



ÁRSSKÝRSLA FLUGMÁLASTJÓRNAR ÍSLANDS 2009





Útgefandi: Flugmálastjórn Íslands, júlí 2010.

Ljósmyndir: Forsíðu- og baksíðumyndir eru eftir Einar Páll Einarsson. Ljósmynd af Ísafjarðarflugvelli er eftir Matz en aðrar ljósmyndir eru eftir Odd Stefán Þórisson.

Prentun:

Efnisyfirlit

Efnisyfirlit	3
1. Yfirlit flugmálastjóra	4
2. Flugmálastjórn Íslands – hlutverk og framtíð	5
3. Alþjóðlegt samstarf og samskipti.....	7
4. Flugráð	7
5. Skipurit og starfsmenn	8
6. Flugöryggisvið.....	9
6.1 Flugrekstur	10
6.2 Aðflugsleiðir að Ísafjarðarflugvelli.....	11
6.3 Lofthæfi.....	11
6.4 Þjálfun og skírteini	13
6.5 Greining flugatvika	13
7. Flugleiðsögu- og flugvallasvið	15
7.1 Samstarf flugmálastjórna á Norðurlöndunum vegna SES og NEFAB	16
7.2 Breytingar á EASA vegna ANS/ATM og ADR	17
7.3 Samstarf á vegum ICAO.....	17
7.4 Eftirlit með flugvöllum	17
7.5 Flugvernd	18
8. Stjórnsýslusvið.....	18
8.1 Heimildaveitingar	19
8.2 Farþegamál.....	19
8.3 Lög og reglugerðir	20
8.4 Fjármál	21
9. Flugtölur.....	24

1. Yfirlit flugmálastjóra



Pétur K. Maack
flugmálastjóri

Árið 2009 var mikið umbrotaár á Íslandi. Í árslok hafði Flugmálastjórn Íslands verið rekin í þrjú ár eingöngu sem stjórnsýslu- og eftirlitsstofnun eða frá því að rekstur flugleiðsögu og flugvalla var færður frá stofnuninni í ársbyrjun 2007.

Flugmálastjórn Íslands er í töluverðri samkeppni við aðrar sams konar stofnanir á Evrópska efnahagssvæðinu hvað varðar flugrekstrarleyfi og útgáfu flugmanns-skírteina þar sem unnt er að stunda flugstarfsemi hérlendis í miklum mæli með starfsleyfi gefnu út á EES svæðinu. Þannig eru t.d. skírteini flugmanna viðurkennd á nánast öllu svæðinu og erlendir flugrekendur geta starfað hérlendis. Einn umsvifamikill skipuleggjandi flugferða til og frá landinu Iceland Express starfar t.d. á Íslandi án flugrekstrarleyfis og án nokkurra heimilda frá Flugmálastjórn Íslands en breskur flugrekandi, Astreus, hefur annast flugið fyrir þá ásamt fleirum.

Ýmsir aðilar í flugi telja sér þó í hag að hafa heimildir frá Flugmálastjórn Íslands. Með heimild frá stofnuninni eru samtals sex íslenskir flugrekendur með 63 stór loftför (yfir 10 tonn) og níu aðrir með 36 smærri loftför. Viðhaldsstöðvar eru alls 14. Nokkrar með fleiri en eina starfsstöð.

Sumar stöðvanna og flugrekandanna starfa á erlendri grundu. Fjórir aðilar hafa heimild til flugleiðsöguþjónustu auk þess sem gefnar hafa verið út tólf heimildir til aðila sem annast kennslu og þjálfun í flugmálum og yfir 50 flugvelliir /lendingarstaðir eru reknir á Íslandi undir eftirliti Flugmálastjórnar Íslands.

Það sem einkenndi rekstur stofnunarinnar á árinu 2009 er m.a. eftirfarandi:

1. Flugmálastjórn Íslands nýtur mikils traust meðal almennings. Í viðhorfskönnun Capacent Gallup á trausti til stofnunarinnar hlaut stofnunin einkunnina 3,8 næst á eftir Háskóla Íslands og lögreglunni sem hlaut einkunnina 4,0. Stofnunin hefur fengið svipaða niðurstöðu undanfarin ár.
2. Flugmálastjórn Íslands nýtur mikils traust á alþjóðavettvangi sbr. Jákvæðar úttektir Flugöryggisstofnunar Evrópu á árinu, annars vegar á lofthæfímálum og hins vegar á skírteina- og þjálfunarmálum.
3. Fulltrúar hagsmunaaðila í flugi í flugráði lýstu yfir mikilli ánægju með þjónustu stofnunarinnar.
4. Þjónustugjöld stofnunarinnar eru mun lægri en í nágrannaríkjunum.
5. Stofnunin skilaði rekstrarafgangi á árinu, m.a. með miklu aðhaldi í rekstri en án þess að það kæmi verulega niður á hraða við afgreiðslu mála.
6. Starfsfólk er áhugasamt, nýtur virðingar í erlendum verkefnum og starfsandi er góður.

Því kom verulega á óvart þegar í ljós kom í lok ársins að það var ætlun samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins að leggja stofnunina niður og færa starfsemi hennar

inn í nýja stjórnsýslustofnun, einhvers konar samgöngustofnun. Einkum var þetta óvænt þegar litið er til þess að ekki var búist við að af þessu hlytist sparnaður þessu, a.m.k. ekki næstu árin.

Eftir sem áður er og verður það megin markmið þeirra sem starfa nú hjá Flugmálastjórn Íslands að vera bæði bakhjarl og varðhundur þeirra sem sinna flugstarfsemi og eiga rætur sínar hérlendis og tryggja að sú starfsemi njóti trausts á alþjóðavettvangi.

Pétur K. Maack flugmálastjóri

2. Flugmálastjórn Íslands – hlutverk og framtíð

Flugmálastjórn Íslands fer með stjórnsýslu og eftirlit á sviði loftferða hér á landi og á íslensku yfirráðasvæði. Stofnunin annast samskipti við alþjóðastofnanir og flugmálayfirvöld annarra ríkja og sér til þess að flugöryggis- og flugverndarviðmið uppfylli alþjóðakröfur og skuldbindingar eftir því sem kveðið er á um í lögum um stofnunina, lögum um loftferðir og alþjóðasamningum. Flugmálastjórn Íslands stuðlar jafnframt að framgangi flugs á Íslandi og fylgist með íslenskum flugrekendum um allan heim.

Til að sinna hlutverki sínu snýst starfsemin í aðalatriðum um eftirfarandi þætti:

1. Að veita hvers konar heimildir til að tryggja flugöryggi. Stofnunin gefur út skírteini handa einstaklingum, svo sem skírteini flugmanna, flugumferðarstjóra og flugvirkja. Ennfremur gefur stofnunin út lofthæfivottorð, flugrekendaskírteini, og starfsleyfi fyrir flugleiðsöguþjónustu og rekstri flugvalla/lendingastaða, skóla, viðhaldsstöðva o.s.frv. Flugverndaráætlanir og notkun loftrýmis þurfa samþykki stofnunarinnar.
2. Að fylgjast með framgangi flugs og annast eftirlit með því, einkum með kröfur um flugöryggi og flugvernd að leiðarljósi. Þetta felst m.a. í því að hafa eftirlit með lofthæfi loftfara, að rétt sé staðið að flugrekstri og rekstri flugleiðsögu og flugvalla, svo og að flugmenn og aðrir sem fást við flugstarfsemi hafi tilskilin réttindi og viðhaldi þeim.

3. Að annast almenna stjórnýslu í flugmálum og samskipti við erlendar stofnanir og gæta hagsmuna Íslendinga í hvívetna. Sérstaklega eru samskipti við Alþjóðaflugmálastofnunina (ICAO) mikilvæg sem og evrópskar stofnanir eins og Flugöryggisstofnunina Evrópu (EASA), enda gefa þær út alþjóðlega staðla og reglur sem eru grundvöllur flugstarfsemi um allan heim.

Meginmarkmið stofnunarinnar eru að tryggja:

1. Að flugöryggi á íslensku yfirráðasvæði og flugrekenda hvar sem er í heiminum verði ávallt með því besta sem gerist í Evrópu.
2. Viðurkenningu Íslands í flugmálum á alþjóðavettvangi.
3. Hraðar og öruggar heimildarveitingar.
4. Íslenska flugleiðsöguþjónustu á núverandi flugstjórnarsvæði.
5. Að heildarkostnaður við stjórnýslu, og heimildarveitingar sé lægri en í nágrannaríkjunum.

Á haustdögum kynnti samgönguráðuneytið verkefnisáætlun um endurskipulagningu samgöngustofnana sem felur í sér undirbúning fyrir myndun tveggja stofnana, *stjórnýslustofnunar* með sameiningu Flugmálastjórnar og Umferðarstofu og stjórnýsluverkefna Siglingastofnunar og Vegagerðar og *framkvæmda- og rekstrarstofnunar* með sameiningu Vegagerðar og framkvæmda- og rekstrarverkefna Siglingastofnunar. Áætlaður stofndagur er 1. janúar 2011.

Sjö vinnuhópar skipaðir starfsmönnum allra stofnananna sem og starfsmönnum

samgöngu- og sveitarstjórnaráðuneytis voru settir á fót undir forystu stýrihóps og var undirbúningsvinna komin á fulla ferð í lok árs.

Flugmálastjórn Íslands telur mikilvægt að í endurskipulagningarferlinu verði gætt að þeim ferlum og verkefnum sem stofnunin sinnir, ekki síst í alþjóðlegu samhengi, því stofnunin verður eftir sem áður að standast alþjóðlegar úttektir til að tryggja áframhaldandi gagnkvæmni á alþjóðavettvangi. Flugmálastjórn Íslands gerir grein fyrir eftirliti sínu, heimildarveitingum og vottunum gagnvart alþjóðlegum stofnunum eins og Flugöryggisstofnun Evrópu (EASA) og Alþjóðaflugmálastofnuninni (ICAO) og standist stofnunin ekki kröfur þeirra kemur það niður á þeim sem stofnunin veitir heimildir, rýrir trúverðuleika íslensks flugiðnaðar og verður honum hamlandi við störf á erlendri grundu.

Mikil þjóðfélagsumræða var á árinu um hugsanlega aðild Íslands að Evrópusambandinu. Flugmálastjórn Íslands telur að aðild kæmi ekki til með að hafa mikil áhrif á íslenskan flugiðnað þar sem stofnunin starfar nú þegar eftir lögum, reglum og tilskipunum bandalagsins sem nú eru innleiddar hér á landi í gegnum EES-samninginn. Að einhverju leyti mun aðildin þó hafa áhrif til góðs hvað varðar loftferðarsamninga en Ísland verður þá sjálfkrafa aðili að loftferðarsamningum sem Evrópusambandið gerir.

