni var að frumvarpið hefði það í för með sér að valdmörk brunavarnarlaga yrðu enn óskýrari gagnvart loftferðalögum. Ekki var tekið tillit til umsagnar Isavia. Nokkrum dögum áður en frumvarpið er tekið til annarrar umræðu koma fram breytingartillögur umhverfisnefndar þar sem fram koma stórfelldar breytingar á frumvarpinu, sem virðast sérstaklega beinast að viðbúnaðar- og slökkvímálum á flugvöllum. Í breytingartillögum umhverfisnefndar er gengið verulega inn á valdsvið samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins, Flugmálastjórnar Íslands og gildissvið loftferðalaga.

Skv. breytingartillögum umhverfisnefndar varðandi beitingu 24. greinar, er slökkviliðsstjórum, í samráði við sveitarstjórnir, falið meta hvort ráðstöfunum til brunavarna, svo sem hvað varðar búnað og þjálfun starfsmanna. Mat slökkviliðsstjóra er, að því virðist huglægt. Isavia bendir á að skv. þessu þarf fyrirtækið að fara eftir hugmyndum einstakra slökkviliðsstjóra þar sem er að finna áætlunarvelli, en þeir eru 14 talsins, auk þess sem Keflavíkurflugvöllur er í tveimur sveitarfélögum. Alls yrðu þetta því 15 slökkviliðsstjórar. Isavia bendir einnig á að það hlýtur að vera beinn hagur slökkviliðsstjóra og sveitarstjórna á hverjum stað fyrir sig að setja sem mestar kröfur á áætlunarflugvöllina hvað varðar viðbúnaðarstyrk og tækjabúnað, þar sem það hlýtur að létta á skyldum sveitarfélagsins hvað varðar lögbunda slökkviliðsjónustu þeirra.

Segja má að breytingartillögurnar geti falið í sér brot á jafnræðisreglu, en breytingartillögurnar virðast fyrst og fremst beinast gegn auknu viðbúnaðarstigi á flugvöllum en ekki öðrum mannvirkjum. Almennu eru rekstaraðilar mannvirkja á Íslandi ekki með viðbúnaðarþjónustu í líkingu við þá sem er á flugvöllum í dag. Benda má á mörg mannvirki þar sem í er starfssemi sem má telja afar áhættusama, svo sem umsýsla með gastegundir, trefjaplastverksmiðjur sem nota mikið magn leysiefna, bensínstöðvar og mannmargar byggingar sem erfitt er að rýma, svo sem sjúkrahús, elliheimili og skóla. Miðað við þær kröfur sem ætla má að lagðar verði á rekstaraðila flugvalla, fari frumvarpið í gegn í óbreyttri mynd, væri eðlilegt að gera kröfur um slökkvibíla og sérþjálfaðan mannskap á þessum stöðvum með ófyrirsjáanlegum kostnaði fyrir rekstaraðila mannvirkja.

Isavia telur að breytingartillagan muni hafa í för með sér mikla réttaróvissu, þar sem valdmörk milli Flugmálastjórnar Íslands og Brunamálastofnunar og slökkviliða hins vegar verða enn óljósari. T.d. er ekki nægilega skýrt til hvers þessi aukni viðbragðsstyrkur tekur. Þannig liggur ekki ljóst fyrir hvort um sé að ræða þjónustu vegna loftfara eða vegna bygginga og annarra mannvirkja.

Isavia bendir á að skv. stofnsáttmála Alþjóðaflugmálastofnunarinnar skal vera einn aðili í hverju landi sem ber ábyrgð á framkvæmd viðaukanna við sáttmálann. Á Íslandi er það

Flugmálastjórn Íslands sem er skilgreindur eftirlitsaðili. Ef yfirvöld ætla að fela öðrum framkvæmd einhvers hluta viðaukanna, ber að gera það með skýrum og formlegum hætti. Flugmálastjórn bæri þannig að hafa eftirlit með framkvæmdinni og gera Alþjóðaflugmálastofnuninni grein fyrir henni. Óljóst er hvernig þessu eftirliti verður háttað ef breytingartillagan gengur í gegn. Hvort Flugmálastjórn beri þannig að hafa eftirlit með annarri eftirlitsstofnun, Brunamálastofnun eða hafa eftirlit með öllum 15 slökkviliðsstjórunum þetta hlýtur að hafa í för með sér aukinn tilkostnað, minni skilvirkni og hærra flækjustig. Einnig má benda á að breyting þessi felur í sér kröfur um breytingar á loftferðalögum. Í dag er þjónustan skilgreind og sett upp í samræmi við alþjóðlegar skuldbindingar sem Ísland hefur undirgengist og eru í fullu samræmi við fyrirkomulag viðbúnaðarþjónustu á flugvöllum í nágrenni löndum okkar. Þannig er ljóst að fyrirkomulag eins og lagt er til, er töluvert dýrara og óhagkvæmara, án þess að því fylgi aukið öryggi.

