



FLUGMÁLASTJÓRN ÍSLANDS  
Icelandic Civil Aviation Administration

Nefndasvið Alþingis  
Sigrún Helga Sigurjónsdóttir,  
ritari  
Alþingi v/Austurvöll  
Austurstræti 8-10  
150 REYKJAVÍK

Alþingi  
Erindi nr. P 140/1001  
komudagur 13.2.2012

Skógarhlíð 12  
105 Reykjavík  
Ísland/Iceland

sími/tel. +354 569 4100  
fax +354 562 3619  
www.caa.is

Tilv. yðar

Dags.

Tilv. vor  
FMS11020162  
Bréfalykill:  
021

Dags.  
13. febrúar 2012

## Efni: Umsögn Flugmálastjórnar Íslands um frumvarp til laga um Farsýsluna - 272. mál.

Flugmálastjórn Íslands vísar í umsagnarbeiðni umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis um frumvarp til laga um Farsýsluna, stjórnarsýslustofnun samgöngumála, 272. mál.

Flugmálastjórn Íslands vill árétta að umsögn stofnunarinnar, dagsett 5. mars 2011, sem send var við fyrra frumvarp, og nú er lagt fram óbreytt, er enn í fullu gildi. Stofnuninni þykir miður að ekki skuli hafa verið talin ástæða til að lagfæra einstakar greinar frumvarpsins með tilliti til þeirra faglegu ábendinga sem þá bárust.

Flugmálastjórn Íslands vill sérstaklega benda á að enn hafa engir útreikningar verið lagðir fram sem styðja þá fullyrðingu að fjárhagslegur ávinningur geti orðið af stofnun Farsýslunnar og enn eru ýmsar mótsagnir um væntanlegan fjárhag hinnar nýju stofnunar í greinargerðinni. Flest bendir hins vegar til að kostnaður vegna stjórnarsýslu- og eftirlits flugmála muni aukast. Þessi ályktun er dregin af reynslu nokkurra nágrannaþjóða okkar af sambærilegum breytingum sem þar hafa þegar átt sér stað.

Í greinargerð með frumvarpi um Farsýslu virðast megin rök fyrir stofnun Farsýslunnar vera þau að opinberri stjórnarsýslu og stofnunum hennar sé ætlað að framfylgja ákvörðunum Alþingis og þá valdhafanna hverju sinni og því sé heppilegt að slík framfylgni hvað varðar samgöngumál séu á einum stað, í Farsýslu - sameinaðri samgöngustofnun. Ef hins vegar það sjónarmið er haft í hávegum að stofnunum af þessu tagi sé ætlað að þjóna almenningi og þeim sem tengjast flugi getur annars konar útfærsla verið heppilegri. Sérhæfð stofnun sem skilgreinir viðskiptavinum sína og þá ferla sem þeir þurfa á að halda eins og Flugmálastjórn gerir í dag er líklega markvissari og hagkvæmari rekstrareining. Það á ekki síst við í ljósi þess að Alþingi hefur lagt þá stefnu að fylgja skuli tillögum og reglum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar svo og Flugöryggisstofnunar Evrópu og þegar slíkar alþjóðastofnanir fylgjast grannt með starfsemi hinnar íslensku stofnunar með reglulegum úttektum.

Það er krafa alþjóðastofnana við úttektir á flugmálastarfsemi einstakra ríkja að sú starfsemi sé gegnsæ og greinilega aðgreinanleg frá annarri starfsemi. Einnig skal ítrekað að kröfur til sérhæfðs eftirlits aukast ár frá ári og því er mikilvægt að hlutverkaskipting og stjórnarsýsla sé skýr.

Þegar við bætist sú staðreynd að flugsamgöngur er einn af aðalvinnuvegum þjóðarinnar með yfir 5% af vergri þjóðarframleiðslu og framleiðsluvirði meira en t.d. í fiskvinnslu og orkuvinnslu, eru veruleg rök fyrir því að reka öfluga sjálfstæða stofnun sem er bæði varðhundur og bakhjarl slíks atvinnuvegar. Mikil samkeppni ríkir í flugiðnaði í heiminum og getur það skilið á milli í samkeppni að fyrirtæki hafi stuðning af öflugri stofnun þar sem þekking á iðnaðinum er óumdeilanleg og starfsmenn stofnunarinnar hafi sambærileg réttindi og þekkingu og þeir sem eftirlitið beinist að.

