

ÁRSSKÝRSLA FLUGMÁLASTJÓRNAR ÍSLANDS 2007



FLUGMÁLASTJÓRN ÍSLANDS
Icelandic Civil Aviation Administration

Ágúst 2008

Efnisyfirlit

Efnisyfirlit	2
1.0 Flugmál á árinu 2007	3
2.0 Alþjóðleg samskipti	5
3.0 Skipurit og starfsmenn	6
4.0 Stefnumótun Flugmálastjórnar Íslands	7
4.1 Hlutverk og meginmarkmið	7
4.2 Gildi	8
4.3 Stefnumið	10
4.4 Ímynd	12
4.5 Eðli samskipta við viðskiptavini og hagsmunaaðila og væntingar þeirra.....	12
5.0 Sérverkefnastofa	13
6.0 Stjórnsýslusvið	14
6.1 Laga- og reglugerðarmál	15
6.2 Flugsamgöngu- og loftrýmisdeild	16
6.3 Fjármála- og rekstrardeild	17
7.0 Flugöryggissvið.....	18
7.1 Flugrekstrardeild	19
7.2 Lofthæfi- og skrásetningardeild	20
7.3 Þjálfunar- og skírteinadeild	21
7.4 Flugverndar-, flugvalla- og flugumferðardeild	22
7.5 Vottunar- og greiningarstofa	24
8.0 Flugtölur	25



1.0 Flugmál á árinu 2007



Pétur K. Maack flugmálastjóri

Árið 2007 verður að teljast gott flugár. Á heimsvísu var vöxtur í flugi og hafa aldrei á einu ári verið lagðar inn fleiri pantanir á nýjum loftförum hjá Boeing og Airbus. Lággjaldaflugfélög eins og EasyJet og Ryanair gerðu það gott og aldrei hafa verið færri alvarleg flugslys í flutningaflugi í heild.

Á heimaslóðum var mikil gróska. Ný tegund loftfara, Boeing 737-800, bættist við í flutningaflugi hjá JetX og vöxtur var einnig hjá flugrekendum eins og City-Star og Icejet. Auk þess var töluvert um fyrirspurnir og umsóknir um rekstur loftfara. Nýir flugrekendur, Íslandsflug og Norðurflug, litu dagsins ljós. Icelandair hélt áfram að vaxa eins og áður en floti Atlanta dróst saman. Í heildina stóð flugflotinn nokkurn veginn í stað. Þýrlumál voru í brennidepli en þýrlum hefur aldrei fjölgað jafnmikið á einu ári hérlandis. Það leiddi til heilmikilla umræðna um hvar og hvernig heimilt er að lenda þýrlum utan valla og palla.

Rekstur flugvalla og flugleiðsögu var skilinn frá Flugmálastjórn Íslands 1. janúar 2007 og fluttur til nýstofnaðs opinbers hlutafélags, Flugstoða ohf. Fjöldi ársverka Flugmálastjórnar er um 40 eftir aðskilnaðinn. Þessi aðskilnaður reksturs flugleiðsögu og flugvalla frá stjórnarsýslu og eftirliti er mikilvægt skref í íslenskum flugmálum. Vottun, úttektir og heimildarveitingar varðandi flugleiðsögu eru nú með áþekktum hætti og í flugrekstri en enn skortir nokkuð á að vottunar-, eftirlits- og samskiptaferli við þá sem reka flugleiðsögu séu jafnvirk og gagnvart íslenskum flugrekendum.

Fjórar úttektir erlendra aðila voru gerðar á Flugmálastjórn á árinu. Þrjár þeirra voru beinlínis lögbundnar vegna alþjóðaskuldbindinga og alls ekki ókunnar. Flugöryggisstofnun Evrópu (EASA) tók út stjórnun stofnunarinnar í lofthæfímálum, Flugöryggissamtök Evrópu (JAA) flugrekstrarmálin og Eftirlitsstofnun EFTA (ESA) stjórnun flugverndarmála. Niðurstöður úttektanna voru mjög jákvæðar fyrir stofnunina og íslenskan flugrekstur nema hvað helst vantaði öflugna aðgangsstýringu að Keflavíkflugvelli á sumum stöðum. Fjórða úttekin var á vegum Eurocontrol og varðaði flugöryggiskröfur í flugleiðsögu. Flugmálastjórn óskaði eftir að fá slíka úttekt þó svo að Ísland sé ekki aðili að Eurocontrol. Þótt úttektin hafi í heildina verið jákvæð vantar mikið upp á að framfylgni þessara krafna sé eðlilegur og sjálfsagður hluti af íslenskri flugleiðsögu. Úr því verður hins vegar bætt þegar kröfur þessar verða formlega teknar upp sem reglugerðir ESB samkvæmt EES-samningnum.

Niðurstöður úr úttektum sem þessum er grundvallarmælikvarði á frammistöðu Flugmálastjórnar Íslands í alþjóðlegu samhengi.

Í stefnumótunarvinnu á árinu kom fram að þau gildi sem starfsmenn Flugmálastjórnar vilja hafa í heiðri eru eftirfarandi: Trúverðugleiki, hagkvæmni, góð samskipti, góð þjónusta og framþróun.

Úrskurður samgönguráðuneytisins varðandi svonefnd sjöundu réttindi í flugi kom fram á árinu. Eftir þann úrskurð heimila íslensk stjórnvöld aðeins að flogið sé reglulega með farþega og frakt til og frá landinu ef viðkomandi getur sýnt fram á að hann uppfylli sambærilegar kröfur og gerðar eru til íslenskra flugrekenda í slíku flugi. Þannig er útflutningur á vörum til og frá landinu með loftförum sem ekki fást skráð hér á landi eða með flugrekanda sem uppfyllir ekki kröfur sem gerðar eru til flugrekenda hérlendis í flutningaflugi (JAR-OPS-1) ekki leyfilegur nema þá með sérstökum undanþágum.

Af vettvangi flugmála í Evrópu er það helst títt að Evrópubandalagið mun taka yfir lögbundnar skuldbindingar aðildarríkjanna varðandi flugrekstur (OPS) og þjálfunar- og skírteinamál (LIC). Flugöryggisstofnun Evrópu (EASA) tekur að sér framkvæmdina og reikna má með að þessi verkefni verði að fullu komin í hendur EASA í upphafi árs 2009. Reglugerðir um Sameiginlegt evrópskt loftrými eru þegar fyrir hendi og verða þær teknar upp hérlendis sem viðbót við EES-samninginn. Á þeim munu vottun og heimildarveitingar til íslenskrar flugleiðsöguþjónustu byggjast. Eftirfylgni við þessar reglugerðir verður væntanlega á vegum EASA.

Framkvæmdastjórn Evrópubandalagsins (ESB) hefur lagt ofuráherslu á svonefndar SAFA-skoðanir (Safety Assessment of Foreign Aircraft) til að tryggja að loftför sem fljúga til og frá og innan Evrópu uppfylli lágmarkskröfur Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO) um flugöryggi. Skoðanir þessar eru síðan grundvöllur ákvörðunar ESB um bannlista. Flugmálastjórn Íslands tekur þátt í þessu starfi og framkvæmir SAFA-skoðanir hérlendis á erlendum loftförum. Það verður að vera keppikefli íslenskra flugrekenda að komast athugasemdalaust frá slíkum skoðunum og verður varla öðru trassaskap kennt um ef svo er ekki. Það er flugmálum á Íslandi ekki til framdráttar ef einhver flugrekandi lendir á bannlista vegna þessara skoðana.

Hvað varðar tvo meginflugvelli landsins þá er staða þeirra um þessi áramót vægast sagt erfið. Óvissa vegna framtíðar og skipulags Reykjavíkurflugvallar gerir rekstur hans mjög ómarkvissan. Vandasamt er að veita þar þá þjónustu sem óskað er eftir og uppfylla um leið allar flugöryggiskröfur. Stjórnmalámennt verða að taka upp aðra stefnu en þá að halda þessum lykilflugvelli í slíkri spennitreyju, einkum hvað varðar skipulagsmál, að hann nánast veslist upp. Rekstur Keflavíkurflugvallar var á hálfgerðum byrjunarreit í ársbyrjun. Staða hans minnir um margt á aðstæður á flugvelli í Pristína í Kosovo þegar ákveðið var að breyta honum úr herflugvelli í borgarlegan flugvöll þótt á sumum sviðum, svo sem hvað varðar flugumferðarstjórn, sé ólíku saman að jafna. Vonandi tekst vel til við stjórnskipulega endurreisn flugvallarins þegar allur rekstur hans er kominn í opinbert hlutafélag.

Umhverfismál og þá einkum útblástursmál voru í brennidepli á árinu. Það er ætlan ESB að taka upp útblásturskvóta í flugi frá og með árinu 2012. Ásamt hækkanði eldsneytisverði gæti þetta haft hamlandi áhrif á flug til og frá Íslandi og nokkuð



öruggt er að kostnaður farþega mun aukast töluvert við þetta. Á hinn bóginn er það ljóst að flugið verður að leggja fram sinn skerf til að draga úr gróðurhúsaáhrifum. Staða Íslands er þó að þessu leyti erfiðari en annars staðar í Evrópu. Flug er nánast eini samgöngumáti einstaklinga til og frá landinu en Evrópubúar á meginlandinu hafa um fjölda annarra möguleika í samgöngumálum að velja. Vonandi leysast þessi mál farsællega. Þau verður að skoða í samhengi og á alþjóðavísu svo að allrar sanngirni sé gætt gagnvart þjóðum sem hefur tekist að draga úr útblæstri gróðurhúsalofttegunda á öðrum sviðum.

2.0 Alþjóðleg samskipti

Flugmál og hvers konar rekstur tengdur flugi er í eðli sínu mjög alþjóðlegur. Kröfur og reglugerðir eru nánast eingöngu alþjóðlegar og 80-85% af tekjum í flugrekstri koma erlendis frá. Hlutfallið er enn hærra þegar kemur að veitingu flugleiðsöguþjónustu. Flugmálastjórn Íslands starfar því eðlilega mikið á alþjóðavettvangi, bæði til að gæta hagsmuna Íslendinga með því að hafa áhrif á gerð reglugerða og krafna svo og til að fylgjast með íslenskum flugrekendum um heim allan.

Flugmálastjórn Íslands kemur fram fyrir hönd þjóðarinnar og gætir hagsmuna hennar í ýmsum alþjóðastofnum sem tengjast flugi eins og Alþjóðaflugmálastofnuninni (ICAO) Evrópskum samtökum flugmálastjórna (ECAC), Flugöryggissamtökum Evrópu (JAA), Flugöryggisstofnun Evrópu (EASA) og að hluta til í Eurocontrol þótt Ísland sé þar aðeins áheyrnarfulltrúi. Ennfremur tekur Flugmálastjórn þátt í ýmiss konar nefndar- og hópastarfi hjá Evrópubandalaginu í samvinnu við samgönguráðuneytið, ekki síst hvað varðar flugverndarmál. Með því að taka virkan þátt í þessu starfi er unnt að hafa áhrif á ákvörðunartöku til hagsbóta fyrir landið og alþjóðaflugmál.

Fulltrúi Íslands var í haust kosinn í ráð Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO), fyrst og fremst með tilstyrk Norðurlandanna og ECAC, og er því, næstu þrjú árin, í forsvari fyrir norrænu skrifstofunni Nordicao hjá ICAO í Montreal. Þar með heyrir rödd Íslands í innsta kjarna flugmálanna. Flugmálastjóri var kosinn í framkvæmdastjórn JAA og situr um leið í stjórn fyrirtækis JAA sem rekur skóla samtakanna í Hoofddorp í Hollandi. Úttektir voru gerðar á starfsstöðvum íslenskra flugrekenda erlendis, bæði í nágrenna-ríkjunum og á fjarlægum stöðum eins og í Malasíu, Indónesíu og Miðausturlöndum.