Flugmálastjórn Íslands tekur þátt í starfi samgönguráðs. Umræður hafa verið um hlutverk stofnunarinnar á þeim vettvangi, sérstaklega í ljósi þess að stofnunin tekur ekki, eftir stofnun Flugstoða ohf., þátt í ákvörðunum um framkvæmdir á flugvöllum og ætti kannski frekar að vera ráðgefandi fyrir stjórnvöld hvað varðar stefnu-

mótandi ákvarðanir, svo sem eins og hvaða flugvellir skulu reknir sem millilandaflugvellir, sem og stefnumótun varðandi rekstur, uppbyggingu og hugsanlega lokun flugvalla með tilliti til flugöryggis. Dæmi um annað stefnumótandi verkefni væri framþróun leiðsögumála í flugi þar sem stofnunin ætti að sinna ráðgefandi hlutverki.

3. Alþjóðlegt samstarf og samskipti



Kennimerki Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO) og Flugöryggisstofnunar Evrópu (EASA)

Flugmálastjórn Íslands gætir hagsmuna íslensks flugiðnaðar og kemur fram fyrir hönd þjóðarinnar í alþjóðasamstarfi sem tengist flugi. Mest er samstarfið við Alþjóðaflugmálastofnunina (ICAO) og Flugöryggisstofnun Evrópu (EASA) en fast á hæla þeirra koma t.d. Evrópsk samtök flugmálastjórna (ECAC) auk þess sem stofnunin er áheyrnarfulltrúi hjá Eurocontrol. Þá tekur stofnunin þátt í ýmiss konar nefnda- og hópastarfi hjá Evrópusambandinu í samvinnu við samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið.

Ísland hefur verið í forsvari norrænu skrifstofunnar hjá Alþjóðaflugmálastofnuninni (ICAO) Nordicao undanfarin tvö ár. Haustið 2007 var Ísland kjörið til setu í ráð ICAO. Starf skrifstofunnar hefur gengið vel en Ísland fer með forræðið fram á haust 2010 þegar nýtt ráð verður kosið.

Flugmálastjórar Norðurlandanna héldu árlegan fund sinn á Íslandi í lok júní. Þar gerði fulltrúi Íslands í ráði ICAO grein fyrir starfi Nordicao skrifstofunnar á liðnu ári og lagði fyrir áætlun um störf skrifstofunnar á komandi ári sem og fjárhagsáætlun til samþykktar.

Flugmálastjórn Íslands tók þátt í samnorrænni umfjöllun um sérstöðu flugmála á Norðurlöndunum í ICAO Journal sem kom út í lok nóvember. Um er að ræða 50 blaðsíðna umfjöllun í riti sem gefið er út í stóru upplagi og dreift til allra aðildarríkja ICAO sem og áskrifenda um heim allan. Flugmálastjórn Íslands telur mikilvægt að svigrúm sé í rekstri hennar til að taka þátt í kynningarverkefnum sem þessum þar sem flugmál og flugrekstur Íslendinga er kynntur í víðara samhengi. Í greinargerðinni var bæði lögð áhersla á hvað Norðurlöndin eiga sameiginlegt og hvað er sérstakt í hverju landi fyrir sig auk þess hversu stóran sess þau skipa samanlagt í flugmálum heimsins.

4. Flugráð

Í samræmi við 3. gr. laga nr. 100/2006, um Flugmálastjórn Íslands, skipar samgönguráðherra flugráð og er skipunartími þess fjögur ár eða þar til embættistíma ráðherra lýkur. Í flugráði sitja: Gunnlaugur S. Stefánsson, formaður, skipaður án tilnefningar, Jóna Kristín Þorvaldsdóttir, skipuð án tilnefningar, Gísli Baldur Garðarsson, skipaður án tilnefningar, Árni Gunnarsson, skipaður samkvæmt tilnefningu Samtaka atvinnulífsins, Jens Bjarnason, skipaður samkvæmt tilnefningu Samtaka atvinnulífsins, og Lárus Atlason, skipaður samkvæmt tilnefningu Samtaka ferðaþjónustunnar. Starfsemi flugráðs var

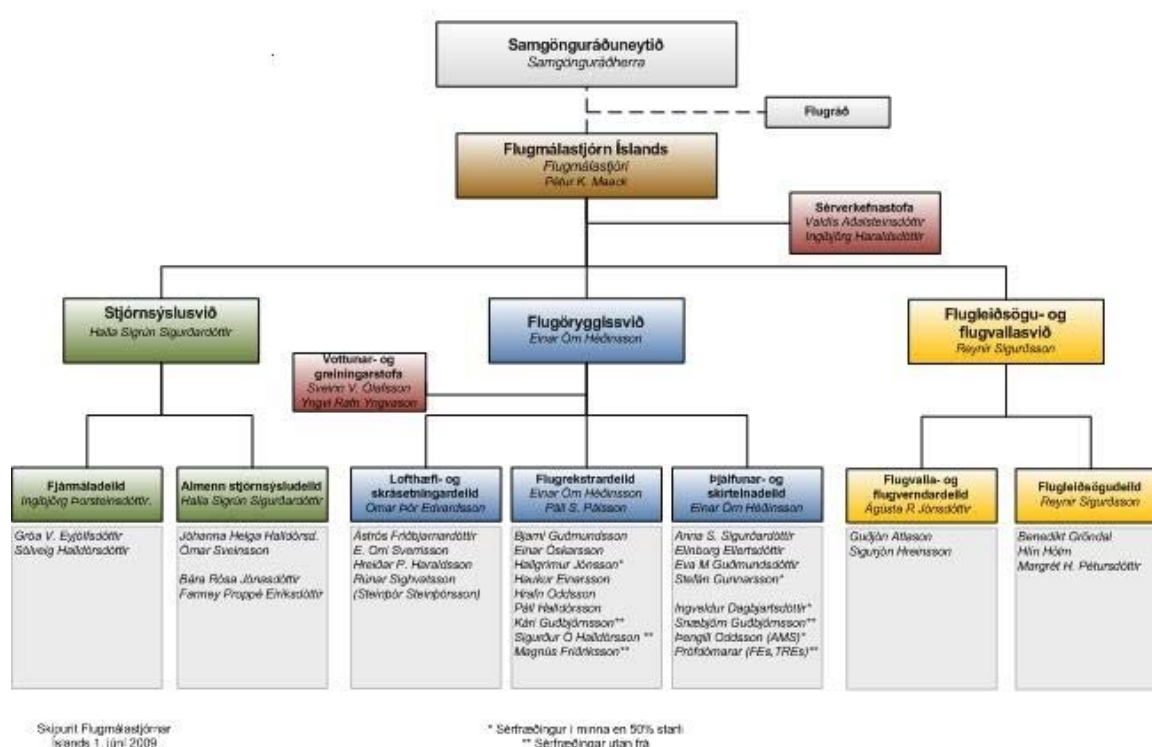
hefðbundin og hélt ráðið níu fundi á árinu 2009. Meginviðfangsefni flugráðs á árinu voru: Staða útblásturstilskipunar ESB í flugi, rekstrarumhverfi og framtíðarhorfur íslenskra flugrekenda, samgöngumiðstöð, rekstur, fjárhags- og verkefnastaða Flugmálastjórnar Íslands, flugvernd á Keflavíkflugvelli, framtíðarskipan og endurskipulagning samgöngustofnana, sameining Flugstoða ohf. og Keflavíkflugvallar ohf. og stofnun Isavia ohf. auk umsagna um reglugerðir og lagafrumvörp á málefna sviði þess.

5. Skipurit og starfsmenn

Flugmálastjórn Íslands vill laða að sér, þjálfra og halda í hæft og duglegt starfsfólk

með því að bjóða upp á gott vinnuumhverfi, góðan starfsanda og verkefni sem höfða til starfsmanna. Litið er svo á að allir starfsmenn stofnunarinnar geti haft áhrif á þjónustu hennar og framgang ferla sem tilheyra gæðakerfinu. Starfsmenn Flugmálastjórnar Íslands skulu hafa að jafnaði jafngóða menntun og reynslu og þeir sem eftirlit er haft með. Þá er það stefna Flugmálastjórnar Íslands að leitast við að greiða sambærileg laun og fyrirtæki sem stofnunin hefur eftirlit með.

Í árslok 2009 voru 40 starfsmenn hjá Flugmálastjórn Íslands. Hlutfall kvenna var 43% og karla 57%. Meðalaldur starfsmanna stofnunarinnar er 50 ár en meðalstarfsaldur hjá Flugmálastjórn Íslands er tíu ár. Starfsmannavelta 2009 var 10,5%. Laun flugmálastjóra eru ákvörðuð af Kjararáði.



Fimm starfsmenn eru ráðherraraðaðir, sex starfsmenn eru á sérsamningi en aðrir starfsmenn Flugmálastjórnar Íslands eru í átta eftirfarandi stéttarfélagum: Stéttarfélag bókasafns- og upplýsingafræðinga, Félag íslenskra flugumferðarstjóra, Félag íslenskra félagsvísindamanna, Félag flugmálastarfsmanna ríkisins, Kjarafélag viðskipta- og hagfræðinga, Stéttarfélag lögfræðinga, Fræðagarður og Stéttarfélag verkfræðinga.

6. Flugöryggisvið



Heildarflugstundir íslenskra loftfara voru um 127.000. Þeim fækkaði umtalsvert frá fyrra ári eða um rúm 25% og eru nú

líktastar því sem var á árunum 1999-2002. Nokkur samdráttur var hjá flestum flugrekendum en mikið munar um samdrátt hjá Icelandair sem dró úr áætlunar- og leiguflugi um sem nemur rúmlega 20.000 flugstundum. Einnig hætti flugrekandinn Primera Air rekstri á íslensku flugrekstrarleyfi. Fjöldi flugstunda í einkaflugi er svipaður og áður eða rúmlega 10.000 tímar, en nokkuð dró úr kennsluflugi.

Þrátt fyrir minnkandi flug á árinu var það mjög annasamt. Umfangsmiklar úttektir frá EASA voru gerðar á lofthæfi- og skrásetningarmálum og þjálfunar- og skírteina- og skírteina- og flugrekstrarmálum. Töluverður tími starfsmanna fer ávallt í undirbúning og úrlausn athugasemda vegna slíkra úttekta. Í lofthæfímálum var unnið að ýmsum breytingum vegna krafa EASA en í skírteina- og flugrekstrarmálum að undirbúningi vegna PART-FCL og PART-OPS frá EASA sem taka gildi 2012. Þessi verkefni koma til með að setja svip sinn á starfið næstu árin.

Á árinu var lokið við gerð verkefnastofns um flugöryggi með hagsmunaaðilum og samgönguráðuneytinu þar sem skilgreind eru ýmis verkefni sem stuðla að auknu flugöryggi og er æskilegt að hrinda í framkvæmd. Þá var lagður grunnur að gerð flugöryggisáætlunar fyrir Ísland (*State Safety Program*) samkvæmt kröfum ICAO en áherslan þar er hagnýting öryggisstjórnunarkerfa (*Safety Management Systems*). Í tengslum við þetta stóð Flugmálastjórn Íslands fyrir tveimur námskeiðum fyrir flugrekendur í öryggisstjórnunarkerfum SMS og voru þau vel sótt. Farið var yfir reglugerðumhverfið og breytingar sem væntanlegar eru frá EASA. Í framtíðinni verður þessi þáttur

mikilvægur í allri flugstarfsemi. Hann tekur að fullu gildi árið 2012 í Evrópu þ.m.t. á Íslandi.