PKM

Flugmálastjórn vill áréttta þær athugasemdir sem gerðar voru við einstakar greinar frumvarpsins við fyrstu framlagningu þess. Mikilvægt er að verði af fyrirhugaðri breytingu sé vel hugað að réttindum starfsfólks og leggur stofnunin áherslu á að tekið verði tillit til þeirra athugasemda við kafla í frumvarpinu er nefnist „Ákvæði til bráðabirgða“.

Stofnunin vill benda á að ef lögín eiga að koma til framkvæmda 1. júlí 2012 gefst mjög lítil tími til að undirbúa rekstur Farsýslunnar. Eðlilegt er að unnið verði úr niðurstöðum vinnuhópa starfsmanna sem settir voru upp við undirbúning og greiningu á starfsemi stofnananna. Þar voru í niðurstöðum dregin fram atriði sem taka þarf ákvarðanir um og vinna þarf úr áður en að sameiningu getur orðið. Sú undirbúningsvinna getur haft áhrif á hvenær heppilegast er að lögín taki gildi. Flugmálastjórn telur að heppilegri dagsetning sé 1. janúar 2013 af framangreindum ástæðum og vegna fjárhagsuppgjors, húsnæðismála og orlofstíma starfsmanna.

Með kveðju

  
Pétur K. Maack  
flugmálastjóri

Hjálagt:

Umsögn Flugmálastjórnar Íslands um frumvarp til laga um Farsýsluna, stjórnarsýslustofnun samgöngumála - 385. mál ásamt bréfi dagsett 5. mars 2011.



FLUGMÁLASTJÓRN ÍSLANDS  
Icelandic Civil Aviation Administration

Nefndasvið Alþingis  
Sigrún Helga Sigurjónsdóttir,  
ritari  
Alþingi v/Austurvöll  
Austurstræti 8-10  
150 REYKJAVÍK

Skógarhlíð 12  
105 Reykjavík  
Ísland/Iceland

simi/tel. +354 569 4100  
fax +354 562 3619  
www.caa.is

Tilv. yðar

Dags.

Tilv. vor  
FMS11020162  
Bréfalykill:  
021

Dags.  
5. mars 2011

**Efni: Umsögn Flugmálastjórnar Íslands um frumvarp til laga um Farsýsluna**

Meðfylgandi er umsögn Flugmálastjórnar Íslands um frumvarp til laga um Farsýsluna, stjórnarsýslustofnun samgöngumála þskj. 542 – 385 mál. Umsögnin var áður send í tölvupósti þann 3. mars sl.

Með kveðju

*Halla S. Sigurðardóttir*  
Halla Sigrún Sigurðardóttir  
framkvæmdastjóri stjórnarsýslusviðs

Meðfylgjandi: Umsögn Flugmálastjórnar og skýrsla vinnuhóps um verkefni, verklag og verkferla "Endurskipulagning samgöngustofnana", apríl 2010



## Umsögn Flugmálastjórnar Íslands um frumvarp til laga um Farsýsluna, stjórnsýslustofnun samgöngumála þskj. 542 – 385 mál

Umsögn FMS skiptist í fjóra hluta: I Almennt, II Þáttur flugmála, III Starfsmannamál og IV Um einstakar greinar frumvarpsins

**Stutt samantekt:** Flugmálastjórn Íslands telur að tillaga um stofnun Farsýslunnar sé ekki tímabær, þar sem hvorki hefur tekist að sýna fram á fjárhagslegan né faglegan ávinning af lögunum. Þvert á móti sýnir reynsla Finna og Svía að kostnaður hefur aukist. Hins vegar telur Flugmálastjórn að ef af stofnun Farsýslunnar verður þá eigi að vera unnt að búa svo um hnútana að flugmál dafni áfram þó kostnaður verði væntanlega meiri en áður.

### I Almennt

Flugmálastjórn Íslands (FMS) leggst ekki gegn frumvarpi þessu sem slíku enda verði staðið við alþjóðlegar skuldbindingar landsins um eftirlit með flugstarfsemi og að hinni nýju stofnun verði gert kleift að sinna stjórnsýsluverkefnum í flugmálum. Hins vegar er bent á að hér er fyrst og fremst um pólitíska ákvörðun að ræða en ekki er byggt á faglegum eða fjárhagslegum sjónarmiðum.