Í lok ársins beindi stofnunin sjónum í auknum mæli að umhverfismálum, einkum útblástursmálum, eftir því sem þau fá nú meira vægi á alþjóðavettvangi.

3.0 Skipurit og starfsmenn



Töluverð breyting varð á skipuriti stofnunarinnar við uppskiptingu og aðskilnað reksturs flugvalla og flugleiðsögu frá stjórnsýslu- og eftirlitshlutverki Flugmálastjórnar Íslands. Undir flugmálastjóra heyra nú tvö svið, flugöryggissvið og stjórnsýslusvið. Markmiðið var að halda starfi flugöryggissviðs nær óbreyttu í því mikla breytingaferli sem tók við eftir uppskiptinguna, enda starf og verkferlar flugöryggissviðs vel mótaðir og almenn ánægja meðal flugrekenda með þjónustu og viðbragðsflýti sviðsins. Viðskiptavinir sviðsins höfðu einnig lagt mikla áherslu á það í undirbúningi uppskiptingarinnar að halda þeim verkferlum sem vel væru unnir en

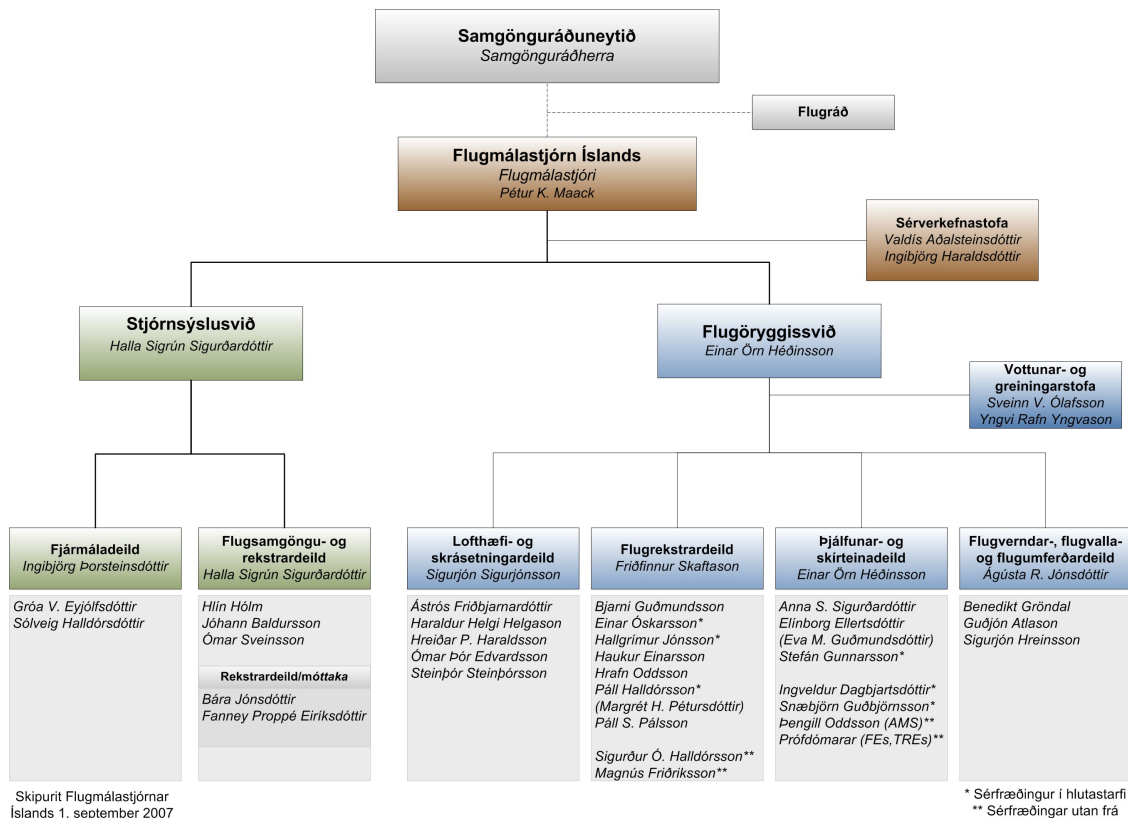
breyta ekki bara breytinganna vegna. Í upphafi var því lögð áhersla á að móta stjórnsýslusviðið og gekk það ágætlega á árinu. Fyrir liggur að enn meiri áherslu þarf þó að leggja á mótun eftirlits með flugleiðsögu og má vænta einhverra breytinga á skipuriti stofnunarinnar vegna þessa á árinu 2008.

Einhverjar mannbreytingar urðu óhjákvæmilega í uppskiptingunni. Nýr flugmálastjóri, Pétur K. Maack, var skipaður af samgönguráðherra. Einar Örn Héðinsson tók við starfi framkvæmdastjóra flugöryggissviðs. Halla Sigrún Sigurðardóttir tók við starfi framkvæmdastjóra stjórnsýslusviðs og Ingibjörg Þorsteinsdóttir hóf störf hjá stofnuninni á árinu sem nýr fjármálastjóri. Þá sinnir Valdís Ásta Aðalsteinsdóttir starfi upplýsinga-fulltrúa.

Bjarni Guðmundsson kom til starfa í upphafi árs 2007 sem eftirlitsmaður í flugrekstrardeild og Margrét Hrefna Pétursdóttir fór á ársleyfi frá sömu deild. Hallgrímur Jónsson kom til starfa sem eftirlitsmaður í flugrekstrardeild auk þess sem Páll Halldórsson hefur aukið við sig vinnu fyrir deildina vegna stöðugt vaxandi þyrlurekstrar í landinu. Þá hættu Magnús Friðriksson, eftirlitsmaður í flugrekstrardeild, og Alvar Sverrisson, eftirlitsmaður með flugvernd, á árinu og tók Sigurjón Hreinsson við starfi Alvars. Sigrún Kristjánsdóttir, fulltrúi í móttöku, hætti á árinu og kom Fanney Proppé í hennar stað auk þess að taka að sér umsýslu yfirflugs- og lendingarheimilda.

Nýr lögfræðingur var ráðinn til stofnunarinnar, Jóhann Baldursson, eftir að Ástríður S. Thorsteinsson lögfræðingur fór til starfa hjá samgönguráðuneytinu.

Fjöldi ársverka hjá Flugmálastjórn Íslands er um 40.



4.0 Stefnunótun Flugmálastjórnar Íslands

Flugmálastjórn Íslands er opinber stofnun sem heyrir undir samgönguráðuneytið. Flugmálastjórn ber að starfa samkvæmt þeim lögum sem um hana gilda sérstaklega og öðrum lögum sem gilda um starfsemi opinberra stofnana eins og stjórnsýslulögum, upplýsingalögum, lögum um réttindi og skyldur opinberra starfsmanna og lögum um fjárreiður ríkisins. Þessi lög tilgreina meginsvið starfseminnar og setja henni skorður. Hins vegar er gagnlegt fyrir þá sem starfa í stofnuninni að skilgreina betur fyrir hvað hún stendur og hvað þeim ber að hafa að leiðarljósi og leggja áherslu á í þjónustu sinni við flugið og almenning. Á árinu 2007 voru eftirfarandi áherslur mótaðar, en þær lýsa því hvernig starfsmenn Flugmálastjórnar Íslands vilja nálgast verkefni sín.

4.1 Hlutverk og meginmarkmið

Flugmálastjórn Íslands fer með stjórnsýslu og eftirlit á sviði loftferða hér á landi og á íslensku yfirráðasvæði. Stofnunin annast samskipti við alþjóðastofnanir og flugmála-yfirvöld 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 að framgangi flugs á Íslandi og fylgist með íslenskum flugrekendum um allan heim.

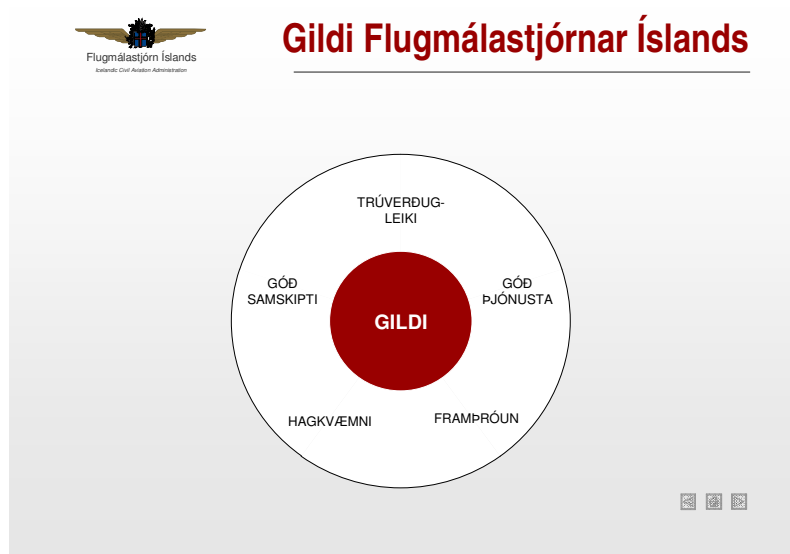
Af þessu leiðir að það er nánast ekkert í flugmálum landsins sem er stofnuninni óviðkomandi. Flug er alþjóðlegt svo að samskipti við samtök eins og Alþjóðaflugmála- stofnunina, flugmálastofnanir í Evrópu og systurstofnanir eru mikil og stofnunin leggur áherslu á að eiga ekki aðeins formleg samskipti við þessar stofnanir heldur einnig að geta haft bein persónuleg tengsl við starfsmenn þeirra. Reglur og kröfur til flugsins eru alþjóðlegar en fáar reglur eru séríslenskar og þá einkum tengdar tómsundaflugi.

Þau meginmarkmið sem lögð er áhersla á til að rækja þetta hlutverk eru:

- Tryggja að flugöryggi á íslensku yfirráðasvæði og íslenskra flugrekenda hvar sem er í heiminum verði ávallt með því besta sem gerist í Evrópu.
- Tryggja viðurkenningu Íslands í flugmálum á alþjóðavettvangi.
- Tryggja faglega, örugga og hraða afgreiðslu heimildarveitingar.
- Tryggja íslenska flugleiðsöguþjónustu á núverandi flugstjórnarsvæði.
- Að heildarkostnaður stofnunarinnar sé lægri en hjá nágrannaríkjunum.

4.2 Gildi

Þau gildi sem starfsmenn Flugmálastjórnar Íslands hafa í hávegum koma fram á meðfylgjandi mynd. Fimm atriði eru talin sérstaklega mikilvæg til að stofnunin geti rækt hlutverk sitt, ekki einungis eins og það kemur fram í lögum heldur eins og álitnið er að viðskiptavinir og hagsmunaaðilar krefjist af stofnuninni.



Eitt þessara fimm gilda er framþróun, sem er e.t.v. ekki það fyrsta sem kemur upp í hugann í stofnun þar sem kjarni starfseminnar er heimildarveitingar og eftirlit. Starfsmenn stofnunarinnar telja hins vegar mikilvægt að stuðla að framþróun og láta t.d. ekki tækninýjungar og tækifæri í flugi líða fyrir það að reglugerðarbreytingar á alþjóðavettvangi geta tekið langan tíma. Ennfremur vill stofnunin tileinka sér nýjungar í aðferðafræði við heimildarveitingar og úttektir þó svo að engar formlegar kröfur séu um slíkt. Ekkert gildi er þó sett ofar trúverðugleika.

Hér á eftir eru gefin dæmi um hvernig starfsmenn Flugmálastjórnar Íslands hafa einstök gildi að leiðarljósi.

Trúverðugleiki

- Við vinnum faglega og veitum þá fyrst heimildir að öll gögn séu til staðar og þau séu áreiðanleg og rekjanleg.
- Við gætum jafnræðis og trúnaðar gagnvart viðskiptavinum. Ef heimildir eru alþjóðlegar tryggjum við að ávallt sé farið eftir nýjustu alþjóðlegum kröfum.
- Undanþágur eru aðeins veittar að lokinni ítarlegri athugun.