6.1 Flugrekstur



Í árslok 2009 voru 13 flugrekstrarleyfi í gildi sem er nokkur fækkun frá 2008 sem skýrist að hluta til af því að starfsemi nokkurra flugrekenda liggur niðri yfir vetrarmánuðina. Tveir nýir flugrekendur hófu starfsemi á árinu, Vesturflug með heimild til flutninga- og verkflugs með þyrlu og Air Artic með heimild til flutningaflugs á flugvél sem starfaði þó einungis fram í desember. Nokkur gróska virðist vera í flugiðnaðinum á Íslandi og töluvert er um fyrirspurnir til Flugmála-

stjórnar Íslands um flugrekstrarleyfi. Til viðbótar tveimur nýjum flugrekstrarleyfum barst ein formleg umsókn um leyfi sem enn var í vinnslu við árslok. Einn stór flugrekandi, Primera Air, flutti starfsemi sína frá Íslandi til Danmerkur á haustmánuðum.

Í allt voru 104 margbreytilegar úttektir á flugrekstrarmálum framkvæmdar af sérfræðingum Flugmálastjórnar í eftirliti með flugrekstri 2009 sem er lítilsháttar fjölgun frá árinu á undan, en sérstaklega var tekið á þáttum sem snerta breytingar sem áttu sér stað með innleiðingu nýju flutningaflugsreglugerðarinnar fyrir flugvélar og reglugerðar um verkflug. Auk hefðbundins eftirlits með flugrekstri fólst stór þáttur í starfsemi stofnunarinnar 2009 í endurskoðun og mati á nýjum flugrekstrarhandbókum íslenskra flugrekenda.

Eins og undanfarin ár tók eftirlitsmaður Flugmálastjórnar Íslands og sérfræðingur í flugrekstrarmálum þátt í úttekt Flugöryggisstofnunar Evrópu (EASA) á öðrum flugmálastjórnnum.

Á heimasíðu stofnunarinnar, www.caa.is, var á árinu birt ýmiss konar leiðbeiningar efni fyrir flugrekendur varðandi nokkur ákvæði flutningaflugsreglugerðar sem felast í útskýringum og aðferðafræði um hvernig flugrekendur uppfylla tilteknar kröfur EU-OPS.

Viðauki III við reglugerð nr. 3922/91, um samræmingu á tæknikröfum og stjórnsýslu-meðferð á sviði flugmála, svokallaður EU-OPS, tók gildi 1. febrúar 2009. Hann er raunar að mestu byggður á eldri kröfum.

Einnig tók gildi reglugerð um flug- og vinnutímamörk og hvíldartíma flugverja, nr. 1043/2008, og ný verkflugsreglugerð, nr. 97/2009, á sama tíma.

Unnið var að þýðingu reglugerðar um flutningaflug þyrlna (JAR-OPS 3) sem gert er ráð fyrir að taki gildi á sumarmánuðum 2010.

Drög að gerbreyttum reglugerðum um flugrekstur loftfara voru birt af hálfu flugöryggisstofnunar Evrópu (EASA) til umsagnar í febrúar 2009. Gert er ráð fyrir að nýju reglurnar taki gildi 8. apríl 2012. Með innleiðingu þeirra munu gildandi reglugerðir um flutningaflug flugvéla og þyrlna falla úr gildi auk reglugerðar um verkflug.

6.2 Aðflugsleiðir að Ísafjarðarflugvelli



Ísafjarðarflugvöllur er staðsettur á eyri (Skipeyri) undir brattri fjallshlíð austan megin í Skutulsfirði. Flugvöllurinn var tekinn í notkun 2. október 1960 og hefur þjónað hlutverki áætlunarflugvallar frá stofnedeigi. Staðsetning flugvallarins með brattar hlíðar beggja vegna þrengir aðflugsleiðir að honum og hafa stærri vélar í innanlandsflugi, svo sem Fokker 50 og Dash 8 vélar, flogið inn á völinn á undanþáguheimild enda uppfylla þær ekki kröfur flutningaflugsreglugerðar til að flugtaks til vesturs á Ísafjarðarflugvelli. Þegar ný reglugerð um flutningaflug tók gildi 1. febrúar 2008 breyttist reglugerðarumhverfið á þá leið að undanþágur sem gefnar eru eða hafa verið gefnar til lengri eða skemmri tíma þarf að formfesta og fara þær nú í samþykktarferli innan EASA og hlíta eftirliti ESA, Eftirlitsstofnunar EFTA. Flugfélag Íslands sótti um áframhaldandi undanþágu á flutningaflugsreglugerð fyrir flugtaki til vesturs til að geta stundað áætlunarflug á Fokker 50 og Dash 8 flugvélar sínar inn á Ísafjarðarflugvöll. Flugmálastjórn veitti Flugfélagi Íslands tímabundna undanþágu á meðan unnið er að varanlegri heimild til flugfélagsins. Starfsmenn Flugmálastjórnar Íslands hafa lagt töluverða vinnu í öflun langtímaheimilda frá Eftirlitsstofnun EFTA til þess að vélar Flugfélags Íslands geti notað völinn og er sú vinna enn í gangi.

6.3 Lofthæfi

Fjöldi loftfara á skrá í árslok 2009 var 399 og fækkaði um sjö loftför frá fyrra ári.

Samþykkt fyrirtæki til viðhaldstjórnunar samkvæmt EASA, Part M, kafla G, voru í lok árs þrettán talsins. Fjögur fyrirtæki hættu starfsemi á árinu eða leyfi þeirra

urðu ógild en tvö ný leyfi til viðhaldsstjórnunar voru gefin út.

Þrettán samþykktar Part 145 viðhaldstöðvar störfuðu í árslok, þar af þrjár nýjar og ein umsókn til viðbótar var í vinnslu.

Umsókn um Part 147 tegundaskóla sem barst 2008 er enn í vinnslu og er áætlað að samþykkaferlinu ljúki snemma árs 2010.

Flugöryggisstofnun Evrópu (EASA) gerði úttekt á stöðu lofthæfímála hjá Flugmálastjórn Íslands á vordögum. Hún kom ágætlega út og var úrvinnsla og aðgerðir til lokunar frávika enn í gangi í lok árs. Eitt af frávikunum sem komu fram í úttektinni fjallaði um að tryggja þyrfti nægjanlegan fjölda starfsmanna í eftirlit með lofthæfímálum en miklar mannabreytingar urðu í deildinni á árinu.

Sérfræðingur Flugmálastjórnar og eftirlitsmaður með lofthæfímálum tók þátt í sams konar úttekt EASA á lofthæfímálum hjá portúgölsku flugmálastjórninni (INAC). Þátttaka eftirlitsmanna stofnunarinnar í viðlíka verkefnum er hluti af endurbjálfun og mikilvægur þáttur í að samræma áherslur Íslands við þá starfshætti sem viðhafðir eru hjá EASA.

Part M tók gildi fyrir almannaflug 28. september 2009 hvað varðar áframhaldandi lofthæfi loftfara. Gildistakan hefur í för með sér þónokkrar breytingar fyrir einkaflug, flugskóla og verkflug á Íslandi. Almenn leiða reglurnar ekki til þess að það sé meira íþyngjandi að eiga og starfrækja einkaflugvél, en formfestan verður meiri og ferlin lengri auk þess sem reglurnar eru nokkuð margar og flóknar.

Nokkur vinna var lögð í umsóknir fyrirtækja sem samþykkt eru samkvæmt G kafla Part M og sótt hafa um samþykki að

auki til þess að gefa út lofthæfistaðfestingarvottorð (*Airworthiness Review Certificate*) eftir að krafan um lofthæfistaðfestingarskoðun tók að fullu gildi 29. september 2008. Þær vélar sem voru með gilt lofthæfiskírteini fyrir gildistöku kröfurnar þurftu ekki lofthæfistaðfestingarskoðun fyrir en lofthæfiskírteinið rennur út sem gat þó ekki verið lengur en til 28. september 2009. Rekstrarstöðvun varð þó hjá fáum flugrekendum vegna þess að lofthæfistaðfestingarskoðun hafði ekki farið fram fyrir þann tíma. Þeir gátu ekki stundað flug að nýju fyrir en eftir slíka skoðun.

6.4 Þjálfun og skírteini



Nokkur fækkun var á nýútgáfu skírteina frá fyrra ári en fjöldi skírteina í gildi var svipaður og áður eða um 2.200 samtals. Fjöldi bóklegra og verklegra prófa var svipaður og undanfarin ár, fjölgaði nokkuð bóklefum atvinnuflugmannsprófum.

Á árinu fékk Keilir flugakadémía heimild sem samþykktur flugskóli auk heimildar til grunnþjálfunar flugumferðarstjóra. Flugskóli Íslands útskrifaði langflesta nemendur í flugnámi eins og undanfarin ár. Auk framangreindra skóla störfuðu Geirflugl, Flugskóli Helga Jónssonar og Flugskóli Akureyrar.

Snemma árs var hafin útgáfu á nýjum skírteinum flugumferðarstjóra með áritanir í samræmi við reglugerð nr. 404/2008, tilskipun ESB nr. 2006/23/EC. Útgáfan var unnin í nánú samstarfi sérfræðinga í skírteinamálum og sérfræðinga hjá flugvalla- og flugleiðsöguviði. Eldri skírteini verða áfram í gildi enn um sinn en verður skipt út smám saman.

Í ágústlok komu fulltrúar EASA og gerðu úttekt á eftirliti Flugmálastjórnar Íslands með þjálfunar- og skírteinamálum samkvæmt kröfum JAR-FCL 1, 2 og 3 en EASA tók við hlutverki JAA hvað þetta varðar fyrr á árinu. Um var að ræða tvö úttektarlið sem gerðu ítarlega úttekt á fyrirkomulagi og eftirliti með skírteinamálum almennt og einnig sérstaklega hvað varðar útgáfu heilbrigðisvottorða. Niðurstöður úttektarinnar voru jákvæðar. Hins vegar koma nær alltaf í ljós atriði sem þarf að lagfæra í kjölfar slíkra úttekta en engin alvarleg frávik komu fram. Um var að ræða fjórðu úttekt á skírteinamálum Flugmálastjórnar varðandi JAR-FCL kröfurnar en sú fyrsta var 1999.

Sem fyrr voru farnar fjölmargar ferðir í flugherma vegna eftirlits með prófdómurum og tegundarskólum. Umfang verklegra prófa fyrir skírteini var svipað og áður en prófum fyrir útlendinga hefur fjölgað enda hefur ásókn þeirra í íslenska flugskóla aukist undanfarið af hagkvæmnisástæðum.

6.5 Greining flugatvika

Hjá Flugmálastjórn Íslands hefur formleg skráning flugatvika aukist jafnt og þétt frá því hún hófst 2005 og eru nú öll tilkynnt flugatvik skráð í samevrópskan gagnagrunn

ECCAIRS. Tilkynningum um flugatvik frá flugrekendum fjölgaði jafnt og þétt þar til í fyrra en það er mat stofnunarinnar að einkaflugmenn láti hjá líða að tilkynna atvik sem þeir lenda í. Þetta tilkynningarakerfi er ætlað til að safna upplýsingum um flugatvik, ekki til að refsa þeim sem í þeim lenda. Í reglugerðinni er ákvæði um að ekki megi nota tilkynningar um flugatvik sem gagn fyrir rétti eða til að refsa þeim sem tilkynnir. Inn í gagnagrunninn fara aldrei persónuupplýsingar heldur einungis upplýsingar tengdar atvikinu sjálfu. Það er allra hagur að tilkynna um atvik því gagnagrunninum er ætlað að auka árvekni og meðvitund um það sem farið getur afvega í starfrækslu loftfara.

