

## Fundargerð 23. fundar í flugvirkarráði

Fundur var haldinn í flugvirkarráði þriðjudaginn 30. apríl í húsakynnum samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins og stóð yfir frá 13:00 til 15:10.

Viðstaddir: Friðfinnur Skaftason (FS), Elín Árnadóttir (EÁ) fyrir hönd Isavia, Guðrún Sólveig Ríkharðsdóttir (GSR), Halla S. Sigurðardóttir (HSS), Hildur Reykdal (HR), Júlía Þorvaldsdóttir (JP), Ólafur Helgi Kjartansson (ÓHK), Þorvarður Kári Ólafsson (ÞKÓ), Þorvaldur Þórðarson (ÞÞ), Þórólfur Guðnason (ÞG) og Anna Margrét Björnsdóttir (AMB) sem fundaritari í fjarveru Ómars Sveinssonar.

Fjarverandi: Ásta Sóllilja Sigurbjörnsdóttir

Gestur: Árni Gunnarsson, framkvæmdastjóri Air Iceland Connect

Dagskrá fundarins var eftirfarandi:

Dagskrá.

1. Breytingar í flugvirkarráði.
2. Fundargerð síðasta fundar.
3. Fall WOWair og viðbrögð yfirvalda.
4. Brexit.
5. Innanlandsflug á Keflavíkflugvelli – Árni Gunnarsson forstjóri AirIceland Connect.
6. Isavia – fréttir/ fall WOWair (?).
7. Staða verkefna og fréttir af ECAC og ICAO samstarfi (HSS).
8. Önnur mál.
9. Næsti fundur.

---

### 1. Breytingar í flugvirkarráði

Búið er að skipa Guðrúnu Sólveigu Ríkharðsdóttur (Tollstjóri) og Júlíu Þorvaldsdóttur (Þjóðskrá) í ráðið. Björn Óli Hauksson er hættur störfum fyrir Isavia og Elín situr þennan fund sem staðgengill hans. Þetta verður jafnframt síðasti fundur Hildar Reykdal, en það á eftir að tilkynna nýjan fulltrúa í hennar stað.

### 2. Fundargerð síðasta fundar

Send til athugasemda 23. mars, en engar athugasemdir bárust. Fundargerð samþykkt án athugasemda.

### 3. Fall WOWair og viðbrögð yfirvalda

FS upplýsir um sérstakan hóp sem stofnaður var áður en þetta mál kom til sögunnar, en hlutverk hópsins er að huga að viðbrögðum verði stór áföll eða stefni í gjaldprot hjá þjóðhagslega mikilvægum fyrirtækjum. Ákvörðun hópsins um möguleg viðbrögð við gjaldproti WOWair lá fyrir eins og hægt var. Gjaldprotið kemur illa við marga, og má þar helst nefna aðila í ferðaþjónustu, en FS bendir jafnframt á að ekki er útlit fyrir að svartsýnustu spár muni ganga eftir, þar sem önnur flugfélög geti mætt þörfinni.

EÁ bendir á að farþegaspá Isavia fyrir 2019 sé enn óljós, og að merkjanlegur samdráttur hafi orðið í umferð um Keflavíkflugvelli. Við það bætist áhættuþáttur í rekstri m.t.t. vandamála varðandi MAX-

vélarnar hjá Ícelandair. Fyrstu þrjú mánuði ársins eru farþegar til og frá árinu á áætlun, en í apríl er samdráttur um 25% og þar af er meiri samdráttur í skiptifarþegum. EÁ bendir á að of seint hafi verið fyrir mörg flugfélög til að gera ráðstafanir um að mæta þörfinni.