Góð þjónusta

- Við veitum yfirferð og úttektum vegna heimildaveitinga forgang, leiðbeinum umsækjendum um framgang mála og látum heimildarveitingar aldrei stranda hjá okkur.
- Við sýnum viðskiptavinum okkar þjónustulund, erum áreiðanleg og tilbúin að vinna utan venjulegs vinnutíma þegar nauðsyn krefur.
- Við leggjum áherslu á snerpu og sveigjanleika en aldrei á kostnað fagmennsku.

Góð samskipti

- Við vinnum saman, sýnum traust og umburðarlyndi og veitum góðar/réttar upplýsingar.
- Við látum umsækjendur umsvifalaust vita ef gögn vantar.
- Við kappkostum að úttektir fari fram af einurð en fullri tillitsemi.

Hagkvæmni

- Við erum skilvirk og leggjum áherslu á að viðskiptavinir okkar fái virði þess sem þeir greiða fyrir.
- Við nýtum vel aðföng og fjármagn og förum ekki fram úr beinum ríkisframlögum.



Framþróun

- Við erum opin fyrir nýjungum og höfum frumkvæði að því að leita nýrra leiða í starfi okkar.
- Við fylgjumst grannt með á alþjóðavettvangi til að koma að áherslum Íslendinga og miðlum innanlands því sem þar fer fram.
- Við leitumst við að starfsfólk fái nýjustu þjálfun á sínu sérsviði.
- Við styðjum nýbreytni og leitumst við að láta ekki nýjungar í tækni og tækifæri í flugi stranda á reglugerðarkröfum ef öryggi er jafntryggt eða betur.

4.3 Stefnumið

Flugmálastjórn Íslands hefur sett sér stefnumið á sjö sviðum. Í fyrsta lagi varðandi *viðskiptavinir* og verður því gerð ítarlegri skil í næsta kafla. Annað stefnumiðið nær til *meginferla* stofnunarinnar þar sem áhersla er á skjalfestingu, gæðakerfi og rekjanleika. Síðan er fjallað um *mannauð* með áherslu á menntun, þjálfun og fjölbreyttan bakgrunn starfsmanna. Í *fjármálum* er sérstök áhersla á að greiðslur þeirra sem heimildir hafa standi það vel undir kostnaði að ekki komi til tafa á afgreiðslu og við ákvörðun gjaldskrár sé tekið tillit til alls kostnaðar, svo sem þjálfunar starfsmanna og almennra samskipta við erlendar stofnanir. Löggð er áhersla á að eiga góð *samskipti* við alla aðila, bæði atvinnurekendur á sviði flugmála, áhugamannafélög, hagsmunaaðila og einstaklinga. Styðja skal rannsóknir í einhverjum mæli til að styðja vandaða ákvörðunartöku og bæta eftirlit. Hvað varðar *umhverfismál* er stefnan sú að fylgja Evrópuþjóðunum (ECAC) í þeim málaflökki.

Viðskiptavinir/hagsmunaaðilar

- Tryggja að flugöryggi sé ætíð yfir viðurkenndum öryggismörkum og flugvernd fullnægjandi.
- Halda uppi öfluggu og sanngjörnu eftirliti með flugstarfsemi og sjá til þess að hún njóti viðurkenningar á alþjóðavettvangi eins og við á.
- Stuðla að því að hvers konar flugstarfsemi dafni hér á landi í sátt við samfélagið og umhverfið.
- Veita þeim sem stunda atvinnurekstur í flugi og öðrum þeim sem flugsamgöngur nota faglega og góða þjónustu sem og vandaða úrlausn stjórnsýsluerinda.
- Veita almenningi, hagsmunaaðilum, ráðuneyti og starfsmönnum upplýsingar um markmið og starfsemi stofnunarinnar.
- Gæta hagsmuna aðila í flugi með þátttöku í fundum og starfsemi alþjóðlegra stofnana.

Ferlar

- Tryggja að allir ferlar varðandi heimildarveitingar og eftirlit séu skjalfestir og þeim lýst í gæðakerfi. Úttektum ljúki alltaf með skýrslu og eftirfylgni.
- Framkvæmd einstakra verkferla sé skjalfest í skrám/gögnum og afgreiðsla mála/heimilda rekjanleg lið fyrir lið.
- Leggja áherslu á að munnlegar upplýsingar geti aldrei verið afgreiðsla eða heimild heldur aðeins leiðbeining.

Mannauður

- Leggja áherslu á að stofnunin hafi á að skipa hæfu og dugmiklu starfsfólki með góða og fjölbreytta menntun.
- Stuðla að menntun og þjálfun starfsmanna og efla góðan starfsanda.
- Starfsmenn njóti góðs aðbúnaðar.
- Leitað sé til sérfræðinga utan stofnunar eftir því sem nauðsyn krefur.

Rannsóknir og þróun

- Styðja rannsóknir og þróun á sviði flugmála til að stuðla að og auðvelda vandaða ákvörðunartöku og eftirlit.

Samstarf

- Efla samskipti og samráð við innlenda og erlenda aðila sem að flugsamgöngum koma til hagsbóta fyrir íslensk flugmál.
- Sérstök áhersla skal lögð á þátttöku í evrópsku samstarfi, samráði við rekstraraðila í flugi svo og áhugamannafélög héraðs.

Fjármál

- Tryggja í samstarfi við samgönguráðuneytið að úttektir og vinna við heimildarveitingar frestist ekki sakir fjárskorts.
- Aldrei myndist biðraðir þar sem beðið er eftir úrlausn mála.
- Greiðsla fyrir þjónustu greiðist af þeim sem hennar njóta og skal eftirlit með leyfishöfum standa undir sér.

Umhverfismál

- Fylgja skal stefnu ESB og ECAC hvað varðar útblástur og hávaða en sérstaklega skal þó huga að sérstöðu Íslands í flugsamgöngum.



4.4 Ímynd

Sú ímynd sem Flugmálastjórn Íslands vill skapa er í hnotskurn þessi:

- Við viljum að stofnuninni sé treyst í hvívetna og hún sé þekkt fyrir fagleg vinnubrögð.
- Við viljum að stofnunin sé sjálfstæð og komi málum sínum á framfæri með lagni, kurteisi og ákveðni fremur en kærnum og hamagangi.
- Við erum hljóðlát og búum ekki til moldviðri. Við veitum greiðlega áreiðanlegar upplýsingar um málefni þegar leitað er til okkar og komum jafnframt mikilvægum upplýsingum á framfæri að gefnu tilefni, þó án þess að rjúfa trúnað.

4.5 Eðli samskipta við viðskiptavini og hagsmunaaðila og væntingar þeirra

Flugmálastjórn hefur skilgreint helstu viðskiptavini sína og hagsmunaaðila og er þeim skipt í sjö meginflokkka. Ennfremur var reynt að skilgreina hverjar væru helstu væntingar þeirra. Niðurstaða þeirrar greiningar er þessi:

Lögáðilar sem fá heimild til atvinnurekstrar í flugstarfsemi	<ul style="list-style-type: none"> › Eru undir eftirliti Flugmálastjórnar og verða að geta sýnt fram á að skilyrði heimildarveitinga séu ávallt fyrir hendi. › Væntingar eru gerðar um samræmdar, formlegar og hagkvæmar úttektir › Væntingar eru gerðar til skjótra viðbragða FMS um heimildarveitingar, að samræmis sé gætt og kostnaði sé haldið í lágmarki.
Einastaklingar með tiltekin réttindi	<ul style="list-style-type: none"> › Hér er átt við skirteinishafa og áritanur í skirteini þeirra til sérstakra starfa. Skirteinishafi ber ábyrgð á að skilyrðum fyrir réttindum sé fullnægt. › Væntingar eru gerðar til hagkvæmnis, samræmis og góðrar þjónustu af hálfu stofnunarinnar.
Þjónustufyrirtæki sem reka flugleiðsögupjónustu, flugvelli og flugstöðvar	<ul style="list-style-type: none"> › Flugmálastjórn veitir heimildir til reksturs flugvalla, flugleiðsögupjónustu og flugstöðva. Þjónustufyrirtækin eru undir eftirliti stofnunarinnar og verða þau ávallt að geta sýnt fram á að skilyrði heimildarveitingarinnar sé fyrir hendi. › Væntingar eru gerðar til skilnings á hefðum og aðstæðum þess rekstrar og stuðningi við uppbyggingu og breytingar. Ennfremur að hagkvæmni og samræmis sé gætt af hálfu stofnunarinnar.
Áhugamaunafélög	<ul style="list-style-type: none"> › Flugmálastjórn Íslands getur falið áhugamaunafélögum verkefni er varða tiltekna þætti flugöryggis í samræmi við lög og reglugerðir. Lögð er áhersla á að áhugamaunafélögin axli sem mest af flugöryggislegru ábyrgð.
Almenningur, flugfarþegar og aðrir sem nýta sér þjónustu þeirra sem reka flugstarfsemi	<ul style="list-style-type: none"> › Flugmálastjórn Íslands starfar í þágu almannaheilla. Almennigur og viðskiptavinir leyfishafa geta leitað til Flugmálastjórnar með öll málefni er varðar stjórnsýslu og öryggi á sviði loftferða. Stofnunin miðlar upplýsingum til almennings. › Almennigur treystir Flugmálastjórn til að annast eftirlit með flugstarfsemi og gerir kröfu um jafnræði.
Erlend flugmálafyrirvöld og alþjóðastofnanir	<ul style="list-style-type: none"> › Flugmálastjórn veitir upplýsingar um stöðu flugmála hérlendis og gætir hagsmuna íslenskra flugmála á alþjóðavettvangi. Flugmálastjórn hefur eftirlit með að íslensk flugstarfsemi standist alþjóðlegar kröfur og sé trúverðug. Einuig sinnir stofnunin eftirliti með erlendum loftförum eftir atvikum. Ennfremur kemur stofnunin á framfæri sértöðu Íslands í flugmálum þegar það á við.
Samgönguráðuneyti/Rannsóknarnefnd flugslysa	<ul style="list-style-type: none"> › Flugmálastjórn Íslands er sértök stofnun undir SGR og sinnir verkefnum sínum sem slík. Verkefni skulu unnin í samræmi við stefnumótun stjórnvalda í flugmálum hverju sinni og gert er ráð fyrir góðu streymi upplýsinga, samvinnu, og aðstoð allra aðila. Ennfremur skal starfað innan fjárlaga.
Starfsmenn	<ul style="list-style-type: none"> › Væntingar þeirra er þróun í starfi, þjálfun, vinnuaðstaða, öruggt starfsumhverfi, góður vinnuandi, skemmtileg og áhugaverð verkefni, að vita hvers er vænst af þeim og að frammiastaða sé metin að verðleikum. Ennfremur að gerður sé kjarasamningur við þá sem er sambærilegur kjarasamningum innan fluggeirans.

5.0 Sérverkefnastofa



Valdís Ásta Aðalsteinsdóttir,
upplýsingafulltrúi og yfirmaður sérverkefnastofu

Við uppskiptingu Flugmálastjórnar í upphafi árs og aðskilnað reksturs flugvalla og flugleiðsögu frá stjórnslu og eftirliti lá fyrir að finna þyrfti samastað fyrir Flugmálastjórn Íslands á nýjum stað. Flugstoðir ohf. hófu starf sitt í gamla flugturninum við Reykjavíkflugvöll þar sem Flugmálastjórn var áður til húsa. Beinast lá við að semja um nauðsynlegar breytingar á húsnæði flugöryggissviðs Flugmálastjórnar undanfarin ár, að Skógarhlíð 12, og semja um stækkun þess leiguhúsnæðis. Sérverkefnastofa skipulagði og sá um breytingarferlið og flutninga starfsfólks á árinu. Þegar upp var staðið höfðu allir starfsmenn stofnunarinnar utan einn flust á milli hæða eða skipt um starfsstöð á sinni hæð.