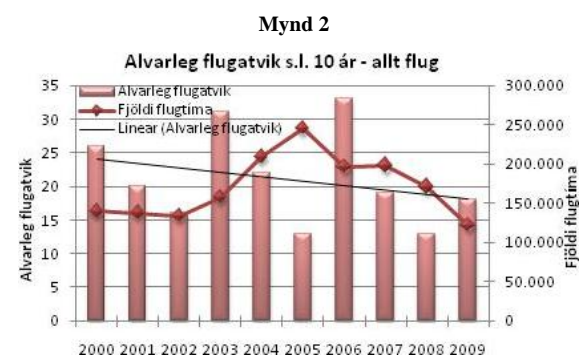
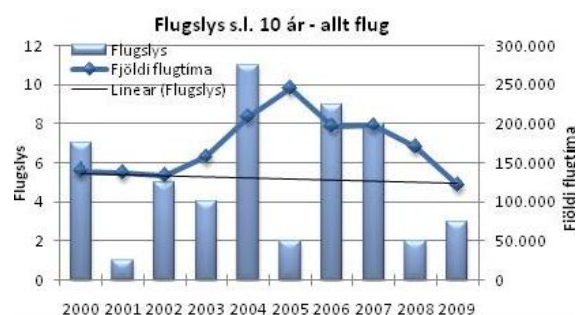
Eftirfarandi eru upplýsingar um atvik frá síðustu fjórum árum. Þar sem því er viðkomið eru gögnin sýnd fyrir hvert ár en annars eru súlur í ritunum sameinaðar með gögnum allra fjögurra árana til að fá tölfræðilega merkingu í gögnin.



Mynd 1

Svo virðist sem efnahagskreppan hafi haft áhrif á fjölda tilkynntra atvika 2009 en samband er milli fjölda flugtíma annars vegar og fjölda flugatvika hins vegar. Því meira sem flogið er, því meiri líkur eru á að flugatvik eigi sér stað. Um 14% fækkun

tilkynntra flugatvika varð á árinu 2009 frá fyrra ári.



Mynd 3

Þegar flugslys og alvarleg flugatvik eru sett upp í súlurit ásamt heildarfjölda flugtíma hvers árs kemur í ljós að bæði flugslysum og alvarlegum flugatvikum fer fækkandi á þessu tíu ára tímabili.

Á mynd 4 er sýnd flokkun bæði slysa og alvarlegra atvika. Þessi flokkun er þýdd úr ensku og lýsir þeim grunnþáttum sem áttu þátt í atvikinu.

Myndin sýnir alvarleg atvik og slys í öllum þyngdarflokkum flugvéla 2009. Sama atvik getur flokkast í einn eða fleiri flokka.



Mynd 4

Eins og fyrr segir standa flugrekendur sig vel hvað varðar tilkynningar um flugatvik. Einkaflugmenn virðast hins vegar ekki tilkynna um atvik í réttu hlutfalli við flugtíma. Til að leggja áherslu á nauðsyn tilkynninga frá einkaflugmönnum eru birt gögn frá fjögurra ára tímabili yfir loftför í þyngdarflokknum 0-5.700 kg.

7. Flugleiðsögu- og flugvalla-svið



Við hátíðlega athöfn í lok maí afhenti samgönguráðherra, Kristján L. Möller, fyrir hönd Flugmálastjórnar Íslands, Flugstoðum ohf. og Keflavíkurflugvelli ohf. starfsleyfi til að veita þjónustu á sviði flugleiðsögu. Auk þess afhenti ráðherra Keflavíkurflugvelli, fyrir hönd Flugmálastjórnar, flugvallarskírteini sem felur í sér heimild til reksturs flugvallar í flokki eitt til fimm ára.

Í lok árs 2009 höfðu fjögur íslensk fyrirtæki starfsleyfi til að veita flugleiðsöguþjónustu, Flugstoðir ohf., Keflavíkurflugvöllur ohf., Veðurstofa

Íslands og Flugfjarskipti ehf. En tvö síðarnefndu fyrirtækin fengu starfsleyfi í desember 2008.

Mikil vinna liggur að baki starfsleyfunum hjá umsækjendum og ekki síður hjá Flugmálastjórn en undirbúningur hófst í byrjun árs 2007 þegar settur var á stofn starfshópur innan stofnunarinnar sem hafði það verkefni að greina kröfur og setja verklagsreglur. Mikil og nán samvinna var í umsóknarferlinu á milli Flugmálastjórnar og fyrirtækjanna við að aðlaga handbækur að nýjum kröfum og umhverfi og þar með að sýna fram á uppfyllingu reglugerðarinnar.

Keflavíkurflugvöllur ohf. er fyrsti flugvöllur landsins til að fá flugvallarskírteini afhent til fimm ára og er flugvöllurinn þar með vottaður samkvæmt reglugerð nr. 464, um flugvelli, frá árinu 2007. Vottun flugvalla á Íslandi hófst 2004 en þá var reglugerð um flugvelli fyrst gefin út hérlandis. Reglugerðin endurspeglar að mestu leyti viðauka 14, bindi I og II, við Chicago-sáttmálann.

Keilir fékk á vordögum kennsluleyfi til kennslu í flugumferðarstjórn samkvæmt reglugerð nr. 404/2008. Fram til október 2008 fór allt nám flugumferðarstjóra fram á vegum þeirra sem veita flugumferðarþjónustu en með nýrri reglugerð um skírteini, nr. 404/2008, varð sú breyting að aðrir skólar, sem uppfylla kröfur reglugerðarinnar, geta sótt um og fengið kennsluleyfi frá Flugmálastjórn Íslands til kennslu grunnnáms í flugumferðarstjórn. Í lok árs 2009 hafa auk Keilis, Flugskóli Íslands, Flugstoðir ohf. og Keflavíkurflugvöllur ohf. leyfi til þjálfunar flugumferðarstjóra.

7.1 Samstarf flugmálastjórna á Norðurlöndunum vegna SES og NEFAB

Vegna sívaxandi flugumferðar vaknaði krafa um samræmdari aðgerðir til að tryggja flæði og draga úr seinkunum hjá flugrekendum sem verða til vegna umferðar loftfara í háloftunum. Til að mæta þeirri kröfu setti Evrópusambandið svokallað Samevrópskt loftrými (*Single European Sky*, SES) á laggirnar árið 1999. Ísland hefur innleitt þetta regluverk í gegnum EES-samninginn og eru Flugmálastjórn Íslands og Flugstoðir ohf. virkir þátttakendur innan SES, sem stjórnarsýslu- og eftirlitsaðili annars vegar og hins vegar sem þjónustuveitandi. Markmið samstarfsins er að byggja stjórnun evrópsks loftrýmis upp sem eina heild og auka þannig flutningsgetu svæðisins sem aftur leiðir til enn betri afkastagetu evrópskra flugstjórnarkerfa.

Ein af kröfum SES er að sett sé á stofn svokallað Starfrænt loftrýmisumdæmi (*Functional Airspace Block*, FAB) sem getur verið þvert á landmæri ríkja sem mynda á eina heild. Tilgangurinn er að samræma og leita að meiri hagkvæmni í rekstri flugleiðsöguþjónustu sem tekur mið af flæði flugumferðar frekar en landmærum ríkjanna. Eitt slíkt umdæmi sem verið er að skoða er *North European Functional Airspace Block* (NEFAB) sem Ísland er aðili að ásamt Danmörku, Eistlandi, Finnlandi, Lettlandi, Noregi og Svíþjóð. Evrópusambandið hefur kveðið á um í svokölluðum SES II pakka að aðildarlönd þess skulu hafa sett upp slík umdæmi lok árs 2012 og eru núna ein níu slík umdæmi í burðarliðnum í Evrópu.

Flugmálastjórnir landanna vinna að samræmingu sín á milli og hefur Flugmálastjórn Íslands tekið þátt í því í gegnum svokallaðan „Nordic NSA group“, sem er samráðshópur eftirlitsaðila á sviði flugleiðsöguþjónustu á Norðurlöndunum. Sá hópur fundaði þrisvar sinnum á árinu, þar af einu sinni á Íslandi.

7.2 Breytingar á EASA vegna ANS/ATM og ADR

Í október 2009 samþykktu Evrópuþingið og ráðið tvær reglugerðir til að bæta afkastagetu og flugöryggi í evrópska kerfinu. Sú fyrri var SES II, sem nefnd var að framan og er uppfærsla á SES, og hin síðari útvíkkun á starfssviði Flugöryggisstofnunar Evrópu, EASA, til að fjalla um málaflokka flugvalla, rekstrarstjórnunar flugumferðar (ATM) og flugleiðsöguþjónustu (ANS). Þessi breyting á EASA hefur stundum verið kölluð önnur útvíkkun (*second extension*) og vinnur EASA nú að því að setja reglugerðir á þessu sviði, ýmist með því að skrifa nýjar eða yfirtaka þær sem þegar eru í gildi (SES) og færa inn í EASA-kerfið. Vænta má að regluverkið taki gildi 2012-2013 og mun Ísland þurfa að innleiða þær reglugerðir, enda fullgildur meðlimur í EASA. Þess er að vænta að breytingarnar hafi mikil áhrif á Íslandi þegar fram í sækir, sérstaklega á sviði flugvalla, og undirbýr flugleiðsögu- og flugvallasvið sig undir að takast á við viðameira hlutverk með því að leggja mat á áhrif breytinganna.

7.3 Samstarf á vegum ICAO

Árlegur fundur North Atlantic Systems Planning Group (NAT SPG) var haldinn í París í júní 2009 en hlutverk NAT SPG er

að vakta og meta kerfi flugleiðsögu á Norður-Atlantshafi í ljósi breytinga á einkennum umferðar, tækniframþróun og umferðarspám. Auk þátttöku á 45. fundi NAT SPG tók Flugmálastjórn þátt í nýjum vinnuhópi, NAT Safety Oversight Group (NAT SOG) sem hefur m.a. það hlutverk að stýra og samræma öryggiseftirlit á Norður-Atlantshafssvæðinu. Meðal umfjöllunarefna NAT SPG á árinu voru breytingar á svæðisbundnum verklagsreglum, notkun gervihnatta til fjarskipta og raunstig öryggis og áhættu í NAT-svæðinu.

7.4 Eftirlit með flugvöllum

Í lok árs höfðu fjórir flugvellir heimild til reksturs alþjóðaflugvallar í flokki 1 en engir til reksturs flugvalla í flokki 2. Þá höfðu 45 landingarstaðir fengið skráningu frá Flugmálastjórn Íslands, þar af 11 innanlandsvellir sem þjóna áætlunarflugi.