EÁ undirstrikar að gjaldþrotið breytir ekki áætlunum um framtíðaruppbyggingu vallarins. Farþegatölur höfðu farið fram úr þróunaráætlun frá 2015, en eftir gjaldþrot WOWair eru farþegatölur á pari við áætlunina. Þó hafa orðið einhverjar breytingar á áherslum í uppbyggingunni. Verður sett áhersla á tengibyggingu, þ.m.t. ný landamæri. Verið að finna leiðir til að bæta við landgöngum. Stór hlutdeild farþega fer með rútum að flugvélum, sem er kostnaðarsamt fyrir félagið og minnkar þægindi farþega. Verið er að reyna að fasaskipta uppbyggingunni. Háannir breyttust ekki við fall WOW, en með gjaldþrotinu varð Ísavia hins vegar af tekjum. Útfæra þarf vel lausnir til framtíðar.

HSS upplýsir að Samgöngustofa tók þátt í viðbragðshópnum. Vel gekk að fá björgunarflugfélög með góðu samstarfi við IATA. Í kjölfarið á gjaldþrotinu varð mikil aukning á neytendamálum hjá samgönguvirtardeild, en eftir fyrstu 10 dagana voru komnir 1200 tölvupóstar frá farþegum. Samgöngustofa hefur brugðist við með því að setja upplýsingar ofarlega á heimasíðu og aðstoða fólk við að fá staðfestingu á gjaldþroti til að farþegar geti sótt bætur. Búið var að gera ráð fyrir auknu álagi og hægt var að bæta við mannskap til að mæta því.

#### **4. Brexit**

Ekki er útlit fyrir að grípa þurfi til ráðstafana fyrir sumarið, þar sem Brexit hefur verið frestað. Evrópusambandið er með viðbúnað varðandi áritunarfrelsi og annað.

ÞP upplýsir að MAST hefur gert ráðstafanir varðandi innflutning á matvælum, þ.e.a.s. það landamæraeftirlit sem varðar MAST. Með Brexit hlýtur Bretland stöðu þriðja ríkis og verða því ekki á innri markaði eins og við erum. Afurðin hlýtur þá sömuleiðis þriðja-ríkis stöðu.

Þriðja-ríkis framleiðandi þarf að vera skráður hjá ESB, uppfylla löggjöf ESB, afurðir þurfa að vera tilkynntar með fyrirvara og fara á samþykktar landamæraastöðvar til eftirlits. Meira vinnuálag fyrir MAST.

Núverandi frumvarp sem liggur fyrir miðar við óbreyttar kröfur gagnvart þriðja ríki.

HSS upplýsir að varðandi loftferðasamninga stendur yfir vinna teymis sem er samsett af fulltrúum utanríkisráðuneytis, samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytis og Samgöngustofu, en teymið vinnur þétt með Noregi. Áætlun liggur fyrir.

ÓHK upplýsir að Brexit mun auka álag á landamæraeftirlit með farþegum sem eru að koma frá Bretlandi, en þeir farþegar hafa mikið notað sjálfvirku hliðin. Gangi Brexit eftir hafa þeir ekki heimild til að nota hliðin lengur. Álagið á mannvirkt eftirlit mun aukast gríðarlega. Mörg flug á hverjum degi til Bretlands. Notkun hliðanna verður takmörkuð eftir Brexit, þar sem Bandaríkjamenn og Kanadamenn mega heldur ekki fara í gegnum þau eins og er.

#### **5. Innanlandsflug á Keflavíkurlflugvelli – Árni Gunnarsson forstjóri Air Iceland Connect**

Air Iceland Connect hefur flogið fjórum sinnum í viku á milli Akureyrar og Keflavíkur. Þjónustan hefur verið ýmsum vandkvæðum háð þó svo að það hafi verið unnið að þessu í góðu samstarfi við Ísavia, Tollstjóra og fleiri.

ÁG bendir á að nokkrar tilraunir hafi verið gerðar til að bjóða upp á flug af þessu tagi, en að aðstaðan í Keflavík hafi aldrei boðið upp á að þessu flugi sé sinnt með viðunandi hætti. Vandamálið felst fyrst og fremst í tollafgreiðslu og vopnaleit. Í þessu tilfalli þyrfti innanlandsflug að vera með annan komusal og brottfararsal (sbr. Noregur/Kanada). Ekki hægt að horfa til ríkja innan Evrópusambandsins þar sem aðstæður eru ekki sambærilegar. Gert ráð fyrir þessu í framtíðaruppbyggingu á flugvöllinum (2023-2024 mögulega – hluti af stóru tengibyggingunni (nýja komusalnum)), en það þyrfti að skoða möguleika á bráðabirgðalausn.