Ráðist var í þá vinnu á árinu að hanna og skipuleggja nýtt útlit á vefsíðu stofnunarinnar undir stjórn sérverkefnastofu og er áætlað að birta afraksturinn á nýju ári. Um er að ræða meiriháttar breytingu á síðunni og aukið aðgengi að efni og upplýsingum.

Sérverkefnastofa tekur á móti, flokkar og skráir bréf og erindi sem stofnuninni berast auk þess að svara fyrirspurnum fjölmiðla og kvörtunum sem varða annað en réttindi farþega. Á árinu voru fyrirspurnir um þyrluflug og leyfi til lendingu þyrlna utan valla fyrirferðarmiklar auk fyrirspurna um leyfilegan handfarangur í flugi. Þá sér stofan um ferðabókanir starfsmanna stofnunarinnar sem töluverð vinna er fólgin í, enda eftirlit, þjálfun og þátttaka starfsmanna í erlendu samstarfi umfangsmikil á erlendum vettvangi. Starfsmaður sérverkefnastofu situr vikulega deildarstjórafundum og ritar fundargerð auk þess að skrá mál sem eru á dagskrá hverju sinni og fylgja eftir skráningu á því hvernig þeim er lokið. Sérverkefnastofa tók að sér á árinu að pakka gögnum og skjölum til varðveislu á Þjóðskjalasafni, í samráði og samvinnu við skjalastjóra stofnunarinnar. Samantekt og útgáfa ársskýrslu flugöryggissviðs 2006 var unnin á sérverkefnastofu og kom skýrslan út í júlí 2007. Vert er að benda á að ekki hefur verið gefin út ársskýrsla Flugmálastjórnar Íslands í heild sinni fyrr en nú.

Verkefni sérverkefnastofu eru, eins og nafnið bendir til, þau verkefni sem ganga þvert á deildir og svið stofnunarinnar og flokkast ekki sem venjubundin verkefni. Þannig getur starfsemi stofnunarinnar verið mismunandi frá ári til árs.

6.0 Stjórnsýslusvið



Halla Sigrún Sigurðardóttir,
framkvæmdastjóri stjórnsýslusviðs

Stjórnsýslusvið skiptist í þrjár deildir, flugsamgöngu- og loftrýmisdeild, fjármála- og rekstrardeild og laga- og reglugerðardeild. Verkefni deildanna voru fjölbreytt og komu starfsmenn víða við.

Halla Sigrún Sigurðardóttir tók við nýju starfi framkvæmdastjóra stjórnsýslusviðs í ársbyrjun og gegndi á árinu einnig starfi deildarstjóra flugsamgöngu- og loftrýmisdeildar og laga- og reglugerðardeildar.

Fjöldmörg fjölbreytt stjórnsýsluerindi bárust Flugmálastjórn á árinu og voru afgreidd á stjórnsýslusviði, allt frá einföldum fyrirspurnum til flókinna mála sem kröfðust mikillar yfirlegu og heimildaöflunar. Fimm ákvarðanir Flugmálastjórnar voru kærðar stjórnsýslukæru til samgönguráðuneytis, í tveimur tilfellum var ákvörðun Flugmálastjórnar staðfest en í tveimur var ákvörðun felld úr gildi. Niðurstöðu er beðið í einu tilfelli.

Í byrjum maí sótti flugrekandinn ATMA AIR COMPANY frá Kasakstan um heimild til þriggja flugferða frá Akureyri til Belgíu með fisk. Verkefnið var fyrir fyrirtækið Norðanflug ehf. Heimild var veitt á grundvelli þess sem að framan sagði en flug þessi voru aldrei flogin.

Síðar sótti sami flugrekandi um sex flug í byrjun júní og Flugmálastjórn Íslands veitti heimild fyrir þremur þeirra en hafnaði þremur. Ástæða þess að aðeins þrjú flug voru leyfð var að Flugmálastjórn Íslands fannst rétt að samgönguráðuneytið skæri úr um hvort sex flug á tveimur vikum bentu ekki til reglubundins flugs og eins hvort fullrar sanngirni væri gætt gagnvart íslenskum flugrekendum sem uppfylla verða kröfur EASA og JAA. Flugmálastjórn benti flugrekandanum, ATMA, á að kæra til ráðuneytisins sem hann og gerði. Samgönguráðuneytið úrskurðaði að Flugmálastjórn Íslands skyldi gefa út heimild fyrir seinni flugin þrjú.

Meginreglan er að flugrekendur sem hafa heimild ríkja á Evrópska efnahagssvæðinu til flutningaflugs og uppfylla skilyrði EASA og JAA geta annast flutningaflug frá Íslandi og Evrópu. Íslensk flugmálayfirvöld hafa jafnframt heimild til að veita flugrekendum utan þessa svæðis heimild til einstakra fluga enda sé flugöryggi þeirra ásættanlegt og kröfur samsvarandi við þær sem gerðar eru til íslenskra flugrekanda. Í þeim tilfellum ber að horfa til alvarleika afleiðinganna ef eitthvað færi úrskeiðis og til tíðni slíkra fluga.

Síðast en ekki síst er það flugpólítísk ákvörðun hvort skynsamlegt er að veita flugrekendum utan svæðisins sem hafa ekki vottun samkvæmt kröfum EASA og JAA heimildir til slíks flugs en krefjast um leið af íslenskum flugrekendum að þeir uppfylli skilyrði þessara stofnana út í æsar. Flugmálastjórn Íslands telur að fara beri með mikilli gát við umfang slíkra heimildaveitinga til að skaða ekki framgang íslenskra flugrekenda og útrás þeirra en vöxtur þeirra hefur ekki síst verið í vöruflutningaflugi.

Að lokum er rétt að geta þess að AN-12 loftfar gæti ekki fengið lofthæfiskírteini á Íslandi og því gætu íslenskir flugrekendur ekki haft slíkt loftfar í sínum rekstri. Á hinn bóginn er ljóst að sama gildir um tiltekin loftför ýmissa flugrekenda í ríkjum sem Íslendingar hafa gert loftferðasamninga við, t.d. Kína. Loftferðasamningur veitir þó venjulega heimild til að nýta slík loftför í flutningaflugi milli tveggja ríkja.

Árið 2007 bárust 1.039 beiðnir um yfirflugs-, áætlunar- og landingarheimildir til Flugmálastjórnar. Af þeim voru 458 mál vegna yfirflugs- og landingarheimilda, þar af voru afgreidd 187 mál fyrir loftför með takmarkað lofthæfiskírteini. Frá utanríkisráðuneytinu komu alls 384 tilkynningar um ríkisflug. Vegna áætlunar- og leiguflygs voru afgreidd 88 mál en alls 108 mál vegna sérstakra flugheimilda og verkflygs.

Hreyfingar vegna þessara mála voru alls 1.324 og símtöl á fjórða hundrað.

Til samanburðar má geta þess að árið 2006 voru 212 heimildir veittar vegna takmarkaðra lofthæfiskírteina, 124 heimildir 2005, 125 heimildir 2004, 160 heimildir 2003, 120 heimildir 2002 og 113 heimildir 2001.

Árið 2000 var heildartala allra veittra heimilda 137, þar af 27 vegna takmarkaðs lofthæfiskírteinis, og árið 1999 var heildartala heimilda 199.

Skipulagsbreyting á verkefnum Flugmálastjórnar Íslands um áramótin 2006-2007 kallaði á verulegt átak í flokkun og skráningu eldri skjala stofnunarinnar. Hafist var handa við flokkun og skráningu í geymsluskúr á haustmánuðum 2006. Til að gefa hugmynd um magn skjala sem safnast höfðu í hillur stofnunarinnar þá var flokkað í u.þ.b. 1.000 kassa. Með góðri skjalastjórn er stuðlað að góðri yfirsýn verkefna, skilvirkari rekstri, betra vinnuumhverfi starfsmanna og síðast en ekki síst er „minni“ og saga stofnunarinnar varðveitt.

6.1 Laga- og reglugerðarmál

Meðal verkefna Flugmálastjórnar Íslands er framkvæmd reglugerðar nr. 574/2005 um gildistöku reglugerðar EB nr. 261/2004 um sameiginlegar reglur um skaðabætur og aðstoð til handa farþegum sem neitað er um far og þegar flugi er aflýst eða mikil seinkun verður.

Á grundvelli þessara reglugerða bárust stofnuninni á árinu 18 formlegar kvartanir vegna afgreiðslu íslenskra flugrekenda á erindum farþega. Flugmálastjórn Íslands fer ekki með úrskurðarvald í einstökum ágreiningsmálum og hefur ekki heimild til að skera úr um réttindi og skyldur aðila að þessu leyti. Flugrekendur hafa tekið tillit til athugasemda Flugmálastjórnar að nokkru leyti en í mörgum öðrum löndum er valdsvið þeirra stofnana

sem fara með þennan málaflokk mun víðtækara. Að undanfögnu hafa því vaknað spurningar um hvort rétt sé að rýmka heimildir Flugmálastjórnar til afgreiðslu þessara mála eða fela öðru stjórnvaldi, þ.e. á sviði neytendaverndar, að fara með málaflokkinn.

Flugmálastjórn Íslands hefur m.a. það hlutverk að vera samgönguráðuneytinu til aðstoðar við samningu reglugerða og annarra stjórnvaldsfyrirmæla. Á árinu 2007 voru settar rúmlega 30 nýjar reglugerðir varðandi flugmál. Bæði er hér um að ræða reglugerðir sem innleiða reglugerðir framkvæmdastjórnar Evrópubandalagsins samkvæmt þjóðréttarlegum skuldbindingum sem íslenska ríkið hefur gengist undir svo og reglugerðir sem ætlað er að gildi á Íslandi eingöngu. Á árinu hófst einnig starf, sem ætlað er að ljúki á árinu 2008, við endurskoðun almannaflugsreglugerðar og reglugerðar um flutningaflug.

Flugmálastjórn gaf út 12 ákvarðanir með vísan til 1. og 5. mgr. 70. gr., sbr. 140. gr., laga nr. 60/1998, um loftferðir, með síðari breytingum, en þessar ákvarðanir eru birtar í flugmálaláhandbók Flugmálastjórnar Íslands.

6.2 Flugsamgöngu- og loftrýmisdeild

Unnið var að mótun nýrra ferla tengdum stjórnsýslu flugleiðsögu á árinu. Verkefni voru tengd svokölluðu SES-verkefni Evrópusambandsins sem gengur út á sameiginlegt evrópskt loftrými. Verið er að innleiða og aðlaga heilmikið af samevrópsku regluverki þessu tengdu. Einnig var mikið unnið í skipulagi íslenska loftrýmisins með sveigjanlega notkun þess að markmiði.

Í júlí var brýnt að endurskoða verkferla tengda heræfingum í íslensku loftrými og mikil umræða varð um hvar herflug og æfingar ættu að fara fram en samkvæmt varnarsamningi Íslands og Bandaríkjanna frá 1951 skuldbatt Ísland sig til að láta NATO í té aðgang að íslensku loftrými. Eftir umræður milli samgönguráðuneytis og utanríkisráðuneytis var ákveðið að ekki yrðu stundaðar heræfingar yfir landi yfir sumartímann. Enn á eftir að endurskoða samninga milli aðila tengdum loftrýmisgæslu og heræfingum og skilgreina þarf hlutverk Flugmálastjórnar betur í því samhengi.

Á árinu tók deildin þátt í verkefni sem stýrt var af vottunar- og greiningarstofu og varðar vottun flugleiðsögubjónustu hjá fyrirtækjum sem bjóða þjónustu á því sviði.