Á árinu 2009 var lokið við fimm ára hring úttekta á flugvöllum landsins en um það er kveðið í reglugerð um flugvelli, nr. 464/2007, að flugvellir skuli teknir út af eftirlitsaðila á minnst fimm ára fresti. Áætlunarflugvellir innanlands sæta þó oftart úttekt eða eigi sjaldnar en á tveggja ára fresti og millilandaflugvellir minnst einu sinni á ári. Auk þess getur áhættumat sem byggist á fyrri úttektum og greining flugatvika kallað á frekari úttektir. Þannig hafa allir flugvellir og landingarstaðir verið teknir út af eftirlitsmönnum stofnunarinnar.

7.5 Flugvernd



Í lok árs 2009 höfðu átta aðilar/fyrirtæki samþykki vegna flugverndar.

Flugvernd hefur verið undir smásjóni undanfarin ár, ekki síst eftir árásirnar á tvíburaturnana í New York 11. september 2001, en til flugverndar telst m.a. skimun farþega og farangurs á flugvöllum og aðgangsstýringar inn á flugvelli. Einnig er eftirlit með flugrekendum, sem ber að skila inn flugverndaráætlun um starfsemi sína og fylgja gildandi reglugerðum um flugvernd, svo og öðrum aðilum, sem starfa á flugvelli. Eftirlit er einnig með aðilum sem sinna flugverndartengdri starfsemi við flugvelli, flugrekendur og aðra þjónustuveitendur á flugvöllum. Hjá

18

Flugmálastjórn Íslands sinna tveir starfsmenn þessum málaflokki.

Eftirlitsstofnun EFTA (ESA), Alþjóðaflugmálastofnunin (ICAO) og Transportation Security Administration (TSA) taka út flugverndarmál á Íslandi (hver stofnun fyrir sig).

Flugmálastjórn Ísland hefur sinnt töluverðri eftirfylgni vegna þessara úttekta og hefur m.a. framkvæmt fjölda smærri úttekta sem varða frávík ESA og skilað niðurstöðum þeirra úttekta til ESA.

Eftirlit á flugvöllum var að kröfu TSA aukið til muna í kjölfar þess að maður reyndi að kveikja í sprengju í farþegaflugvél á leið til Detroit frá Amsterdam á jóladag. Keflavíkurflugvöllur fór ekki varhluta af þeim ráðstöfunum en krafa um sérstaka skimun farþega á leið til Bandaríkjanna gerði að verkum að vegna blöndunar komu- og brottfararfarþega í Flugstöð Leifs Eiríkssonar þurftu farþegar til Bandaríkjanna að sæta sérstakri skimun fyrir inngöngu í flugvélinu. Enn og aftur kom því fram óhagræði af því að komu- og brottfararfarþegar skuli blandast í flugstöðinni.

Undirbúningur er hafinn við uppfærslu reglugerðar um flugvernd til samræmis við nýjar Evrópureglugerðir auk þess sem unnið er að uppfærslu flugverndaráætlunar Íslands.

8. Stjórnsýslusvið

Verkefni Flugmálastjórnar Íslands hvað varðar almenna stjórnsýslu, alþjóðasamstarf og eftirlit í þágu almannaheilla breytast ekki verulega á milli ára en þó er

stöðugt bætt við verkefnum sem eru mismunandi umfangsmikil og tímafrek.

Síðari hluta árs fór töluverð vinna á stjórnsýslusviði í aðstoð við ráðuneytin vegna hugsanlegra aðildarviðræðna Íslands við Evrópusambandið.

Alþjóðaflugmálastofnunin ICAO hefur boðað svokallaða USOAP-úttekt á Flugmálastjórn Íslands haustið 2010. USOAP stendur fyrir „Universal Safety Oversight Audit Program“ og hefur slík úttekt þegar farið fram í flestum aðildarríkjum ICAO. Um mjög viðamikla úttekt er að ræða sem krefst gífurlegs undirbúnings af hálfu Flugmálastjórnar, samgönguráðuneytisins og annarra aðila eins og Rannsóknarnefndar flugslysa. Taka á út alla þætti starfsemi Flugmálastjórnar nema þá sem snúa að viðauka 9, greiðar flugsamgöngur, og viðauka 17, flugvernd.

Undirbúningur fyrir ICAO-úttektina 2010 hófst formlega í apríl 2009 og hefur verkefnaáætlun verið sett upp og skipt í ný verkþætti, þ.m.t. smíð reglugerða í samstarfi við samgönguráðuneytið sem þarf að tryggja að viðaukar við Chicago-samninginn frá 1945 hafi verið innleiddir í íslenskt regluverk með einum eða öðrum hætti. Svára þarf umfangsmiklum spurningalistum um starfsumhverfi og lagalegt umhverfi hér á landi, um innleiðingu reglna og hvernig eftirlit og leyfisveitingar Flugmálastjórnar fara fram auk þess sem tilkynna þarf ICAO hvar íslenskar reglur og starfshættir hvika frá viðaukum og vinnureglum ICAO.

Eiginleg úttekt verður haustið 2010 þegar úttektarhópur frá ICAO kemur til landsins.

8.1 Heimildaveitingar

Árið 2009 bárust 1041 beiðnir um yfirflugs-, áætlunar- og landingarheimildir til Flugmálastjórnar Íslands. Af þeim voru 566 umsóknir um yfirflugs og landingarheimildir. Þar af voru afgreiddar 91 umsóknir vegna loftfara með takmarkað lofthæfiskírteini. Frá utanríkisráðuneytinu bárust 525 tilkynningar um ríkisflug. Alls voru 27 afgreiðslur vegna áætlunar- og leiguflygs og 49 sérstakar heimildir voru veittar.

8.2 Farþegamál



Flugmálastjórn Íslands ber ábyrgð á að framfylgja reglugerð ESB um réttindi flugfarþega, nr. 261/2004, sem innleidd var með reglugerðum nr. 574/2005 og

1107/2006, innleiddri með reglugerð nr. 475/2008, um vernd og aðstoð við fatlaða farþega í flugi. Reglugerð nr. 261/2004 kveður á um réttindi flugfarþega sem verða fyrir því að vera neitað um að ganga um borð í flugvél, að flugi þeirra sé aflýst eða flugi þeirra hafi verið seinkað. Flugmálastjórn tekur við kvörtunum þeirra sem telja að brotið hafi verið gegn ákvæðum sem þessi reglugerð felur í sér. Reglugerð nr. 261/2004 nær í raun til allra landa Evrópusambandsins og þeirra sem aðild eiga að samningnum um Evrópska efnahags-svæðið, þ.e. flug til og frá aðildarlöndum, þótt upphafs- eða lokastöð sé ekki innan svæðisins sem og ef um flugrekanda frá Evrópusambandslandi er að ræða. Á árinu 2009 tók Flugmálastjórn Íslands á móti 20 kvörtunum. Kvartanir vegna seinkana voru tvær, kvartanir vegna niðurfellingar flugs tólf og þrjár vegna þess að farþegum var meinað að ganga um borð. Þrjár kvartanir voru af öðrum toga.

Mest bar á kvörtunum vegna aflýsinga á flugi. Margir farþegar höfðu samband við Flugmálastjórn vegna þessa til að forvitnast um rétt sinn, auk formlegra kvartana sem afgreiddar voru. Viðbótarkostnaður sem farþegar verða fyrir vegna aflýsingar flugs var það sem oftast var spurt um en einnig hvort þeir ættu rétt á skaðabótum. Við aflýsingu flugs getur skapast skaðabótaréttur, en ef flugi er aflýst með tveggja vikna fyrirvara eða meira og við óviðráðanlegar aðstæður fellur réttur til skaðabóta niður. Skv. 8. gr. reglugerðarinnar á farþegi rétt á endurgreiðslu eða öðru flugi á áfangastað sé flugi hans aflýst. Þiggi farþegi annað flug eru tveir útfærslumöguleikar: 1) að farþegi fari með fyrsta mögulega flugi og 2) að farþegi þiggi sambærilegt flug seinna eða

þegar það hentar honum. Helsta umfjöllunarefnið í kvörtunum var vegna fyrri leiðarinnar þegar farþegi velur fyrsta mögulega flug en þá á hann rétt á þjónustu skv. 9. gr. reglugerðarinnar í samræmi við lengd biðarinnar. Ef farþegi velur síðari kostinn fellur hins vegar allur réttur á þjónustu niður.

Flugmálastjórn Íslands sendi flugrekendum/farsölum bréf á árinu þar sem áréttuð var upplýsingaskylda þeirra til farþega og þeir beðnir um að tryggja:

- Að auðlæsileg tilkynning skv. 1. mgr. 14. gr. sé við innritunarborð í flugstöðvum þar sem flugrekandi starfrækir flug innan og til EES-ríkja.
- Að hafa til reiðu viðeigandi upplýsingar/bækling um réttindi flugfarþega við innritunarborð og brottfararhlið sem afhenda skal farþega ef upp koma tilvik skv. 1. og 2. mgr. 14. gr.
- Að gera ráðstafanir til að kynna blindum og sjónskertum flugfarþegum réttindi sín þegar við á, skv. 3. mgr. 14. gr.

8.3 Lög og reglugerðir

Á árinu tóku gildi lög nr. 15/2009, um breytingu á lögum um loftferðir, nr. 60/1998, með síðari breytingum. Umfangsmestu breytingarnar snúa að flugvernd og gjaldtöku vegna flugverndar. Kveðið er nánar á um eftirlit Flugmálastjórnar Íslands, heimildir til leitar, gerð bakgrunnsathugana og þagnarskyldu. Enn fremur er kveðið á um skýrari lagastoð til setningar reglugerða á sviði flugverndar. Skattur vegna

flugverndar hefur verið afnuminn og rekstraraðila flugvallar er veitt heimild til gjaldtöku vegna flugverndareftirlits. Enn fremur skal komið á notendanevnd á flugvelli sem er vettvangur skoðanaskipta milli notenda flugvallar og rekstraraðila um málefni flugvallarins, þ.m.t. gjaldtöku. Kveðið er á um gagnsæi gjalda og sú skylda lögð á rekstraraðila flugvallar að leggja árlega fram sundurliðun kostnaðar sem lögð er til grundvallar gjaldtöku. Aðrar breytingar eru þær helstar að Flugmálastjórn Íslands er nú heimilt að fela viðurkenndum aðilum skrásetningu og eftirlit með starfrækslu og lofthæfi loftfara af tiltekinni tegund eða flokki loftfara. Þá var lagastoð fyrir setningu reglugerða og innleiðingu gerða á nokkrum sviðum vegna samningsins um Evrópska efnahagssvæðið styrkt og bætt. Má þar nefna heimildir til vottunar eða viðurkenningar til verklegrar og bóklegrar kennslu og heimildir til setningar reglugerða á sviði almannaflygs og verkflygs. Bætt var inn lagastoð fyrir setningu reglugerðar um hámarksflugvakt og ráðherra falið að setja reglugerð á sviði öryggis og heilbrigði. Ákvæði laganna sem lúta að flugleiðsöguþjónustu og rekstrarstjórnun flugumferðar voru styrkt og ákvæði um flugafgreiðslu og flugafgreiðslutíma gerð skýrari.