Ef horft er til reynslunnar má ætla að framkomnar breytingartillögur hefðu gríðarlegan kostnað í för með sér. Sjá meðfylgjandi töflu hvað varðar aukinn kostnað.

Eins og fram kemur í innsendri umsögn Isavia var fyrir á þessu ári uppi ágreiningur milli Flugmálastjórnar Íslands annars vegar og Brunamálastofnunar hins vegar, um hvor stofnunin skyldi fara með skipulag fyrsta viðbragðs rekstraraðila flugvalla við slysum á og við flugvelli. Lyktir þessa máls voru þær að umhverfisráðuneytið annars vegar og samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið hins vegar, sendu frá sér sameiginlega yfirlýsingu þess efnis að ráðuneytin myndu skýra valdmörk stofnanna sinna varðandi þennan málaflokk. Í yfirlýsingunni kom einnig fram að Flugmálastjórn Íslands var gert að útbúa breytingartillögur við reglugerð 464/2007 um flugvelli, varðandi viðbúnaðarþjónustu á flugvöllum. Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið hefur sent fyrirhælt til Flugmálastjórnar, þar sem stofnuninni er gert við þessa endurskoðun reglugerðarinnar að horfa sérstaklega til þess með hvaða hætti viðauki 14 hefur verið innleiddur í öðrum ríkjum, þ.m.t. á Norðurlöndum, Bretlandi, Írlandi og Norður- Ameríku. Flugmálastjórn skilaði af sér breytingartillögum til samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins í júlí s.l. Vinna ráðuneytanna varðandi skýringu valdmarka hefur því miður ekki farið af stað. Isavia telur engan veginn tímabært að fara í umræddar breytingartillögur á lögum um brunavarnir á meðan að ágreiningur þessi er enn uppi. Ljóst er einnig að breytingartillagan sem nú liggur fyrir þinginu er síður en svo til þess fallin að leysa úr þessum ágreiningi.

Að öðru leyti vísar Isavia til fyrri umsagnar sinnar.

F.h. Isavia

Björn Óli Hauksson
forstjóri

Kostnaðaráætlun þessi byggir á áðurframsettum kröfum í stjórnvaldsákvörðun slökkviliðsstjóra Slökkviliðs Höfuðborgarsvæðisins, þar sem hann beitti 24. grein núgildandi brunavarnarlaga gagnvart viðbúnaðarþjónustu rekstraraðila Reykjavíkurlflugvallar.

	CAT	Þjónustutími klst./viku (sbr. AIP SUP nr. 007/2010)	Stöðugildi per mann á vakt*	Kostnaður per stöðug. /ár (í þús. króna)**	Kostnaður per mann á vakt /ár (í þús. króna)	Væntanleg krafa um fjölgun manna á vakt	Kostnaður per ár (í þús. kr.)	
Keflavík	VII	168	5,04	6.800	34.272	3	102.816	
Akureyri	V	112	3,36	6.800	22.848	2	45.696	
Egilsstaðir	V	112	3,36	6.800	22.848	2	45.696	167.688
Reykjavík	V	112	3,36	6.800	22.848	2	45.696	
Ísafjörður	V	75	2,25	6.800	15.300	2	30.600	
Bíldudalur	III	33	0,99	6.800	6.732	1	6.732	
Gjögur	III	8	0,24	6.800	1.632	1	1.632	
Grímsey	III	20	0,6	6.800	4.080	1	4.080	
Hornafjörður	III	48,5	1,455	6.800	9.894	1	9.894	50.796
Sauðárkrókur	III	17,5	0,525	6.800	3.570	1	3.570	
Vestmannaeyjar	IV	82	2,46	6.800	16.728	1	16.728	
Vopnafjörður	III	20	0,6	6.800	4.080	1	4.080	
Þórshöfn	III	20	0,6	6.800	4.080	1	4.080	
SAMTALS							321.300	

* Miðað við 40 stunda vinnuviku og 1,2 stuðull vegna orlofs og veikinda

** Varfærið mat á meðallaunum vegna nýráðingar flugvalarlvarða / slökkviliðsmanna

ATH ekki er gert ráð fyrir kostnaði vegna:

þjálfunar nýrra starfsmanna.

auknum kostnaði vegna fjölgunarmanna við hækkun á slökkviflokk.

Ekki er gert ráð fyrir kröfum um aukinn búnað, sem gæti orðið raunin