6.3 Fjármála- og rekstrardeild



Ingibjörg Þorsteinsdóttir,
deildarstjóri fjármála- og rekstrardeildar

Verkefni fjármála- og rekstrardeildar á árinu endurspegluðu uppskiptingu og aðskilnað reksturs flugvalla og flugleiðsöguþjónustu frá stjórnslu- og eftirlitshlutverki Flugmálastjórnar. Mikil vinna var lögð í fjárhagslegt uppgjör eininganna tveggja, Flugmálastjórn Íslands og Flugstoða ohf., og ómæld vinna fór í að greina stöðu og skilja á milli í reikningum og bókhaldi og skipta skuldum og eignum. Fjárhagslegri uppskiptingu lauk endanlega í nóvember.

Árið 2007 hljóðuðu fjárlög Flugmálastjórnar Íslands upp á 332,9 m.kr. sem skiptust þannig: Sértekjur 62,6 m.kr., ríkistekjur 138,4 m.kr. og framlag ríkisins 131,9 m.kr. Fjáráukalög voru 154,8 m.kr. Hluti biðlauna í fjáráuka voru 106,6 m.kr., annar rekstrarkostnaður 31,1 m.kr., eignakaup 17,1 m.kr. og aðrar rekstrartekjur 121,4 m.kr. Mikil vinna fór fram vegna undirbúnings fjárlaga fyrir árið 2008, þar sem rekstrarfé stofnunarinnar fyrir árið 2007 var að mestu byggt á áætlun og leiðréttá þurfti ýmis atriði, eins og eðlilegt verður að teljast.

Gefin var út ný gjaldskrá fyrir stofnunina 1. janúar 2007 (nr.1148/2006) eftir nákvæma verktíma- og kostnaðargreiningu síðari hluta ársins 2006. Gjaldskránni var töluvert breytt að uppbyggingu, m.a. var gjaldskrárliðum fjölgað til að auka gagnsæi í innheimtu. Mikil samskipti hafa verið við viðskiptavini stofnunarinnar vegna þessa og fór endurskoðun og rýni á gjaldskránni fram á haustmánuðum. Stefnt er að því að endurskoða gjaldskrána á hverju ári.

Nýtt verkbókhaldskerfi var innleitt hjá stofnuninni á árinu og varð Navision-lausn fyrir valinu, aðallega vegna þess að fyrir var stofnunin með bókhaldskerfi frá Navision og er verkbókhaldskerfið nauðsynleg viðbót við það. Kerfinu er ætlað að halda utan um öll verk sem eftirlitsmenn Flugmálastjórnar sinna, hvort sem þar er um að ræða reglubundið eftirlit, auknar eða nýjar heimildir eða önnur verk.

7.0 Flugöryggisvið



Einar Örn Héðinsson,
framkvæmdastjóri flugöryggisviðs

Starfsemi flugöryggisviðs var með svipuðu sniði á árinu og árið á undan. Með nýju skipulagi Flugmálastjórnar sem tók gildi um áramótin 2006-2007 voru miklar breytingar fyrir séðar á ýmsum sviðum. Til að tryggja festu í rekstrinum var því ákveðið að gera litlar breytingar á starfsemi flugöryggisviðs á árinu. Núverandi fyrirkomulag hafði gefist vel á undanförunum árum og flugrekendur höfðu lýst yfir ánægju með starfseminna og lögðu áherslu á að nýtt skipulag stofnunarinnar hefði ekki áhrif á þá þjónustu og eftirlit flugöryggisviðs sem fyrir hendi var. Þá urðu ekki miklar breytingar á flugrekstri Íslendinga sem bregðast þurfti við sérstaklega nema helst hvað varðaði þyrlurekstur.

Þau tímamót urðu á árinu að starf Flugöryggissamtaka Evrópu (JAA) við þróun á kröfum hvað varðar flugrekstrar- og skírteinamál lauk að mestu í árslok. Allri meginstarfsemi JAA er þar með lokið. Samtökin áttu upphaf sitt að rekja til þess að samþykkt var að hefja tilraunir til að samræma kröfur um flugöryggi í vestanverðri Evrópu á fundi á Kýpur árið 1990.

Úttekt Eurocontrol á starfsemi Flugmálastjórnar varðandi eftirlit með flugleiðsöguþjónustu og skyldri starfsemi markaði þáttaskil á árinu og mun styðja við þróun á uppbyggingu stofnunarinnar á eftirliti á því sviði.

Fjöldi starfsmanna á sviðinu var nær óbreyttur frá fyrra ári en Einar Örn Héðinsson tók við sem framkvæmdastjóri. Jafnframt gegndi hann áfram starfi deildarstjóra þjálfunar- og skírteinadeildar.

Heildarflugtímar á árinu 2007 voru um 198 þúsund sem er er lítil breyting frá 2006. Í flutningaflugi fjölgaði flugtímum talsvert hjá JetX og Icelandair, en þeim fækkaði á móti hjá Atlanta. Hjá minni flugrekendum með meginstarfsemi á Íslandi var fjöldi flugtíma svipaður og á fyrra ári, þó varð mikil aukning hjá flugfélaginu Ernir.

Flugöryggisvið skiptist í flugrekstrardeild, flugverndar-, flugvalla- og flugumferðardeild, lofthæfi- og skrásetningardeild og þjálfunar- og skírteinadeild auk vottunar- og greiningarstofu.

7.1 Flugrekstrardeild

Friðfinnur Skaftason,
deildarstjóri flugrekstrardeildar



Starfsemi flugrekstrardeildar var með svipuðu sniði og undanfarin ár. Þó að nokkrir aðilar hafi haft áform um nýjan eða aukinn rekstur fékk aðeins einn aðili, Íslandsflug, nýtt flugrekstrarleyfi. Mesta aukningin í rekstri flugvéla varð hjá JetX. Flugrekstrardeild lagði í úttektum sínum aukna áherslu á gæðakerfi og slysavarnakerfi flugrekenda en einnig á áhafnarsamstarf (CRM).

Töluverð eftirspurn var á árinu frá flugrekendum með loftför sem hafa ekki tegundarskírteini frá Flugöryggisstofnun Evrópu (EASA) eftir heimildum til flugs til og frá Íslandi og aðstoðaði deildin stjórnslusviðið við heimildaöflun og ákvarðanatöku í þeim málum.

Nú er unnið að því að Flugöryggisstofnun Evrópu (EASA) taki yfir reglur Flugöryggissamtaka Evrópu (JAA) fyrir flugrekstur (JAR-OPS) og munu reglurnar gilda um flugrekstur í allri Evrópu. Þessar breytingar hafa sett mark sitt á árið. Í því millibilsástandi sem skapast gildir svokallaður EU-OPS. Hann var birtur í árslok 2006 og breytt einu sinni á árinu. Næsta breyting er nú í undirbúningi. Evrópskir flugrekendur þurfa að vinna eftir EU-OPS frá miðju ári 2008. Eftir að ljóst varð að sú útgáfa af EU-OPS sem fara yrði eftir innihéldi nýjustu endurbætur á JAR-OPS hefur verið unnið að því að EU-OPS taki einnig gildi hér á landi, í takt við aðildarríki ESB.

Síðasta vor komu fulltrúar frá EASA í úttekt á flugrekstrardeildinni en EASA hefur nú tekið við því eftirlitshlutverki af JAA. Eftirlitsmaður frá deildinni fór einnig sem fulltrúi EASA í sams konar úttekt til Ungverjalands á árinu. Þá voru síðustu flugrekstrarfundir JAA, svonefndir OST-fundir, haldnir á árinu en þeir snerust aðallega um að skila verkefnum hópsins til EASA sem undirbjó sig undir að taka við flugrekstrarmálum.

7.2 Lofthæfi- og skrásetningardeild



Sigurjón Sigurjónsson,
deildarstjóri lofthæfi- og skrásetningardeildar

Lofthæfi- og skrásetningardeild hélt á árinu uppi reglubundnu eftirliti og úttektum með viðhaldsstöðvum og viðhaldsstjórnun flugrekenda. Tíu samþykktar Part 145 viðhaldsstöðvar er nú starfandi en ein bættist við á árinu, þ.e. GMT ehf.

Þá eru 15 samþykkt fyrirtæki til viðhaldsstjórnunar samkvæmt Part M subpart G frá Flugmálastjórn en eitt bættist við á árinu, þ.e. Íslandsflug.

Töluverðar breytingar urðu á flugflota íslenskra flugrekenda á árinu sem fólu í sér nýskráningar, afskráningar, útgáfu lofthæfiskírteina og útflutningslofthæfiskírteina. Heildarfjöldi loftfara var svipaður í lok árs og árið áður, 407 nú en 405 þá. Stórum loftförum fækkaði en þyrlum og svifflugum fjölgaði. Samdráttur varð í flota Atlanta en Bláfugl og JetX bættu við vélum. Þyrlur bættust við hjá Þyrluþjónustunni, Norðurflugi og Landhelgisgæslunni.

Þá vann deildin áfram að innleiðingu reglugerðar nr. 2042/2003 sem inniheldur Part M, Part 145, Part 66 og Part 147. EASA kynnti tillögur að mörgum breytingum á þessum reglugerðum og var mikil vinna fólgin í því á árinu að fylgjast með þeim og gera athugasemdir. Fulltrúi Flugmálastjórnar fór m.a. á einn fund með embættisbræðrum á Norðurlöndum til þess að samræma athugasemdir við breytingar á reglugerðum.

Nýjar reglur tóku gildi um svo kallað „Permit to Fly“ sem fela m.a. í sér að tímabundin lofthæfiskírteini, svo sem ýmiss konar flugleyfi, ferjuleyfi og þess háttar, eru nú gefin út samkvæmt reglum þessum með sérstökum skilyrðum (Flight Conditions).

Líkt og aðrar deildir sætti lofthæfi- og skrásetningardeild úttektum erlendra aðila á árinu en EASA gerði MAST-úttekt á deildinni í maí. Starfsmenn deildarinnar hafa undanfarin ár tekið þátt í slíkum úttektum á öðrum flugmálastjórnnum, fyrst með JAA og nú EASA, og fór fulltrúi Flugmálastjórnar Íslands í tvær úttektir, til Bretlands og Noregs, sem er dýrmæt reynsla.

Þá sótti starfsmaður deildarinnar AGNA-fundi hjá Flugöryggisstofnun Evrópu (EASA) en það er ráðgefandi nefnd fyrir EASA með fulltrúum aðildarríkjanna.

7.3 Þjálfunar- og skírteinadeild

Fjöldi flugstunda á árinu 2007 í flutningaflugi ásamt kennslu- og einkaflugi hélt vel í horfinu miðað við fyrra ár, sem endurspegladist í starfsemi deildarinnar. Sem fyrr var Flugskóli Íslands atkvæðamestur í flugkennslu, en eitt nýtt leyfi var gefið út á árinu sem uppfyllir kröfur um samþykktu flugskóla, svokallað FTO-leyfi sem Flugskólinn Geirfugl fékk um mitt ár.

Lífleg vinna var við umfjöllum um heimildir einstaklinga, bæði ný skírteini sem og auknar heimildir. Þá var samþykktur fjöldi námskeiða fyrir tegundaráritanir auk hefðbundinnar þjálfunar sem fer fram á vegum tegundarskóla. Fjölmargar eftirlitsferðir voru farnar í flugherma í tengslum við ný námskeið og prófdómarheimildir. Á árinu voru gefin út 497 ný skírteini einstaklinga að meðtöldum fullgildingum og auk þess útgefnar um 400 áritanir í skírteini. Útgáfum á nýjum skírteinum fækkaði nokkuð á milli ára þar sem stórri lotu umbreytinga á skírteinum flugvéltækna, úr þjóðarskírteinum í Part 66 skírteini, lauk að mestu 2006. Fjöldi skírteina og fullgildinga í gildi voru í árslok 2.224 sem er svipað og undanfarin ár. Samanlagður fjöldi skírteina atvinnuflugmanna í gildi hefur aldrei verið hærri eða 786, en fullgildingum fækkar enn milli ára í samræmi við aukin fjölda JAA-skírteina í Evrópu.