Evrópusambandið gefur út á hverju ári mikið af reglugerðum og tilskipunum varðandi flugmál sem eru innleiddar hér á landi með reglugerðum eða lögum, eftir því sem við á, á grundvelli samningsins um Evrópska efnahagssvæðið. Meðal reglugerða sem tóku gildi á árinu voru reglugerð um flug- og vinnutímamörk og hvíldartíma flugverja nr. 1043/2008, verkflygsreglugerð, nr. 97/2009, og

reglugerð um rekstrartakmarkanir á flugvöllum vegna hávaða, nr. 1029/2009.

Breytingar voru gerðar á reglugerð um flugvernd, nr. 361/2005, og reglugerð um ákvarðanir varðandi framkvæmd flugverndar sem leynt skulu fara, nr. 835/2009, tók gildi.

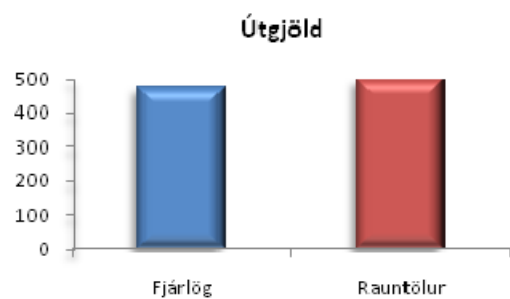
Gerðir voru sjö loftferðasamningar á árinu. Hinn 26. maí 2009 var áritaður í Reykjavík loftferðasamningur við Tyrkland. Á ráðstefnu Alþjóðaflugmálastofnunarinnar um loftferðasamninga (ICAN 2009) í Ístanbul í Tyrklandi í september 2009 voru áritaðir loftferðasamningar við Víetnam, Kúveit, Aserbaídsjan, Túrkménistan, Síryland og Dóminíska Lýðveldið. Loftferðasamningar þessir koma til með að styrkja möguleika íslenskra flugrekenda til að sinna verkefnum í þessum ríkjum.

8.4 Fjármál

Samkvæmt fjárlögum 2009 var útgjaldaheimild Flugmálastjórnar Íslands 2009 alls 475,3 m.kr., sértekjur 4,5 m.kr., greiðslur úr ríkissjóði 250,8 m.kr. og ríkistekjur 220,0 m.kr.

Útgjöld stofnunarinnar reyndust heldur meiri en fjárlög gerðu ráð fyrir, 496,9 m.kr. eða 4,5% umfram fjárlög. Sértekjur voru 11,1 m.kr. eða 147% umfram fjárlög, ríkistekjur 252,0 m.kr. eða 14,5% umfram fjárlög og greiðslur úr ríkissjóði voru 243,0 m.kr. en þær voru skertar um 3,1%.

Stofnunin skilaði hagnaði að fjárhæð 9,2 m.kr.



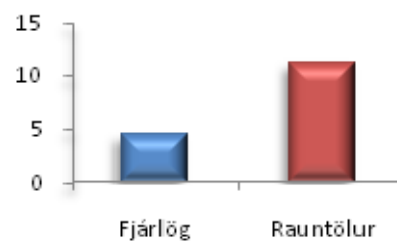
Mynd 5

Ríkistekjur skiptast í skatttekjur og aðrar rekstrartekjur. Eina skatttekjur stofnunarinnar eru útgáfa lofhæfiskírteina og hávaða- og mengunarvottorð og námu þær 19,4 m.kr. á árinu. Aðrar rekstrartekjur námu 232,7 m.kr. Tekjustofnar annarra rekstrartekna eru árgjöld, útgáfa skírteina einstaklinga, útgáfa starfsleyfa og skírteina til lögaðila, skráning loftfara, prófgjöld og ýmsar leyfisheimildir og vottanir, svo sem yfirflugsheimildir. Árgjöld nema 80% annarra rekstrartekna.



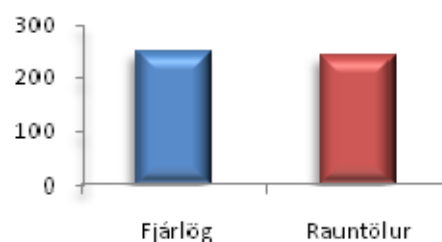
Mynd 6

Sértekjur



Mynd 7

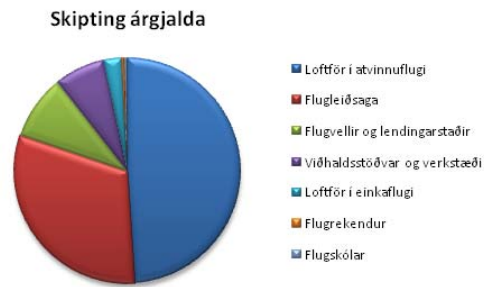
Greiðslur úr ríkissjóði



Mynd 8

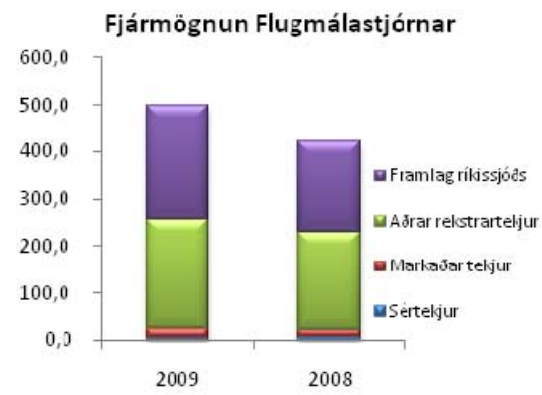
Sértekjur samanstanda af námskeiðahaldi, leigutekjum, fjármagnstekjum og öðrum þjónustutekjum.

Flugmálastjórn Íslands tók á sig skerðingu á framlagi ríkisins eins og aðrar ríkisstofnanir árið 2009 en skerðingin nam 9,4 m.kr. af fjárlögum. Launabætur voru 1,6 m.kr. svo heildarlækkun á framlagi ríkisins á árinu nam 7,8 m.kr.



Mynd 9

Ný gjaldskrá tók gildi á miðju árinu. Gjöld hækkuðu almennt um 13,5% en hækkunin endurspeglar þá raunhækkun sem stofnunin hefur mætt við veitingu þjónustu. Gjaldskrárliðir stofnunarinnar hafa í grunnin sömu uppbyggingu og við gerð gjaldskrár 2007 að viðbættum fáeinum liðum. Gjöld ákvarðast af kostnaðar- og tímagreiningu.



Mynd 10

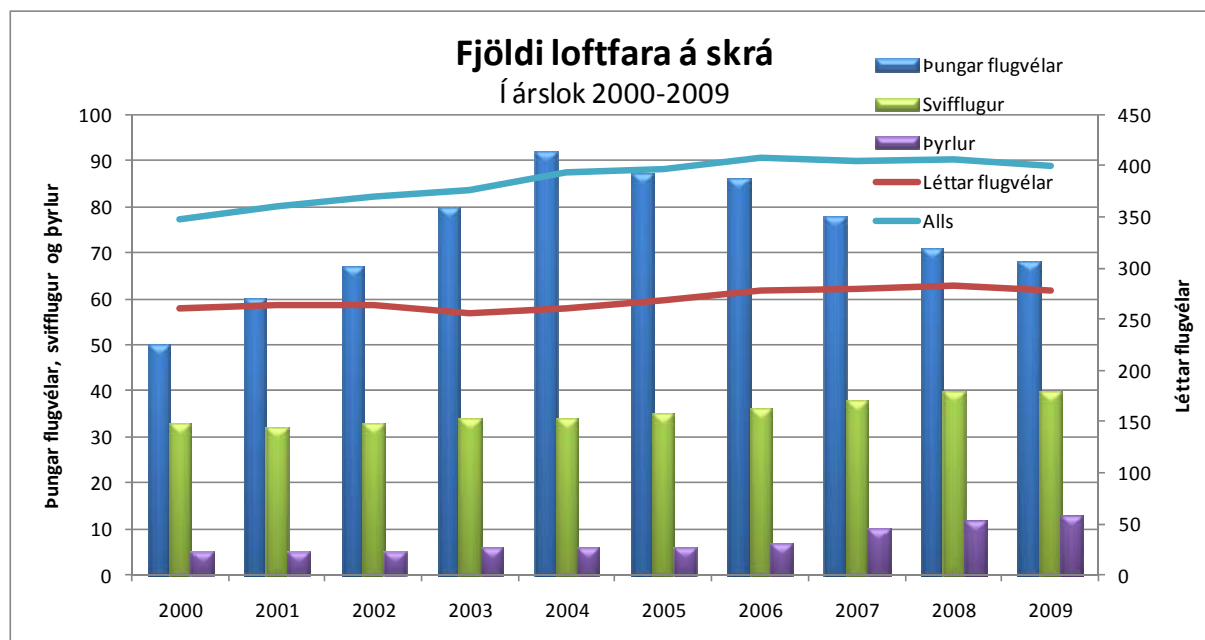
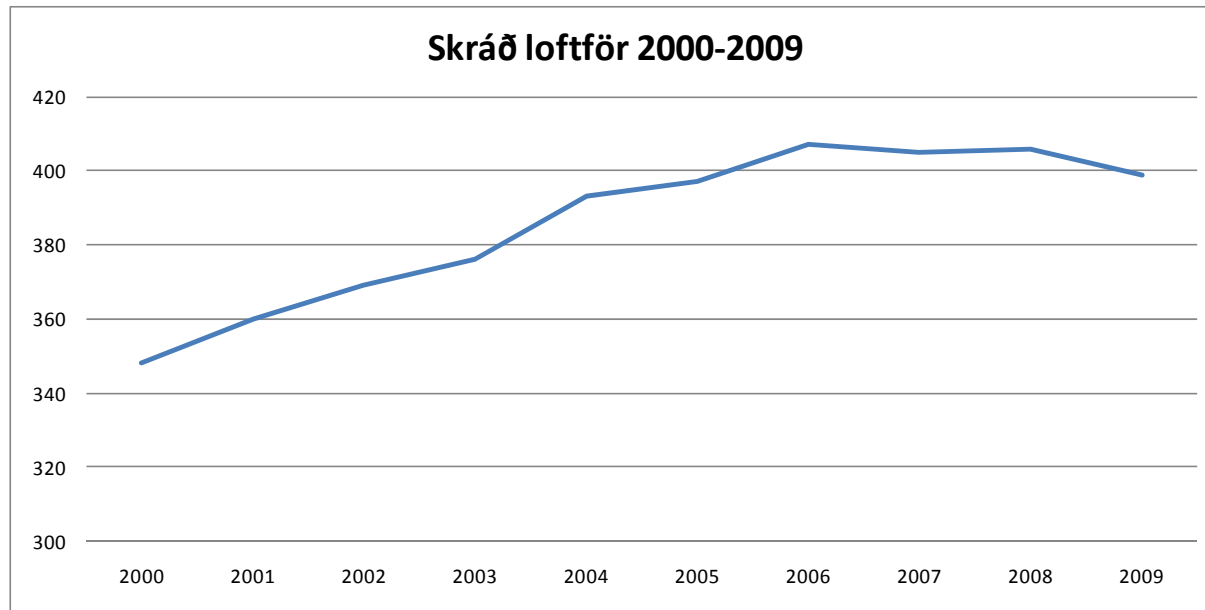
Á mynd 10 sést samanburður á fjármögnun milli ára 2008 og 2009. Hluti kostnaðar og umsvifa rekstrar Flugmálastjórnar Íslands er háður umsvifum í íslenskum flugmálum. Kostnaður vex í samræmi við fjölgun þeirra sem hafa heimildir útgefnar af stofnuninni en dregst saman að ákveðnu marki ef samdráttur verður. Þjónustutekna Flugmálastjórnar verður í raun ekki afluð án þess að beint vinnuframlag komi til. Tekjur milli ára 2008 og 2009 jukust um 26,8 m.kr. sem er 11,7% en framlag ríkisins hækkaði um 50,1 m.kr. sem er 26,0% hækkun milli ára.