Möguleg bráðabirgðalausn er að horfa til þess hvernig þessar tengingar eru leystar á Gatwick flugvelli. Vanda þarf til vel til verka varðandi skipulag (passa t.d. að þetta setji ekki aukið álag einhvers staðar annars staðar í keðjunni). Enn sem komið er eru þetta réttilega ekki mjög margir farþegar í hverri ferð (4000-5000 farþegar á ársgrundvelli). ÁG bendir þó á að ef þjónustan er ekki ásættanleg er efirspurnin eftir henni kannski ekki eins mikil og hún væri annars. Þá benda bæði HSS og FS á áherslu á innanlandsflug í samgönguáætlun.

Ákveðið er að Isavia hafi frumkvæði að því að bóka fund milli Tollstjóra, Isavia og Air Iceland Connect, með aðkomu frá Samgöngustofu, innan tíu daga. Æskilegt að verði komið til framkvæmda fyrir október. Bráðabirgðalausn þyrfti þá að liggja fyrir í síðasta lagi um miðjan september, en því fyrr því betra.

## **6. Isavia – fréttir/ fall WOWair**

EÁ ítrekar það sem þegar hefur komið fram varðandi WOWair. Unnið er að því að fá aðila til að mæta þörfinni. Óvissa ennþá varðandi MAX-vélarnar hjá Icelandair. Samkvæmt áætlunum áttu að vera komnar 9 vélar (30% af flugáætlun Icelandair fyrir sumarið). Nú er verið að tala um 29. ágúst í staðinn fyrir júní.

EÁ ítrekar einnig að gjaldþrotið hefur ekki áhrif á uppbyggingaráætlun og ítrekar uppbyggingarþörfina og mikilvægi þess að Keflavíkflugvöllur sé samkeppnishæfur við aðra flugvelli varðandi tengiflug. Viljum hafa sem flesta áfangastaði til að tengja á, það kemur sér vel fyrir Íslendinga. Ný landamærastöð er á uppbyggingaráætlun.

ÓHK spyr varðandi landamærastöðina hvort gert sé ráð fyrir sjálfsafgreiðslukössunum m.t.t. ETS og EES (entry exit system), þar sem þörf er fyrir gríðarlega marga sjálfsafgreiðslukassa. Isavia svarar til að það séu forsendur í hönnuninni, þ.e.a.s. að hafi það að leiðarljósi.

EÁ tekur þó fram að hugmyndir sem koma fram í samgönguáætlun og fjármálaáætlun um að millilandaflugvellirnir verði allir færðir undir fjárhagslega ábyrgð Isavia gætu sett strik í reikninginn varðandi uppbyggingaráform hjá Isavia. Ef engir fjármunir fylgja með þessari ákvörðun mun Isavia mögulega þurfa að hætta við uppbygginguna.

GSR upplýsir að fall WOW hafði áhrif á ráðningaferli hjá Tollstjóra þar sem tekjur af starfsemi utan skilgreinds opnunartíma minnkuðu. Stóð til að bæta við stöðugildum. EÁ bendir einnig á sambærilega stöðu hjá Isavia.

## **7. Staða verkefna og fréttir af ECAC og ICAO samstarfi (HSS)**

HSS er með kynningu á nokkrum málum.

Samgöngustofa sendi út boð á TRIP ráðstefnuna, en þar er fjallað um för fólks um landamæri, biometrics o.fl. Markmiðið er að gera ferðalög þægilegri og styttri, án þess að slá af kröfum um öryggi. Þjóðskrá mun sækja ráðstefnuna. AMB/HSS sendi ÓHK rökstuðning (þrjár stuttar línur) fyrir því að fulltrúi frá lögreglu sæki einnig.