Í frumvarpinu er vísað til þess að "[e]ndurskipulagning samgöngustofnana get[er] bæði falið í sér faglegan ávinning og rekstrarlega hagræðingu." Þó er í frumvarpinu engu að síður aðeins hampað þeim þáttum sem taldir eru hagkvæmir en ekki fjallað um þá þætti sem gætu leitt til lakari niðurstöður bæði fjárhagslega og faglega. Ekki liggur fyrir áhættumat varðandi breytinguna. Fulltrúar stofnunarinnar í stýrihópnum báðu margsinnis um að lagðir yrðu fram útreikningar sem sýndu hvar væntanleg hagræðing ætti að eiga sér stað. Við því var ekki orðið heldur látið nægja að segja að reynslan sýnir o.s.frv. Þá má búast við að boðleiðir verði allar lengri í sameiginlegri stofnun og sveigjanleiki til að bregðast hratt við aðkallandi aðstæðum minnki en tryggja verður að slíkt hafi ekki áhrif á flugöryggi. Efast má um að þeim markmiðum sem að er stefnt verði náð með þessu frumvarpi eða yfir höfuð með sameiningu þessara stofnana. Flugmálastjórn telur að skipulag Farsýslunnar hafi ekki verið sett skýrt fram. Það verður t.a.m. ekki séð að sameining miðað við það skipulag sem lesa má út úr athugasemdum við frumvarpið og umfjöllun stýrihóps muni auka faglegan styrk, leiða til skýrari verkaskiptingar, bæti þjónustu og árangur, einfaldi og leiði til gagnsærri stjórnsýslu, auki markvissara samráð við hagsmunaaðila eða leiði til aukinnar hagkvæmni eða bættrar nýtingu fjármuna til samgöngumála. Leiða má líkum að því að hið gagnstæða verði niðurstaðan í einhverjum tilfellum. Þetta byggist annars vegar á því að stofnanirnar virðast undirmannaðar og því ekki um vannýtta starfskrafta að ræða og hins vegar á reynslu þeirra þjóða sem hafa farið í þessa vegferð t.d. Svía þar sem orðið hefur til nýtt lag yfirstjórnenda með umtalsverðum viðbótarkostnaði. Í Finnlandi hafa svipaðar breytingar verið gerðar og reynslan áþekk og hjá Svíum.

Flugmálastjórn telur líkum á því að sameiningin muni ekki auka faglegan styrk þar sem starfsemi þessara stofnana er á ólíkum sviðum og er með þeim hætti að lítil sem engin samþætting getur orðið á störfum sérfræðinga á fagsviðum. Greining á ferlum stofnananna, sbr. Lokaskýrslu vinnuhóps um „Verkefni, verklag og verkferla“, Apríl 2010 (hér eftir, ferlahóps – fylgir í viðhengi) sýndi að grundvallarferli þeirra eru mjög ólík enda krefjast þau sérfræðinga með mjög ólíka menntun og



FLUGMÁLASTJÓRN ÍSLANDS  
Icelandic Civil Aviation Administration

Þjálfun þvert á það sem kemur fram í athugasemdum með frumvarpinu. Fullyrðingar í kafla um ávinning af endurskipulagningu við samþættingu ferla eru algerlega á skjön við það sem fram kemur í skýrslu ferlahóps og fullyrðing um að „...nær engir verkferlar eru fyrir fram taldir ósamþættanlegir...“ er algerlega út í loftið. Þarf ekki annað en að skoða töflu 7.4 og mynd 7.2 í skýrslunni til að sjá að svo er ekki. Í sama kafla er verið er að reikna út hagræðingu til lækkunar á yfirstjórnarkostnaði um 50% og hagræðingu vegna samþættingar ferla um 14% sem saman gefur 11% af heildar rekstrarkostnaði og dregin sú ályktun að hagræða megi um 10-15% af rekstrarútgjöldum. Þessar ályktanir eru ekki rökstuddar með útreikningnum og eru ekki niðurstaða ferlagreiningar ferlahóps. Skýra verður betur forsendur og niðurstöður greiningar í athugasemdum með frumvarpi með gögnum og útreikningum.