9. Flugtölur

Yfirlit um loffför á skrá 31.12.2009

Flugrekendur	> 10 tonn	5,7 - 10 tonn	< 5,7 tonn	Samtals
Air Arctic ehf *			3	3
Bláfugl ehf	5			5
Emir ehf		2	4	6
Flugfélag Íslands ehf	7			7
Flugfélag Vestmannaeyja ehf			4	4
Flugfélagið Atlanta ehf	27			27
Garðaflog ehf *			3	3
Icejet ehf	5			5
Icelandair ehf	17			17
Landhelgisgæslan	2	2	1	5
Mýflug hf			5	5
Norðurflug ehf			3	3
Norlandair ehf			3	3
Vesturflug ehf			1	1
Þyrlufélagið ehf *			1	1
Þyrluþjónustan hf			4	4
Aðrir	1			1
<i>Samtals (flugrekendur) :</i>	<i>64</i>	<i>4</i>	<i>32</i>	<i>100</i>
Aðrir (þ.m.t. svifflugur)	1	1	297	299
<i>Samtals (aðrir) :</i>	<i>1</i>	<i>1</i>	<i>297</i>	<i>299</i>
Heild:	65	5	329	399

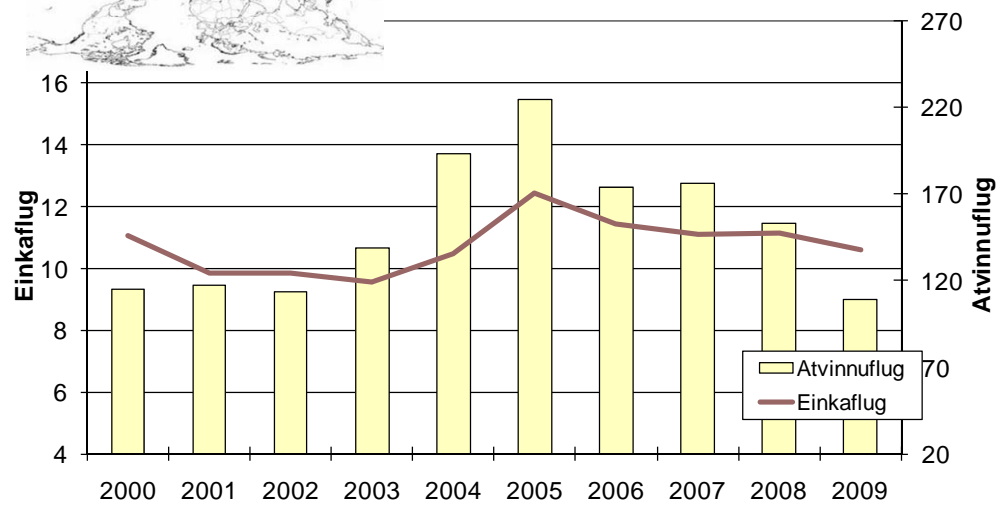
* leyfi ekki í gildi 31.12.2009



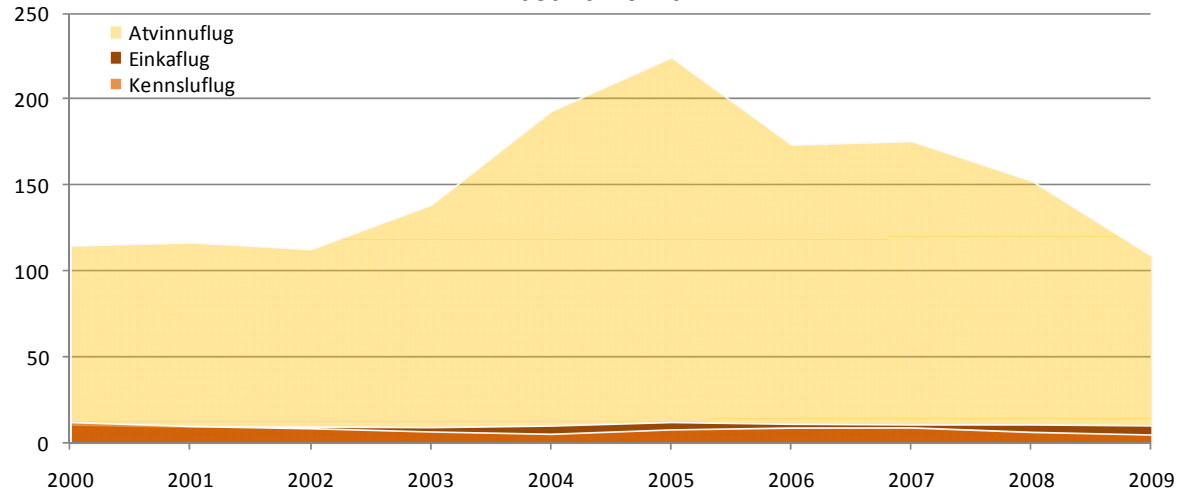
Yfirlit um flugtíma 2009							
Rekstraraðili	Áætlun	Leigufl.	Þjónustuf.	Verkfl.	Einkaf.	Kennsla	Samtals
Air Atlanta Icelandic		41.126					41.126
Bláfugl hf	2.072						2.072
Emir Air	1.655	669					2.324
Flugfélag Íslands hf	9.270	443					9.713
Flugfélag Vestmannaeyja	73		675				748
Garðflug hf				191			191
Icejet ehf		663					663
Icelandair	39.209	632					39.841
Primera Air (Jet-X)		7.954					7.954
Landhelgisgæsla Íslands				1.118			1.118
Mýflug hf			1.155	302			1.457
Norðurlug ehf			427	61		19	507
Norlandair	410	191	640				1.241
Þyrluþjónustan hf			123	18		4	145
Flugfélagið Geirfugl - flugskóli					1.832	860	2.692
Flugskóli Helga Jónssonar			100		180	656	936
Flugskóli Íslands					487	3.535	4.022
Flugskóli Akureyrar					261	270	531
Einstaklingar í einkaflugi					6.978		6.978
Svífflugfélög					837	172	1.009
Fisfélög (Vélknúin fis)					1.500		1.500
Flugtímar samtals:	52.689	51.678	3.120	1.690	10.575	5.516	126.768



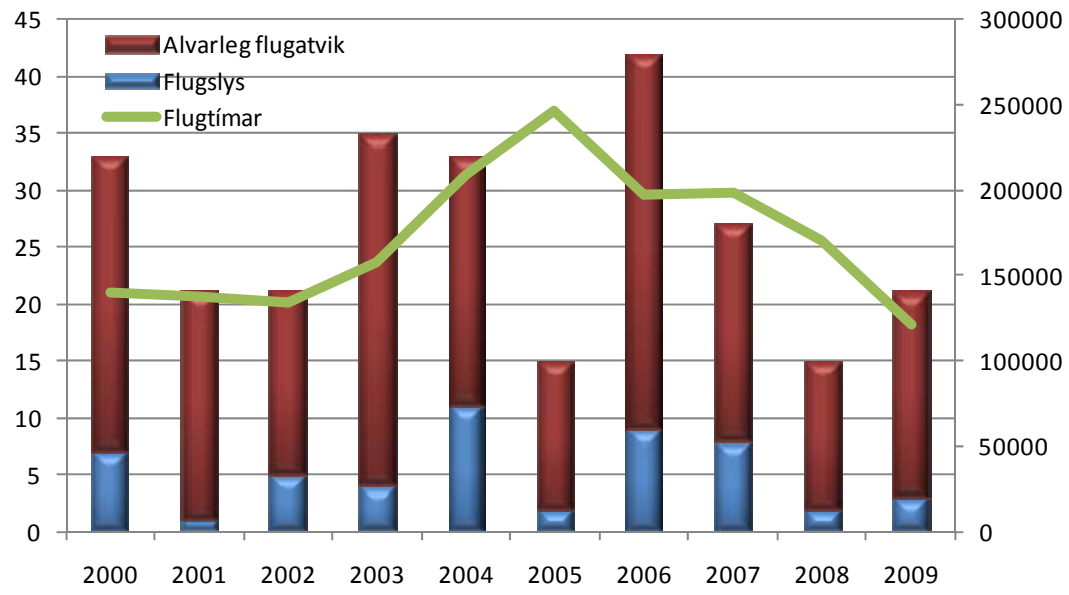
Flugstundir íslenskra loftfara
2000 - 2009 þúsundirtíma



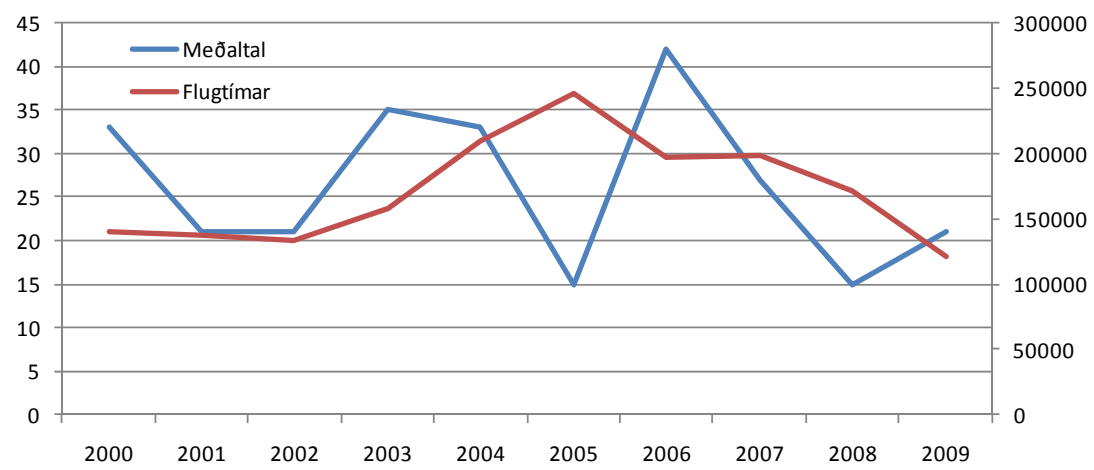
Heildarflugstundir íslenskra loftfara 2000-2009
þúsundir tíma