Fjöldi bóklegra og verklegra prófa var svipaður og á fyrra ári en ánægjulegt er að sjá að einkaflugmannsprófum fjölgar áfram nokkuð á milli ára. Heilbrigðisskoðanir voru 1.700 sem er svipað og verið hefur.

Vinna í skírteinanefnd JAA (LST) við að breyta og endurbæta kröfur hélt áfram fram í árslok 2007 þegar lokabreyting frá JAA kom út og vinnu nefndarinnar lauk eftir margra ára starf. Í deildinni hefur jafnóðum verið unnið undanfarin ár við að þýða og undirbúa gildistöku fjölmargra breytinga í JAR-FCL 1, 2 og 3 og vann deildin sjálf að þýðingum á nýjustu breytingum á árinu sem var umfangsmikið verk. Í þessum breytingum felast ýmis nýmæli, t.d. varðandi tungumálakunnáttu flugmanna.

Þá var á árinu einnig unnið að undirbúningi breytinga á skírteinum flugumferðarstjóra samkvæmt tilskipun ESB 2006/23/EB. Í tilskipuninni felast breyttar kröfur varðandi kennslu og próf fyrir skírteini flugumferðarstjóra. Áritanir í skírteinin breytast einnig töluvert og nýtt skírteini nema í flugumferðarstjórn verður til.

Skírteinadeild hefur lagt áherslu á að útbúa aðgengilegar upplýsingar um þjálfun og skírteini á heimasíðu Flugmálastjórnar. Sumt var þegar birt á árinu en annað mun birtast á næstunni.

7.4 Flugverndar-, flugvalla- og flugumferðardeild



Ágústa R. Jónsdóttir,
deildarstjóri flugverndar-, flugvalla- og flugumferðardeildar

Á árinu 2007 voru gerðar nokkrar stórar úttektir erlendra aðila á flugverndarmálum á Íslandi. Í mars gerði Alþjóðaflugmálastofnunin (ICAO) úttekt á Flugmálastjórn Íslands og Keflavíkurflugvelli, þ.e. á því hvernig Flugmálastjórn Íslands hefur tekist með innleiðingu og eftirlit flugverndarráðstafana á Keflavíkurflugvelli. Eftirlitsstofnun EFTA (ESA) gerði í júní framhaldsúttekt á Keflavíkurflugvelli þar sem fyrir lá beiting 15. gr. vegna skorts á fullnægjandi aðgangsstýringum inn í byggingar á vellinum sem veita aðgang út á haftasvæði flugverndar og brotalömomum í skimun starfsfólks og annarra sem fara um þjónustubyggingar vallarins. Beiting 15. gr. felur í sér að allir farþegar sem um flugvöllinn fara eru flokkaðir sem „óhreinir farþegar“ og þurfa að sæta skimun á ákvörðunarstað sem felur í sér óþægindi auk þess sem loftfarið kann að tefjast. Í kjölfarið fór fulltrúi Flugmálastjórnar til Brussel á fund ESA þar sem óskað var eftir svigrúmi og frestun á beitingu 15. gr. með þeim skilyrðum að ákveðnar bráðabirgðaaðgerðir yrðu settar í gang til að bæta ástandið. Þetta hafði í för með sér að Flugmálastjórn Íslands var með þjónustubyggingar Keflavíkurflugvallar undir ströngu eftirliti þar til kröfur höfðu verið uppfylltar. Þá tók ESA Egilsstaðaflugvöll út í júní með tilliti til flugverndarráðstafana.

Deildin gerði víðtækar úttektir vegna flugverndar á þeim fjórum flugvöllum sem eru skilgreindir og hafa vottun sem millilandaflugvellir á Íslandi, þ.e. á Keflavíkur-, Reykjavíkur-, Akureyrar- og Egilsstaðaflugvelli.

Við framkvæmd flugverndar felst ákveðið óhagræði í að kröfur Evrópusambandsins og FAA í Bandaríkjunum hafa ekki verið samræmdar. Samningur Evrópusambandsins og Bandaríkjanna, „Air Transport Agreement“, hefur að geyma grein um flugvernd. Stofnuð hefur verið sérstök nefnd, „EU – US Joint Committee“, sem á m.a. að fjalla um hvernig þessi ríkjasambönd geta viðurkennt flugverndarráðstafanir hvors annars auk þess að samræma úttektir og úttektaraðferðir sem að því snúa. Mikilvægt er fyrir Ísland að samræmi náist á milli þessara kerfa til að einfalda flugverndarráðstafanir á Keflavíkurflugvelli.

Varðandi almennar kröfur til flugvalla þá voru gerðar árlegar úttektir á millilandaflugvöllum Íslands; ein á Akureyrar-, Egilsstaða- og Keflavíkurflugvelli, en tvær á Reykjavíkurflugvelli. Nokkrir flugvellir í flokki skráðra landingarstaða voru teknir út auk þess sem Pristina-flugvöllur var tekinn út tvisvar. Þyrluvallamál voru mjög stór liður í starfi deildarinnar á árinu. Farið var fram á við aðila sem taldir eru starfrækja þyrluvelli að þeir skrái vellina. Vottun þeirra mun hefjast á árinu 2008. Einnig var Landspítala – Háskólasjúkrahús veitt ráðgjöf vegna áætlaða um þyrluvöll fyrir sjúkrahug við spítalann.

Þá var áhættumat vegna flugverndar unnið af hálfu ríkislögreglustjóra að beiðni Flugmálastjórnar og liggja fyrstu drög fyrir.

Eftirlit með flugleiðsöguþjónustu einkenndist nokkuð af breyttu starfsumhverfi og mikil orka fór í að fóta sig í nýju umhverfi, en þessu ferli mun ekki ljúka endanlega fyrr en eftir nokkur ár. Sérstakur verkefnahópur var stofnaður, undir stjórn vottunar- og greiningarstofu, til þess að fylgja eftir reglugerð nr. 535 um starfsleyfi flugleiðsöguþjónustu og að vinna að vottun þeirra rekstraraðila flugleiðsöguþjónustu sem höfðu sótt um starfsleyfi. Þessir aðilar eru Flugfjarskipti ehf., Flugstöðir ohf., Flugmálastjórn Keflavíkurflugvelli og Veðurstofa Íslands.

Eurocontrol (Evrópustofnun um öryggi flugleiðsögu) gerði svokallaða ESIMS-úttekt á Íslandi í júní, en slíkar úttektir eru framkvæmdar til þess að fylgja eftir innleiðingu á svonefndum ESARR-kröfum (*European Safety Regulation Requirements*) sem aðildarþjóðum Eurocontrol ber að innleiða, en ECAC-ríki eru hvött til þess sama. Ísland er ekki aðili að Eurocontrol en undirbúningur þessarar úttektar og samanburður á stöðu Íslands miðað við kröfur til aðildarríkja Eurocontrol reyndist gagnlegt ferli til að skerpa á áherslum í þróun eftirlits með flugleiðsöguþjónustu.

Starfsmaður deildarinnar sat AVSEC-fundi Evrópusambandsins og einn fund af tveimur á vegum ECAC sem og NALS. Þá voru haldnir tveir flugverndarráðsfundir og var samþykkt ályktun til Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar sem hvetur þá til að gera ráðstafanir sem muni tryggja aðskilnað komu- og brottfararfarþega. Flugvallahluti deildarinnar tók þátt í starfi GASR (Group of Aerodrome Safety Regulators) og var einn af fjórum fundum nefndarinnar haldinn í Reykjavík. Starfsmaður deildarinnar tók einnig þátt í kennslu á GASR-námskeiði fyrir flugvallaeftirlitsfólk og flugvallastarfsfólk sem haldið er á vegum JAA-T (Join Aviation Authorities Training Organization) auk þess að setja upp og sjá um heimasíðu GASR á veraldarvefnum (www.gasr.info).

Starfsmenn deildarinnar tóku þátt í endurskoðun reglugerða í alþjóðasamstarfi. Þrjár nýjar breytingar á reglugerð nr. (EC) 622/2003 voru samþykktar á árinu. Mikil vinna fór fram vegna heildarendurskoðunar á rammareglugerð flugverndar sem á að koma í stað reglugerðar nr. (EC) 2320/2002 og samhliða var unnið að nýrri innleiðingarreglugerð, (EC) 622/2003, en þar hefur hver kafli fyrir sig verið aðlagður nýju reglugerðinni nr. (EC) 2320/2002. Gagnger endurskoðun á flugvallarreglugerðinni nr. 347/2004 var gerð og gefin út ný reglugerð um flugvelli nr. 464/2007.

Starfsmenn deildarinnar fengu margvíslega þjálfun á árinu. Þar má nefna að tveir starfsmenn sátu úttektarnámskeið í flugvernd samkvæmt kröfum ESB. Þá stundar einn starfsmaður deildarinnar fjarnám hjá EASTI (Aviation Security Management Course) og annar sótti námskeið um rafmagnsbúnað á flugvöllum hjá ADB-Siemens í Brussel.



7.5 Vottunar- og greiningarstofa



Sveinn V. Ólafsson,
yfirmaður vottunar- og greiningarstofu

Vottunar- og greiningarstofa Flugmálastjórnar Íslands aðstoðar og styður við aðrar deildir og svið stofnunarinnar auk þess að sinna verkefnum er lúta að vottunum og greiningu á ýmsum þáttum flugstarfsemi, þ.m.t. söfnun og greiningu á alvarlegum flugatvikum. Verkefnin geta varðað loftför, gæðakerfi, flugleiðsöguþjónustu o.fl. Sérstök áhersla hefur verið lögð á tegundarskírteini loftfara (TC), viðbótartegundarskírteini (STC) og breytingar á loftförum. Stofan annast einnig samskipti við EASA sem varða þann málaflokk. Þá starfar stofan í nánú samstarfi við deildir Flugmálastjórnar Íslands og leiðbeinir viðskiptavinum stofnunarinnar um ofangreind verkefni.

Umhverfismál verða sífellt viðameiri málaflokkur innan stofunnar og hefur vottunar- og greiningarstofa annast á árinu margskonar verkefni á því sviði, þá helst tengd hljóðstigi (noise). Ennfremur fékk tilskipun ESB varðandi útblástur frá loftförum mikla athygli á árinu. Fyrst og fremst er um að ræða tæknilega vinnu sem tengist útblástursheimildum.

Árið 2007 stýrði vottunar- og greiningarstofa nokkuð stóru verkefni hjá stofnuninni um vottun flugleiðsöguþjónustu hjá fyrirtækjum sem bjóða þjónustu á því sviði. Mikil vinna hefur farið í að koma á og innleiða þau ferli og aðferðarfræði sem þarf til að hægt sé að afgreiða vottanir á því sviði á faglegan hátt og festa í sessi. Sú vinna gekk ágætlega á árinu.

Þá hefur stofan sinnt námskeiðahaldi og staðið fyrir námskeiðum um úttektir og öryggisstjórnunarkerfi (SMS) enda mikil eftirspurn eftir námskeiðum af því tagi.

Hjá vottunar- og greiningarstofu fer fram skráning á tilkynningarskyldum flugatvikum í sérstakan gagnagrunn (ECCAIRS). Meginmarkmiðið er að finna leitni í gögnunum þar sem gæti þurft að grípa inn í og bæta starfsemi aðila í flugrekstri til að auka flugöryggi. Þessi gagnagrunnur er enn í þróun og mun ný útgáfa hans líta dagsins ljós 2008. Þær kröfur sem stofan hefur lagt fram til hugbúnaðarins hafa fengið góðan hljómgrunn. Vinnan hefur líka snert prófun á ýmsum öðrum hugbúnaði sem t.d. gerir það kleift að miðla upplýsingum um flugatvik inn í miðlægan gagnagrunn Evrópusambandsins. Meðal annars vegna þessarar vinnu er Ísland fyrsta landið í heiminum til að miðla þessum gögnum inn í Evrópu grunninn og þannig uppfylla allar kröfur Evrópusambandsins í þá veru.