Í kafla um þörf á hagræðingu á næstu árum er talið að sameining feli í sér kostnað og síðar að bein hagræðing skili sér ekki að fullu fyrr en á öðru eða þriðja ári frá sameiningu. Hinsvegar er fullyrt í umsögn fjármálaráðuneytis í fylgiskjali að strax árið 2012 muni afkoma ríkissjóðs batna um 207 Mkr. vegna samlegðaráhrifa og aukinna tekjuöflunar. Hér virðast þessar tvær fullyrðingar stangast á.

Þegar liggur fyrir skýr verkaskipting í núverandi stofnunum, það að samþætta heimildaveitingar, eftirlit og stjórnábylgju allra samgöngugeira leiðir ekki til skýrari verkaskiptingar eitt og sér. Í frumvarpinu er sameining talin bæta þjónustu og árangur, efla einfaldari og gagnsærri stjórnábylgju. Ekki verður séð hvernig þetta á að gerast sé miðað við skýrslu ferlahóps, þar sem þessar stofnanir starfa á ólíkum sviðum, þjóna fjölbreyttri flóru viðskiptavina og veita sérhæfða þjónustu og eftirlit. Mikil hættu er hins vegar á því að sérhæfing og þjónusta gagnvart einstökum viðskiptavinahópum gæti raskast. Sama á við um hugmyndir um að sameiningin muni auka markvissara samráð við hagsmunaaðila eða leiða til aukinnar hagkvæmni eða bæta nýtingu fjármuna til samgöngumála. Ekki hafa verið færð rök fyrir því hvernig þessi atriði muni ganga upp.

Í frumvarpinu er vísað til þess að “[f]aglegur ávinningur ligg[er] einkum í bættum möguleikum stofnana til að sinna hlutverki sínu í samfélaginu og bregðast við breyttum kröfum til starfsemi þeirra. Aðgreining stjórnábylgju frá framkvæmdum og rekstri mætir innlendum og erlendum kröfum um faglega og hlutlausu stjórnábylgju og tryggir að sambærilegar kröfur séu gerðar til framkvæmda og rekstrar mannvirkja og annarra þátta samgöngumála.” Þessar breytingar voru gerðar á Flugmálastjórn árið 2007, þ.e.a.s. þegar framkvæmda- og þjónustuverkefni voru færð til Flugstöða ohf. (síðar Isavia).

Hins vegar má nefna að með lagafrumvarpinu felast möguleikar strax í upphafi í sameinaðri móttökupjónustu og húsnæðismálum og þegar fram í sækir til samþættingar í stoðdeildum eins og fjármálum, starfsmannþjónustu, rekstri gæðakerfa, rekstri upplýsingakerfa og lagalegri ráðgjöf. Í skýrslu ferlahóps kemur skýrt fram að ef fara á þá leið að sameina, verði lögð áhersla á að samþætta fyrst stoðferla en að fagsviðunum verði haldið aðgreindum, loft, land og sjór. Tíminn verði svo að leiða í ljós hvort einhver samþætting fagferla geti átt sér stað eftir að stofnunin hafi tekið til starfa. Þetta kemur fram í skýrslu ferlahóps í kafla 7 þar sem dregið er fram í töflum hvaða ferli þetta eru og í kafla 8 þar sem lagðar eru fram tillögur að úrfærslu. Þó ber að nefna að upplýsinga/kerfismálum hefur verið úthýst hjá Flugmálastjórn og er kostnaður við þróun á gagnagrunnum mjög lágur. Fundarherbergjum og mötuneyti er deilt með einkaaðilum í núverandi húsnæði og því er nánast engar hagræðingar að vænta á þessum sviðum af hálfu FMS.



FLUGMÁLASTJÓRN ÍSLANDS  
Icelandic Civil Aviation Administration

Þá eru gerðar verulegar athugasemdir við þá nágun sem lögð er til grundvallar við mat á greiningu á samþættingarmöguleikum og þær forsendur sem eru tilgreindar um möguleika á hagræðingu. Þar er byggt á þeim grundvallarmisskilningi að í þessum hópi sé hópur stjórnenda sem séu vannýttir og að hægt verði að samnýta eða samþætta verkefni starfsfólks. Nánast allir stjórnendur hjá Flugmálastjórn eru bæði yfirmenn og sérfræðingar auk þess að vegna niðurskurðar undanfarinna ára eru allir starfsmenn og sérfræðingar stofnunarinnar þegar yfirhlaðnir af verkefnum. FMS á erfitt með að sjá, miðað við það að framan er sagt, hvernig hægt verður að uppfylla alþjóðlegar skuldbindingar ríkisins og halda uppi þjónustustigi ef ekki verður ráðið í störf þeirra sem hætta vegna aldurs.