Flugslys og alvarleg flugatvik 2000-2009



Meðaltal flugslysa og alvarlegra flugatvika í hlutfalli við heildarflugtíma



Árið 2009

Skírteini einstaklinga

Útgefin ásamt fullgildingum	Samtals	Samtals
	2008	2009
Flugnemar	90	56
Einkaflugmenn/flugvél	71	49
Einkaflugmenn/pyrla	0	0
Atvinnuflugmenn/flugvél	50	34
Atvinnuflugmenn I. fl./flugvél	67	36
Atvinnuflugmenn/pyrla	1	2
Atvinnuflugmaður I. fl./pyrla	0	0
Flugvélstjórar	0	0
Flugumferðarstjórar	6	1
Flugumsjónarmenn	0	0
Flugvéltæknar (PART-66)	25	19
Svífflugmenn	1	3
Skírteini fisflugmanna	6	1
Fullgildingar (ásamt endurútgefnum)	167	102
Samtals:	484	303
Nemaskírteini Flugumferðarstjóra		15

Endurnýjuð	Samtals	Samtals
	2008	2009
Flugnemar	8	5
Einkaflugmenn/flugvél	92	90
Einkaflugmenn/pyrla	2	0
Atvinnuflugmenn/flugvél	32	29
Atvinnuflugmenn I. fl./flugvél	42	89
Atvinnuflugmenn/pyrla	6	2
Atvinnuflugmenn I. fl./pyrla	1	2
Flugvélstjórar	1	1
Flugumferðarstjórar*	16	54
Flugumsjónarmenn	7	5
Flugvéltæknar	26	15
Svífflugmenn	12	8
Skírteini fisflugmanna	2	5
Samtals:	247	305
*		

Árið 2009

Skírteini einstaklinga í gildi ásamt fullgildingum	1/1 2009	1/1 2010
Einkaflugmenn/flugvél	556	546
Einkaflugmenn/þyrta	2	2
Atvinnuflugmenn/flugvél	307	309
Atvinnuflugmenn I. fl./flugvél	471	481
Atvinnuflugmenn/þyrta	19	19
Atvinnuflugmaður I. fl./þyrta	8	7
Flugvélstjórar	20	20
Flugumferðarstjórar	117	106
Flugumsjónarmenn	60	52
Flugvéltæknar	437	461
Svífflugmenn	51	56
Fullgildingar	139	98
Samtals:	2187	2157
Skírteini fisflugmanna	43	41

Útgefin skírteini eftir flugskólum

	Flugnema- skírteini		Einkaflug- skírteini		Atvinnuflug- skírteini	
	2008	2009	2008	2009	2008	2009
Flugskóli Akureyrar	9	3	8	3		
Flugskóli Helga Jónss.	7		3	6	6	4
Flugskóli Íslands	54	31	68	30	47	31
Flugfélagið Geirfugl	24	5	17	11		
Keilir		16		4		
Samtals:	94	39	96	50	53	35

Árið 2009

Bókleg próf / hlutapróf	Fjöldi prófa:	Staðin próf:	Hlutfall%
Atvinnuflugmannspróf 1. fl.	659	573	87%
Einkaflugmannspróf	982	615	63%
Blindflugspróf	3	3	100%
Flugumsjónarmannspróf	1	1	100%
Svífflugmannspróf	4	3	75%
Samtals:	1649	1195	
Bókleg próf (fjöldi útskrifaðra)	2008	2009	
Atvinnuflugmannspróf 1.fl.	21	29	
Einkaflugmannspróf	77	56	
Blindflugspróf	5	2	
Flugumsjónarmannspróf	1	1	
Svífflugpróf	0	3	
Samtals:	104	91	
Verkleg próf (færnipróf og hæfnipróf vegna framlengingar eða endurnýjunar á útrunnum áritunum*)			
Einkaflugmannspróf	74	54	
Atvinnuflugmannspróf	23	23	
Blindflugspróf	32	28	
Flugkennarapróf	22	13	
Flokksáritunarpróf (MEP)	2	3	
Ýmis hæfnipróf	12	11	
Samtals:	165	132	
<small>*Verkleg próf bókuð af Flugmálastjórn</small>			
Heilbrigðis skoðanir	2008	2009	
Reykjavík	1477	1157	
Innanlands utan Reykjavíkur	114	134	
Luxembourg / Kosovo	41	6	
Samtals:	1632	1297	
Ýmsar áritanir í skirteini	519	438	
Loftfaraskrá	2008	2009	
Nýskráningar	18	17	
Endurskráningar	4	1	
Umskráningar	38	18	
Hlutaskráningar	10	9	
Breytingar á skráningu	21	10	
Afskráningar	21	25	
Loftför á skrá í árslok			
Flugvélar léttari en 5700 kg	283	278	
Flugvélar þyngri en 5700 kg	71	68	
Þyrlur	12	13	
Svífflugur	40	40	
Samtals:	406	399	
Aukning:			
Lofthæfiskirteini			
Endumýjuð lofthæfiskirteini	288	251	
Útgefin lofthæfiskirteini	18	17	

2000 - 2009

Skírteini einstaklinga

Útgefin ásamt fullgildingum	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Flugnemar	94	72	57	49	42	102	88	91	90	56
Einkaflugmenn/flugvél	70	68	57	54	43	53	77	85	71	49
Einkaflugmenn/pyrla	3	1	2	3	1	0	0	0	0	0
Atvinnuflugmenn/flugvél	24	40	52	45	79	50	67	43	50	34
Atvinnuflugmenn I. fl./flugvél	15	20	22	27	85	32	69	33	67	36
Atvinnuflugmenn/pyrla	1	0	3	8	3	1	6	1	1	2
Atvinnuflugmaður I. fl./pyrla	2	2	0	1	3	0	1	2	0	0
Flugvélstjórar	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
Flugumferðarstjórar	8	7	6	5	27	2	13	0	6	1
Flugumsjónarmenn	4	8	10	3	10	16	7	3	0	0
Flugvélþæknar	12	25	8	0	0	0	0	0	0	19
Flugvélþæknar JAR-66			108	49	34	42	285	27	25	3
Svífflugmenn	0	3	4	4	2	3	1	2	6	1
Fullgildingar	228	180	231	250	350	333	234	199	167	102
Samtals:	461	426	561	499	679	634	848	486	483	303

Endurnýjuð	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Flugnemar	3	6	0	6	4	9	3	3	8	5
Einkaflugmenn/flugvél	134	136	105	88	90	102	117	91	92	90
Einkaflugmenn/pyrla	0	1	3	3	1	0	1	0	2	0
Atvinnuflugmenn/flugvél	49	40	57	45	64	32	27	42	32	29
Atvinnuflugmenn I. fl./flugvél	27	43	56	31	42	44	71	52	42	89
Atvinnuflugmenn/pyrla	0	1	2	2	0	1	4	3	6	2
Atvinnuflugmaður I. fl./pyrla	0	1	2	0	1	0	0	0	1	2
Flugvélstjórar	3	4	15	1	1	1	3	14	1	1
Flugumferðarstjórar	3	29	28	10	6	32	62	54	16	54
Flugumsjónarmenn	0	0	7	10	4	5	3	8	7	5
Flugvélþæknar	13	54	85	19	20	9	3	24	26	15
Svífflugmenn	6	14	5	6	4	6	13	6	12	8
Samtals:	238	329	365	221	237	241	307	297	245	300

**Skírteini einstaklinga
ásamt fullgildingun**

Í gildi 1. janúar	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Einkaflugmenn/flugvél	609	590	605	584	548	520	522	543	556	546
Einkaflugmenn/pyrla	9	7	7	9	8	5	4	3	2	2
Atvinnuflugmenn/flugvél	326	336	356	374	316	324	313	324	307	309
Atvinnuflugmenn l. fl./flugvél	272	293	291	290	349	368	424	435	471	481
Atvinnuflugmenn/pyrla	14	11	13	16	16	17	20	19	19	19
Atvinnuflugmaður l. fl./pyrla	5	7	6	6	7	7	7	8	8	7
Flugvélstjórar	41	38	25	26	24	24	23	20	20	20
Flugumferðarstjórar	94	101	100	108	143	134	145	137	117	106
Flugumsjónarmenn	39	44	50	52	54	69	71	66	60	52
Flugvéltæknar	282	297	317	340	353	392	448	423	437	461
Svífflugmenn	38	40	45	49	55	57	54	53	51	56
Fullgildingar	194	180	231	250	350	312	220	193	139	98
Samtals:	1923	1944	2046	2104	2223	2229	2251	2224	2187	2157

Bókleg próf	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Fjöldi útskrifaðra nemenda										
-Atvinnuflugmannspróf 1.fl.	7	40	59	16	22	24	34	29	21	29
-Einkaflugmannspróf	96	76	53	37	24	106	126	168	77	56
-Svífflugpróf	0	3	6	0	0	3	0	2	0	3
	103	119	118	53	46	133	160	199	98	88

Taflan greinir ekki frá fjölda flugumsjónarmannaprófa, hlutaprófa, regluprófa og annara prófa.

Verkleg próf:	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Einkaflugmannspróf	52	86	61	53	37	60	77	83	74	54
Atvinnuflugmannspróf	21	20	33	33	32	34	38	32	23	23
Flugkennarapróf	12	27	8	11	17	18	23	19	22	13
Blindflugpróf	19	20	32	27	40	43	43	35	32	28
Samtals:	104	153	134	124	126	155	181	169	151	118

Hæfnipróf ásamt færniþrófum fyrir áritanir (aðrar en kennara og blindflugáritanir) og skírteini atvinnuflugmanns 1fl. eru ekki tilgreind í töflunni

Lofför á skrá / 31. Desember	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
	347	360	369	376	393	397	407	405	406	399

2000 - 2009

Flugnema- og einkaflugmannsskírteini Gefin út eftir flugskólum

	2000		2001		2002		2003		2004		2005		2006		2007		2008		2009	
	F	E	F	E	F	E	F	E	F	E	F	E	F	E	F	E	F	E	F	E
Flugfélagið Geirfugl	3	0	7	4	5	9	6	6	4	4	13	7	13	9	14	12	24	17	5	11
Flugskóli Akureyrar	2	0	4	3	11	8	8	6	7	4	6	5	7	7	13	11	9	8	3	3
Flugskólinn Flugsýn	14	5	6	9	5	4	7	4	2	4										
Flugskóli Helga Jónssonar	5	1	3	4	1	2	1	2	0	0	1	1	4	1	3	2	7	3	0	6
Flugskóli Íslands	62	55	49	46	32	27	28	27	27	23	81	40	64	57	63	66	54	68	31	30
Keilir																		16	4	
Samtals:	86	61	69	66	54	50	50	45	40	35	101	53	88	74	93	91	94	96	55	54

F = Flugnemi, E = Einkaflugmaður

Atvinnuflugmannsskírteini Gefin út eftir flugskólum

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Flugskóli Helga Jónssonar	0	0	0	2	5	10	7	0	6	4
Flugskóli Íslands	20	22	23	25	27	23	34	43	47	31
Samtals:	20	22	23	27	32	33	41	43	53	35

* Útgefin JAA atvinnuflugmannsskírteini á árinu sem byggjast á áður útgefnu þjóðarskírteinum eru ekki flokkuð eftir skólum

**Skírteini einstaklinga í gildi
1. janúar 2009 og 1. janúar 2010**