Gögn um flugatvik frá tveimur heilum almanaksárum hafa verið færð inn í gagnagrunninn og nú þegar hafa þau nýst til að styðja við eftirlitshlutverk Flugmálastjórnar Íslands. Eftir því sem tíminn líður verða til fleiri og betri greiningar sem munu verða allri flugstarfsemi til góða.

8.0 Flugtölur

Árið 2007

Skírteini einstaklinga

Útgefin ásamt fullgildingum	Samtals 2006	Samtals 2007
Flugnemar	88	91
Einkaflugmenn/flugvél	77	85
Einkaflugmenn/pyrlla	0	0
Atvinnuflugmenn/flugvél	67	43
Atvinnuflugmenn I. fl./flugvél	69	33
Atvinnuflugmenn/pyrlla	6	1
Atvinnuflugmaður I. fl./pyrlla	1	2
Flugvélstjórar	0	0
Flugumferðarstjórar	13	0
Flugumsjónarmenn	7	3
Flugvéltæknar (PART-66)	285	27
Sviffflugmenn	1	2
Skírteini fisflugmanna		11
Fullgildingar (ásamt endurútgefnum)	234	199
Samtals:	848	497

*Endurútgefnar fullgildingar :181

Endurnýjuð	Samtals 2006	Samtals 2007
Flugnemar	3	3
Einkaflugmenn/flugvél	117	91
Einkaflugmenn/pyrlla	1	0
Atvinnuflugmenn/flugvél	27	42
Atvinnuflugmenn I. fl./flugvél	71	52
Atvinnuflugmenn/pyrlla	4	3
Atvinnuflugmenn I. fl./pyrlla	0	0
Flugvélstjórar	3	14
Flugumferðarstjórar	62	54
Flugumsjónarmenn	3	8
Flugvéltæknar	3	24
Sviffflugmenn	13	6
Skírteini fisflugmanna		7
Samtals:	307	304

Árið 2007

Skírteini einstaklinga í gildi ásamt fullgildingum	1/1 2007	1/1 2008
Einkaflugmenn/flugvél	522	543
Einkaflugmenn/pyrla	4	3
Atvinnuflugmenn/flugvél	313	324
Atvinnuflugmenn l. fl./flugvél	424	435
Atvinnuflugmenn/pyrla	20	19
Atvinnuflugmaður l. fl./pyrla	7	8
Flugvélstjórar	23	20
Flugumferðarstjórar	145	137
Flugumsjónarmenn	71	66
Flugvéltæknar	448	423
Sviffugmenn	54	53
Fullgildingar	220	193
Samtals:	2251	2224
Skírteini fisflugmanns		40

	Flugnema- skírteini		Einkaflug- skírteini		Atvinnuflug- skírteini	
	2006	2007	2006	2007	2006	2007
Flugskóli Akureyrar	7	13	7	11	0	0
Flugskóli Helga Jónss.	4	3	1	2	7	0
Flugskóli Íslands	64	66	57	66	34	43
Flugfélagið Geirfugl	13	14	9	12	0	0
Flugskóli Reykjavíkur	0	0	1	0	0	0
Pyrluskólar	0	0	0	0	0	0
Samtals:	88	96	75	91	41	43

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

Árið 2007

Bókleg próf / hlutapróf	Fjöldi prófa:	Staðin próf:	Hlutfall%
Atvinnuflugmannspróf 1. fl.	490	451	92%
Einkaflugmannspróf	1463	981	67%
Flugumsjónarmannspróf	3	2	67%
Svífflugmannspróf	0		
Reglugerðarpróf JAR-FCL & JAR-OPS	0		
Vlóbótarpróf þyrta	0		
Afkastageta og áætlanagerð <small>(JAA umbr.)</small>	0		
Samtals:	1956	1434	
Bókleg próf (fjöldi útskrifaðra)	2006	2007	
Atvinnuflugmannspróf 1. fl.	34	29	
Einkaflugmannspróf	126	168	
Flugumsjónarmannspróf	3	2	
Svífflugpróf	0	0	
Samtals:	163	199	
Verkleg próf (færnipróf og hæfnipróf vegna endurnýjunar á útrunnum réttindum)*			
Einkaflugmannspróf	77	83	
Atvinnuflugmannspróf	38	32	
Blindflugspróf	42	35	
Flugkennarapróf	23	19	
Flokksáritunarpróf (MEP)	8	2	
Ýmis hæfnipróf	29	11	
Samtals:	217	182	
<small>*Verkleg próf bókuð af Flugmálastjórn</small>			
Heilbrigðisskoðanir	2006	2007	
Reykjavík	1566	1550	
Innanlands utan Reykjavíkur	108	118	
Luxembourg / Kosovo	42	38	
Samtals:	1716	1706	
Ýmsar áritanir í skírteini	233	412	
<small>(án nýrra áritana í skírteinum útgefnum á árinu)</small>			
Lofftaraskrá	2006	2007	
Nýskráningar	29	24	
Endurskráningar	8	0	
Umskráningar	49	39	
Hlutaskráningar	16	22	
Breytingar á skráningu	7	19	
Afskráningar	27	26	
Loffför á skrá í árslok			
Flugvélar léttari en 5700 kg	278	279	
Flugvélar þyngri en 5700 kg	86	78	
Þyrur	7	10	
Svífflugur	36	38	
Samtals:	407	405	
Aukning:			
Lofthæfiskírteini			
Endurnýjuð lofthæfiskírteini	268	269	
Útgefin lofthæfiskírteini	24	26	

1998 - 2007

Skírteini einstaklinga

Útgefin ásamt fullgildingum	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Flugnemar	177	116	94	72	57	49	42	102	88	91
Einkaflugmenn/flugvél	140	98	70	68	57	54	43	53	77	85
Einkaflugmenn/pyrla	1	6	3	1	2	3	1	0	0	0
Atvinnuflugmenn/flugvél	38	55	24	40	52	45	79	50	67	43
Atvinnuflugmenn l. fl./flugvél	10	26	15	20	22	27	85	32	69	33
Atvinnuflugmenn/pyrla	6	0	1	0	3	8	3	1	6	1
Atvinnuflugmaður l. fl./pyrla	0	0	2	2	0	1	3	0	1	2
Flugvélstjórar	2	1	0	0	1	1	0	0	0	0
Flugumferðarstjórar	2	1	8	7	6	5	27	2	13	0
Flugumsjónarmenn	12	4	4	8	10	3	10	16	7	3
Flugvéltæknar	19	15	12	25	8	0	0	0	0	0
Flugvéltæknar JAR-66					108	49	34	42	285	27
Svifflugmenn	6	1	0	3	4	4	2	3	1	2
Fullgildingar	289	271	228	180	231	250	350	333	234	199
Samtals:	702	594	461	426	561	499	679	634	848	486

Endurnýjuð	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Flugnemar	10	0	3	6	0	6	4	9	3	3
Einkaflugmenn/flugvél	72	67	134	136	105	88	90	102	117	91
Einkaflugmenn/pyrla	0	0	0	1	3	3	1	0	1	0
Atvinnuflugmenn/flugvél	21	22	49	40	57	45	64	32	27	42
Atvinnuflugmenn l. fl./flugvél	34	34	27	43	56	31	42	44	71	52
Atvinnuflugmenn/pyrla	1	1	0	1	2	2	0	1	4	3
Atvinnuflugmaður l. fl./pyrla	0	0	0	1	2	0	1	0	0	0
Flugvélstjórar	0	1	3	4	15	1	1	1	3	14
Flugumferðarstjórar	4	5	3	29	28	10	6	32	62	54
Flugumsjónarmenn	8	0	0	0	7	10	4	5	3	8
Flugvéltæknar	18	23	13	54	85	19	20	9	3	24
Svifflugmenn	6	1	6	14	5	6	4	6	13	6
Samtals:	174	154	238	329	365	221	237	241	307	297

**Skírteini einstaklinga
ásamt fullgildingun**

Í gildi 1. janúar	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Einkaflugmenn/flugvél	632	669	609	590	605	584	548	520	522	543
Einkaflugmenn/þyrla	1	6	9	7	7	9	8	5	4	3
Atvinnuflugmenn/flugvél	295	341	326	336	356	374	316	324	313	324
Atvinnuflugmenn l. fl./flugvél	257	255	272	293	291	290	349	368	424	435
Atvinnuflugmenn/þyrla	11	12	14	11	13	16	16	17	20	19
Atvinnuflugmaður l. fl./þyrla	6	5	5	7	6	6	7	7	7	8
Flugvélstjórar	42	42	41	38	25	26	24	24	23	20
Flugumferðarstjórar	88	89	94	101	100	108	143	134	145	137
Flugumsjónarmenn	35	39	39	44	50	52	54	69	71	66
Flugvéltæknar	259	273	282	297	317	340	353	392	448	423
Svifflugmenn	44	47	38	40	45	49	55	57	54	53
Fullgildingar	249	271	194	180	231	250	350	312	220	193
Samtals:	1919	2049	1923	1944	2046	2104	2223	2229	2251	2224

Bókleg próf	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Fjöldi útskrifaðra nemenda										
-Atvinnuflugmannspróf 1.fl.			7	40	59	16	22	24	34	29
-Einkaflugmannspróf	147	89	96	76	53	37	24	106	126	168
-Svifflugpróf	10	3	0	3	6	0	0	3	0	2
	157	92	103	119	118	53	46	133	160	199

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

Verkleg próf:	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Einkaflugmannspróf	141	105	52	86	61	53	37	60	77	83
Atvinnuflugmannspróf	40	55	21	20	33	33	32	34	38	32
Flugkennarapróf	20	37	12	27	8	11	17	18	23	19
Blindflugspróf	34	54	19	20	32	27	40	43	43	35
Samtals:	235	251	104	153	134	124	126	155	181	169

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

Lofför á skrá / 31. Desember	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
	336	343	347	360	369	376	393	397	407	405

1998 - 2007

Flugnema- og einkaflugmannsskírteini Gefin út eftir flugsólum

	1998		1999		2000		2001		2002		2003		2004		2005		2006		2007	
	F	E	F	E	F	E	F	E	F	E	F	E	F	E	F	E	F	E	F	E
Flugfélagið Geirfugl	0	0	0	0	3	0	7	4	5	9	6	6	4	4	13	7	13	9	14	12
Flugmennt	54	45	21	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Flugskóli Akureyrar	2	2	3	3	2	0	4	3	11	8	8	6	7	4	6	5	7	7	13	11
Flugskólinn Flugsýn	0	0	0	0	14	5	6	9	5	4	7	4	2	4	0	0	0	0	0	0
Flugskóli Helga Jónssonar	5	5	7	1	5	1	3	4	1	2	1	2	0	0	1	1	4	1	3	2
Flugskóli Íslands	0	0	55	39	62	55	49	46	32	27	28	27	27	23	81	40	64	57	63	66
Flugskóli Reykjavíkur	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0
Flugskóli Selfoss	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Flugsk. Vals Andersen	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Flugtak	92	76	14	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Loft	8	2	7	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mýflug	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Suðurflug	13	8	3	6	3	4	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aðrir	2	1	5	4	5	4	2	0	2	2	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
Skv. erl. skírt.	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Samtals:	177	141	116	102	94	69	72	68	57	52	50	48	40	35	102	53	88	75	93	91

F = Flugnemi, E = Einkaflugmaður

Atvinnuflugmannsskírteini Gefin út eftir flugsólum

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Flugmennt	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0
Flugskóli Helga Jónssonar	7	3	0	0	0	2	5	10	7	0
Flugskóli Íslands	0	26	20	22	23	25	27	23	34	43
Flugtak	20	11	0	0	0	0	0	0	0	0
Loft	6	9	0	0	0	0	0	0	0	0
Suðurflug	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aðrir	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Skv. erl. skírt.	2	4	3	0	0	0	0	0	0	0
Samtals:	44	55	24	22	23	27	32	33	41	43