Þá er vísað til þess í frumvarpinu að hagræðing samfara endurskipulagningu við sameiningu bæti möguleika stofnana til að taka á sig iækkun útgjalda án skerðingar þjónustustigs. Flugmálastjórn telur þessa fullyrðingu algerlega óraunhæfa þar sem eins og áður hefur komið fram hafa þessar stofnanir allar búið við niðurskurð síðustu þrjú ár og enga umframgetu eða aukatíma er að finna í starfsmannahópnum. Þá verður hagkvæmni stærðarinnar ekki lögð til grundvallar því kostnaður bak við starfsmenn þessara stofnana er ekki meiri en hjá stærri stofnunum.

## II Þáttur flugmála

Það vekur athygli að ráðist skuli í verkefni sem þetta, þegar flest bendir til að kostnaður flugmála muni aukast bæði þegar horft er til skemmri og lengri tíma, sé horft á reynslu í nágrannalöndum okkar þar sem umsvif í flugiðnaði hafa ekki dregist saman og eftirlitskröfur aukast.

Í athugasemdum með frumvarpinu er bent á að kostnaður við sjálfa sameininguna geti verið nokkur í upphafi sem merkir að kostnaður til skemmri tíma eykst. Þessi aukni kostnaður á reyndar að skila sér strax í hagræðingu og talin forsenda sameiningarinnar. Flugmálastjórn Íslands efast um að þessi hagræðing skili sér, öfugt við það sem fjallað er um í hluta athugasemda með frumvarpinu, en engir útreikningar liggja fyrir.

Eins og fyrr segir sýndi greining ferlavinnuhóps að grundvallarferli þeirra stofnana sem mynda eiga Farsýsluna eru mjög ólík enda krefjast þau sérfræðinga með mjög ólíka menntun og þjálfun þvert á það sem kemur fram í athugasemdum með frumvarpinu. Af um 40 ársverkum hjá Flugmálastjórn Íslands krefjast um 30 sérfræðiþekkingar, flugmanna, flugvéltækna, flugumferðarstjóra og sérmenntaðra og þjálfaðra tæknimanna. Starfsfólk er þjálfað og hæfiskilyrði bundin í alþjóðlegum reglum. Starfsemi stofnananna er mjög ólík þó svo að allar tengist samgöngum. Það sem einkennir stóran hluta verkefna Flugmálastjórnar snýr að starfsemi sem hefur mikla erlenda og alþjóðlega skírskotun eins og starfsemi flugrekenda, rekstur viðhaldsstöðva og rekstur flugleiðsögu á Norður Atlandshafinu; starfsemi þar sem yfir 80% af tekjum er erlendur gjaldeyrir og heildarvelta yfir 150 milljarðar króna. Þessir aðilar hafa starfsstöðvar út um allan heim t.d. í Moskvu og Kuala Lumpur og eru undir beinu eftirliti Flugmálastjórnar, þó svo að megin eftirlit FMS sé með höfuðstöðvum þeirra á Íslandi. Flugmálastjórn gætir hagsmuna Íslands á alþjóðavettvangi t.d. með aðstoð við gerð loftferðasamninga til að tryggja starfsemi og grósku í íslenskum flugiðnaði. Eins og fram kemur í hluta þessarar umsagnar eru meginverkefni millistjórnenda stofnunarinnar, jafnt deildarstjóra og framkvæmdastjóra að taka beinan þátt, sem sérfræðingar í heimildarveitingum og eftirliti og leiðbeina og styðja þá sérfræðinga og eftirlitsmenn sem undir þá heyra. Það fæst enginn sparnaður með því að ætla að fækka slíkum stjórnendum þegar fram í sækir, heldur myndi það setja umgjörð eftirlits með flugöryggi í uppnám haldi umfang flugmála áfram að vera svipað og verið hefur.