Samgöngustofa og ráðuneyti þurfa í samráði við Isavia að vinna viðbragðsáætlun ríkis fyrir aðstandendur fórnarlamba flugslysa. Þarf að tengja við viðbragðsáætlun á flugvöllum.

PRM þjónusta er stórt verkefni hjá Samgöngustofu. Þessi þjónusta er í stöðugri þróun, þar sem það koma nýir hópar af fólki með nýjar þarfir og kröfur. Samgöngustofa upplýsir um fyrirhugaðar tvær úttektir á PRM aðstöðu á Keflavíkurflugvelli og upplýsingagjöf flugrekenda til farþega. Um staðlaðar úttektir er að ræða.

HSS fer yfir kynningu frá IATA um PNR reglugerðina. Mikið rætt um gæði gagna og nýjar Evróputilskipanir sem eru á leiðinni. Þótt það verði ekki eitt staðlað heimskerfi, er æskilegt að ríki séu samstillt þannig að kerfi geti að einhverju leyti talað saman. Þessi kerfi þurfa jafnframt að taka tillit til persónuverndar. Innleiðing á regluverki er væntanleg. Tollstjóri með þetta verkefni í gangi með lögreglu. Flugfélögin safna upplýsingum í grunninn og senda á Tollstjóra en ÓHK ítrekar að lögregla þyrfti að hafa greiðari aðgang að upplýsingunum heldur en í dag. Í flestum ríkjum er fyrirkomulagið öfugt (þ.e.a.s. Tollstjóri óskar eftir upplýsingum frá lögreglu). Sum flugfélög neita að afhenda þessar upplýsingar á grundvelli persónuverndar.

EU smart border (2021). Fyrst ETS og svo EES ári seinna. Bretar eru að taka það upp strax.

HSS fer yfir kynningu frá Bretlandi um sjálfvirk landamærahlíð.

HSS mun senda kynningarnar á flugvirkarráð.

HSS upplýsir að hjá ECAC stendur yfir undirbúningur fyrir allsherjarþing ICAO og verða lagðir fram tveir vinnupappírar frá ECAC vinnuhópnum um flugvirkt. Annars vegar verður lagður fram vinnupappír um aðstoð við aðstandendur fórnarlamba og fórnarlömb flugslysa og varðandi PNR, upplýsingatækni og persónuvernd hins vegar. HSS upplýsir að mikil áhersla er einnig lögð á aðgerðir gegn mansali (þjálfun o.fl.).

ÞG spyr hvort til standi að taka þátt í CAPSCA. HSS upplýsir að ICAO skrifstofan í París hvetur mjög til þess að Ísland gangi í CAPSCA. Þátttaka kostar hins vegar bæði pening og mannafla. SGS/ráðuneyti og Sóttvarnalæknir ræði sín á milli.

HSS fer stuttlega yfir verkefnalista úr flugvirkaráætlun:

- Samgöngustofa minnr á verkefni varðandi breytingartillögur 24-26 á viðauka 9, en óskað hefur verið eftir því að Þjóðskrá, lögregla og Tollstjóri skili upplýsingum fyrir 10. maí.
- HSS nefnir endurskoðun flugvirkaráætlunar og skipan í ráðið. Átti að vera búíð en þarf að boða fund (Isavia, samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneyti og Samgöngustofa).
- EÁ upplýsir að verkefni varðandi flugvirkt í neyðartilfellum (þ.m.t. vegna dýra) sé farið í gang en Friðfinnur hjá Isavia er að skoða þetta.

## **8. Önnur mál**

ÞÞ upplýsir að MAST hafi gert athugasemd við svokallað Transit herbergi á Keflavíkurflugvelli, og snéri athugasemdin m.a. að umgengni, hreinlæti og sóttvörnum. ÞÞ ítrekar að Isavia beri ekki alla ábyrgðina, heldur varði málið fleiri aðila. ÞÞ upplýsir að MAST hefur sent bréf á alla hlutaðeigandi.

## **9. Næsti fundur**

Stefnt að því að næsti fundur verði haldinn 17. september.