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

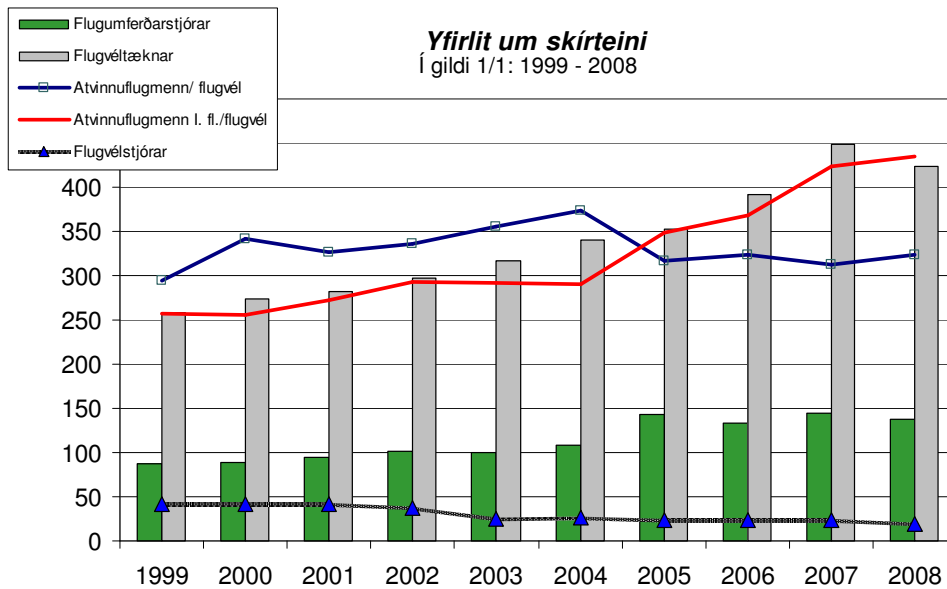
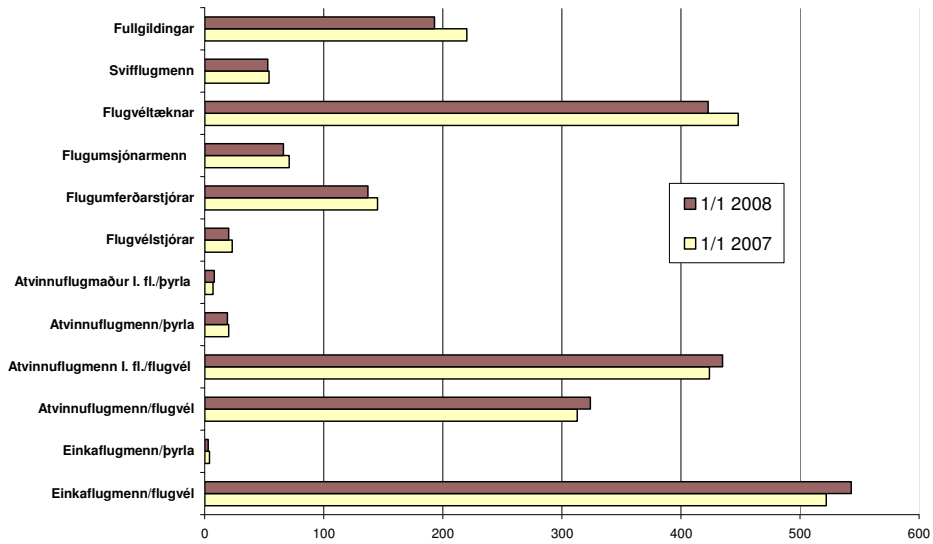
Yfirlit um loftför á skrá 31.12.2007

Flugrekendur	> 10 tonn	5,7 - 10 tonn	< 5,7 tonn	Samtals
Bláfugl ehf	6			6
City Star Airlines ehf	4			4
Ernir ehf		2	4	6
Flugfélag Íslands ehf	7		2	9
Flugfélag Vestmannaeyja ehf			4	4
Flugfélagið Atlanta ehf	22			22
Flugskóli Helga Jónssonar ehf			4	4
Garðflug ehf			2	2
Icejet ehf	5			5
Icelandair ehf	21			21
Íslandsflug ehf			2	2
Jetex ehf	4			4
Landhelgisgæslan	1	2	1	4
Mýflug hf			5	5
Norðurflug			3	3
Pyrluþjónustan hf			2	2
Aðrir	3			3
<i>Samtals (flugrekendur) :</i>	<i>73</i>	<i>4</i>	<i>29</i>	<i>106</i>
Aðrir (þ.m.t. svifflugur)	1	2	296	299
<i>Samtals (aðrir) :</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>296</i>	<i>299</i>
Heild:	74	6	325	405

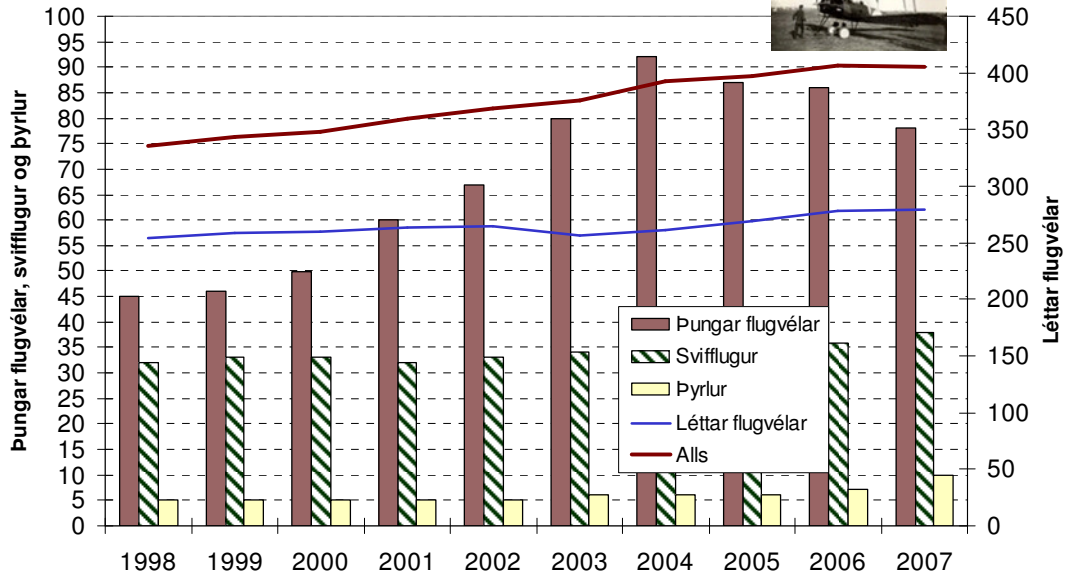
Yfirlit um flugtíma 2007

Rekstraraðili	Áætlun	Leigufl.	Þjónustuf.	Verkfl.	Einkafl.	Kennsla	Samtals
Air Atlanta Icelandic		63.003					63.003
Bláfugl hf	4.573						4.573
Ernir Air	1.539	269	1.074				2.882
Fjarðarflug / Klettur verktakar			425				425
Flugfélag Íslands hf	10.942	1.494					12.436
Flugfélag Vestmannaeyja	74		823				897
Garðaflug hf				236			236
Icejet ehf		1.278					1.278
Icelandair	48.896	18.412					67.308
JetX Limited		14.699					14.699
Landsflug / City Star	3.463	1.356					4.819
Landhelgisgæsla Íslands		69		1.549			1.618
Mýflug hf			1.197				1.197
Norðurflug ehf				238		24	262
Þyrlupjónustan hf			280	108		46	434
Flugfélagið Geirfugl - flugskóli					1.887	961	2.848
Flugskóli Helga Jónssonar			76			853	929
Flugskóli Íslands					984	7.011	7.995
Flugskóli Akureyrar (Sella ehf)					166	814	980
Einstaklingar í einkaflugi					7.025		7.025
Sviffflugfélög					1.024		1.024
Fisfélög (Vélknúin fis)							1.000
Flugtímar samtals:	69.487	100.581	3.875	2.131	11.086	9.709	197.869
Hlutfall af heild	35%	51%	2%	1%	6%	5%	

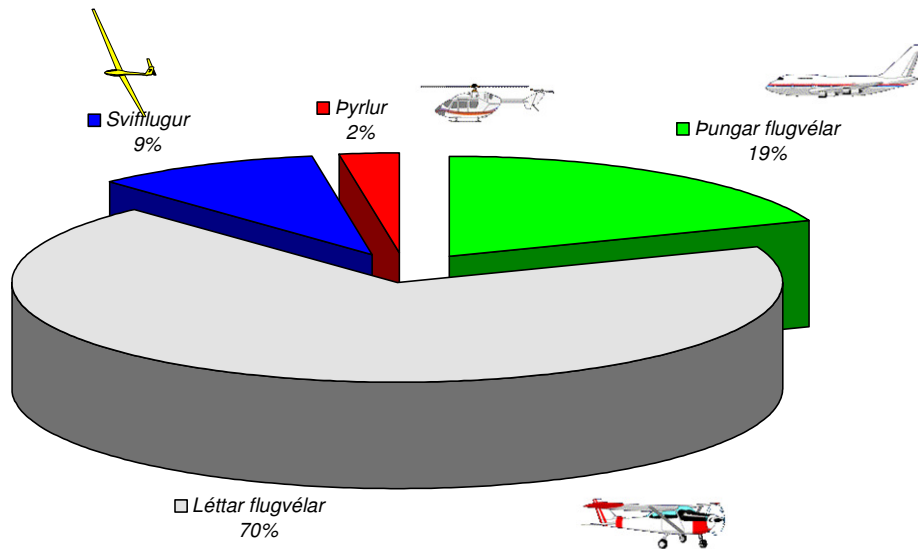
Skírteini einstaklinga í gildi
1. janúar 2008 og 1. janúar 2007

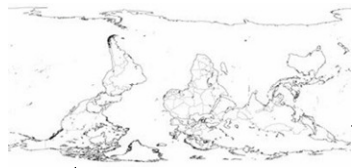


Fjöldi loftfara á skrá
Í árslok 1998 - 2007

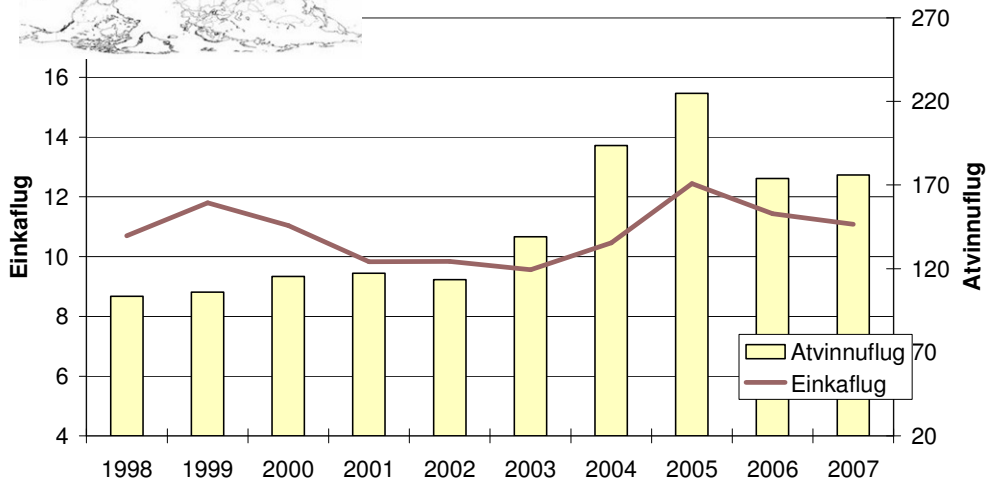


Loftför á skrá í árslok 2007





Flugstundir íslenskra loftfara
1998 - 2007 þúsundir tíma



Heildarflugstundir íslenskra loftfara
1998 - 2007 þúsundir tíma