FLUGMÁLASTJÓRN ÍSLANDS  
Icelandic Civil Aviation Administration

Flugmálastjórn Íslands nýtur mikils traust almennings samkvæmt skoðunarkönnun Capacent 2011 (4,0 stig af 5 mögulegum). Aðilar sem hafa heimildir frá stofnuninni og eru með mestu umsvifin segja að þjónustan sé ekki betri hjá nokkurri annarri flugmálastjórn (umfjöllun í Flugráði), gjaldskrá er ¼ til ½ af því sem er hjá nágrennaríkjunum (vinna við samanburð á gjaldskrá) stofnunin kemur vel út í úttektum erlendra aðila t.d. Flugöryggisstofnun Evrópu (EASA) og Alþjóðaflugmálastofnuninni (úr skýrslu ICAO vegna USOAP 2011) og nýtur því trausts erlendra flugmálayfirvalda og starfsmenn gefa vinnustaðnum háa einkunn, um 8 af 10 mögulegum (könnun). Það er mikilvægt að þessum árangri sé ekki fórnað.

Eins og fram kemur í upphafi þá telur Flugmálastjórn Íslands ekki að frumvarpið hindri að unnt verði að sinna megin verkefnum núverandi stofnunarinnar innan Farsýslunnar. Þó telur stofnunin að ekki hafi verið sýnt fram á fjárhagslega hagræðingu eða faglegan ávinning með sameiningu stofnana. Rök má færa fyrir því að kostnaður muni aukast við að uppfylla alþjóðareglur og skuldbindingar og hugsanlega taki lengri tíma að annast heimildarveitingar fyrir aðila í flugi vegna stærri og flóknari stofnunar. Það síðarnefnda fer alfarið eftir því hvernig flugmálum verður komið fyrir í stjórnskipan Farsýslunnar. Að auki verður að tryggja að kostnaður vegna sameiningar til skemmri og lengri tíma bitni ekki á faglegri starfsemi stofnunarinnar og að framlag til Farsýslu taki mið af kostnaði sem hlýst af við breytingarnar.

### III Starfsmannamál

Flugmálastjórn Íslands telur mikilvægt ef af stofnun Farsýslunnar verði að staðið verði við þau loforð er gefin voru í stýrihópi og starfsmannahópi varðandi réttindi starfsmanna. Það er að segja að öllum starfsmönnum verði boðin sambærileg störf á sambærilegum kjörum og að biðlaunaréttur verði tryggður.

Í ný framlögðu frumvarpi, þskj. 207- 190. mál, frumvarp til laga um breytingu á lögum nr. 41/2007, um landlækni, með síðari breytingum, og um brottfall laga nr. 18/2003, um Lýðheilsustöð, vegna stofnunar nýs embættis landlæknis og lýðheilsu er skýrar kveðið á um stöðu og réttindi starfsmanna en í frumvarpi um Farsýslu. Flugmálastjórn telur að slíkt ákvæði eigi einnig heima í frumvarpi um Farsýslu.

### IV Um einstaka greinar frumvarpsins

#### *Um 1.gr.Hlutverk og markmið*

Flugmálastjórn Íslands telur eðlilegra að Farsýslan verði *sjálfstæð* stofnun fremur en sérstök stofnun. Bæði með tilliti til meðferðar stjórnsýslumála og til að skapa sveigjanleika Farsýslunnar til að afla sér sértekna. Að minnsta kosti er eðlilegt að tilteknar ákvarðanir Farsýslunnar verði undanskyldar stjórnsýslukæru til ráðuneytisins. Það verður að teljast varhugaverð stjórnsýsla að Innanríkisráðuneytið verði úrskurðaraðili í málum þar sem það hefur beinna hagsmuna að gæta eins og varðandi rekstur flugvalla en ráðuneytið gerir þjónustusamning við Isavia ohf. um slíkan rekstur. Sem dæmi má nefna að ef Farsýslan, eftir úttekt FMS á flugvelli sem Isavia rekur, krefst úrbóta þá er sú ákvörðun kærnanleg til þess sem á að greiða fyrir úrbæturnar.

#### *Um 3. gr. Samvinna og samráð*



FLUGMÁLASTJÓRN ÍSLANDS  
Icelandic Civil Aviation Administration

Það hefur verið eitt af verkefnum Flugmálastjórnar Íslands að stuðla að eflingu flugmála í landinu t.d. með því að stuðla að gerð samninga við önnur ríki um gagnkvæma viðurkenningu á starfsemi og annast samskipti við erlend flugmálayfirvöld vegna ýmissa atriða varðandi rekstur rekstraraðila í flugi sem reka starfsemi sína héðan. Flugmálastjórn Íslands leggur því til að í 3 .mgr. verði bætt eftirfarandi:

*„Farsýslan skal ennfremur eftir því sem tæk eru á greiða fyrir og aðstoða þá sem hafa heimildir frá stofnuninni til að sinna verkefnum á erlendum mörkuðum.“*

#### *Um 4.gr. Verkefni Almenn*

Í greinina vantar að tiltaka rekstraraðila sem fá heimildir frá stofnuninni. Inn í 2. mgr. mætti skjóta eftirfarandi:

*Stofnunin setur reglur um leyfi og heimildarveitingar til rekstraraðila tengdum samgöngum og annast framkvæmd þeirra*

#### *Um 6 gr. Eftirlitsskyld starfsemi, rannsóknarheimildir o.fl.*

Í 6 gr. verði Farsýslu einnig heimilt að stöðva eða takmarka rekstur eftirlitsskylds aðila.

Starfsemi í samgöngum fellst ekki eingöngu í að reka farartæki heldur líka viðhaldstöðvar, skoðunarstöðvar, flugleiðsögu, flugvelli, flugskóla o.fl.

Lagt er til að við 3. mgr. verði bætt eftirfarandi:

Farsýslunni er heimilt að fyrirskipa stöðvun eða takmörkun á starfsemi eftirlitsskyldra aðila, svo og stöðvun og kyrrsetningu ökutækja loftfara .....

#### *Um 8.gr. Verkefni tengd loftferðum*

2 tl. veita leyfi til hvers konar reksturs sem skilgreindur er í loftferðalögum og reglugerðum settum á grundvelli þeirra, eins og flugreksturs, rekstur viðhaldstöðva, rekstur fyrirtækja sem annast viðhaldsstjórnun, flugskóla, skóla fyrir flugleiðsöguþjónustu og flugvéltækna, flugleiðsöguþjónustu, reksturs flugvalla og flugstöðva, sem og að hafa samfelld eftirlit með starfseminni.,

#### *Um 10.gr. Alþjóðlegt samstarf*

Þarna komi fram að stofnunin þarf að tryggja gagnkvæma viðurkenningu á heimildum gefnum út á Íslandi fyrir fyrirtæki og einstaklinga í flugstarfsemi.

#### *Um 12. gr. Gjaldtaka ofl.*

Í 12. gr. kveðið á um 500,- kr. gjald (umferðaröryggisgjald). Misræmi er milli þessa frumvarps og frumvarps til umferðarlaga en þar er kveðið á um sama gjald 400,- kr. í 116 gr.

#### *Um ákvæði til bráðabirgða*

Í 1. tl er fjallað um starfsmenn stofnana. Eftir umræður við starfsmenn og kjarafélög þeirra komu athugasemdir fram um starfskjör. Óskað er eftir því að greinin verði svohljóðandi:





FLUGMÁLASTJÓRN ISLANDS  
Icelandic Civil Aviation Administration

1. tl. Starfsmönnum stofnana sem sinnt hafa þeim verkefnum sem munu heyra undir Farsýsluna samkvæmt lögum þessum og eru í starfi við gildistöku laga þessara skal boðið *sambærilegt* starf hjá hinni nýju stofnun og *skuli halda starfskjörum sínum*. Um réttarvernd starfsmanna til starfa hjá Farsýslunni fer eftir ákvæðum laga um réttindi og skyldur starfsmanna ríkisins, nr. 70/1996, með síðari breytingum, og laga um réttarstöðu starfsmanna við aðilaskipti að fyrirtækjum, nr. 72/ 2002, eins og við á hverju sinni. Ákvæði 7. gr. laga nr. 70/1996, um réttindi og skyldur starfsmanna ríkisins, gilda ekki um störf sem ráðið er í samkvæmt þessum tölulið.

Jafnframt er mikilvægt að yfirlýsing liggja fyrir um að þiggi starfsmaður sem á rétt á biðlaunum ekki starf hjá hinni nýju stofnun, eigi hann kost á því að fara á biðlaun.

2. tl. Flugmálastjórn leggur til að ef af sameiningu stofnana verði, þá verði staða forstjóra auglýst. Einnig telst vart samræmast góðum stjórnsýsluháttum að ráðherra samþykki skipurit hinnar nýju stofnunar.