



ÁRSSKÝRSLA
FLUGÖRYGGISSVIÐS
2001



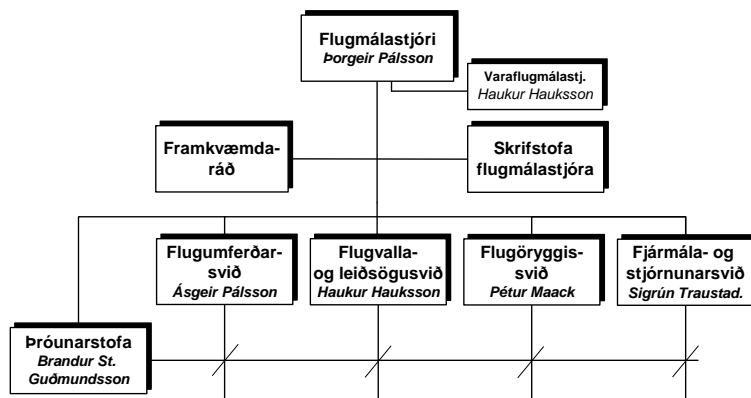
FLUGMÁLASTJÓRN ÍSLANDS
ICELANDIC CIVIL AVIATION ADMINISTRATION

Flugöryggissvið

Ársskýrsla um árið 2001

ALMENNT

Flugöryggissvið er eitt af fjórum aðalstarfssviðum Flugmálastjórnar og er skipurit óbreytt frá því 1. september 2000. Skipuritið er sýnt á mynd 1.



Mynd 1. Skipurit Flugmálastjórnar

Starfsmenn flugöryggissviðs voru 21 í árslok, þar af þrír í hlutastarfi. Á árinu bættust við sex manns en einn hætti. Auk þess var yfirlæknir og eftirlitsmaður við hlutastörf í skírteinadeild. Þá störfuðu átta flugprófdómarar við verkleg próf í deildinni. Starfsemi flugöryggissviðs jókst á árinu á öllum sviðum.

Löftförum á skrá fjölgaði um 12 á árinu og voru í árslok 360. Skráðar voru 20 flugvélar með hámarksflugtaksmassa yfir 10 tonn og tvær endurskráðar. Í sama flokki voru tólf flugvélar afskráðar. Heildaraukning var því 10 flugvélar yfir 10 tonna hámarksflugtaksmassa.

Flugfélagið Atlanta skráði níu Boeing 747, þrjár Boeing 767 og endurskráði tvær Boeing 747 eða í allt 14 flugvélar. Félagið afskráði fimm Boeing 747 og

tvær Lockheed 1011. Það fjölgaði því í flota Atlanta um sjö flugvélar. Flugleiðir skráðu eina Boeing 757 en afskráðu eina Boeing 737. Íslandsflug skráði tvær Boeing 737 og eina Airbus A310 en afskráði tvær Boeing 737 og eina Dornier D228. MD-flugfélagið skráði tvær MD-83 og var í allt með þrjár þotur á skrá í lok ársins. Nýskráningar loftfara voru alls 25, endurskráningar 4 og afskráningar loftfara 17.

Af flugvélum sem Atlanta var umráðandi yfir voru þrjár á flugrekendaskírteini Iberia og undir eftirliti spænskra flugmálayfirvalda samkvæmt sérstökum samningi milli þeirra og flugöryggissviðs Flugmálastjórnar. Það sama á við um eina flugvél Íslandsflugs sem var á flugrekendaskírteini Air Sicilia og samningur var gerður um eftirlit við ítölsk flugmálayfirvöld. Þetta er í samræmi við eina af greinum Chicago sáttmálans sem tók gildi 1997 og nefnist bis 83.

Flugrekendurnir Atlanta, Bláfugl, Flugfélag Íslands, Flugleiðir, Íslandsflug og MD-flugfélagið voru með löftför með yfir 10 tonna flugtaks massa í rekstri og störfuðu því samkvæmt reglugerð um flutningaflug Nr. 780/2001 er byggist á JAR-OPS 1.

Flugrekendum með löftför undir 10 tonnum í flutningaflugi bar sömuleiðis að haga rekstri sínum í samræmi við reglugerð um flutningaflug Nr.780/2001 frá og með 1. október en með aðlögunartíma til 1. júní 2002. Flugfélag Vest-

mannaeyja, Jórvík og Mýflug, uppfylltu þessi skilyrði en Leiguflug Ísleifs Ottesen - LÍÓ hf endurnýjaði ekki flugrekendaskírteini sitt í samræmi við þessi skilyrði.

Heildarflugtímar á árinu 2001 voru um 137.500 og hafði fækkað um tæp 2%. Nokkuð var breytilegt eftir eðli flugs og flugrekendum hvort um samdrátt eða aukningu var að ræða. Flugtímum hjá Flugleiðum fækkaði um tæp 6% og hjá Flugfélagi Íslands um tæp 12%, en fjölgaði hjá Atlanta um rúm 7% og MD félagið þrefaldaði flugtíma sinn. Flugtímum í einkaflugi fækkaði um 2000 eða um 20%.

Hvað varðar tölur um skírteini einstaklinga er rétt að taka fram að í núverandi tölum eru ekki taldar sérstaklega blindflugs- og flugkennaraáritanir. Það merkir að tölulega fækkar útgefnum skírteinum um 500 vegna breytinga á talningu. Áður voru gefin út sérstök skírteini fyrir blindflugs- og flugkennaraáritanir, nú eru þessi réttindi færð inn í viðkomandi flugskírteini.

Skírteini einstaklinga ásamt fullgildingum sem gefin voru út á árinu voru 426 og fækkaði um 33 frá árinu áður. Útgefin atvinnuflugmannsskírteini voru 40 og er það nokkur aukning frá árinu áður. Endurnýjanir skírteina einstaklinga voru 329, en fjöldi endurnýjana er alltaf sveiflukenndur.

Í árslok var fjöldi gildra skírteina 2064 borið saman við 2054 á fyrra ári. Atvinnuflugmannsskírteinum fjölgaði um 7 og eru nú 347 en atvinnuflugmannsskírteinum 1.fl. fjölgaði meira eða um það bil 25 eða í 300. Einkaflugmannsskírteini voru 597 og hafði þeim aðeins fækkað. Fullgilt voru 180 erlend skírteini sem er fækkun um 14. Útgefnum flugnemaskírteinum fækkar

enn og útgefin skírteini voru 72 og þarf að fara aftur til fyrri hluta tíunda áratugarins til að finna sambærilegar tölur.

Verklegu atvinnuflugmannsprófi luku 20 - álika mikið og á fyrra ári en 86 luku verklegu einkaflugmannsprófi eða 15 fleiri en árið á undan

Bóklegu einkaflugmannsprófi luku 76 og er það um 20 færri en árið áður. Bóklegu atvinnuflugmannsprófi 1.fl. luku 40 og í árslok höfðu 47 lokið hinu nýja JAR-ATP bóklega prófi. Heilbrigðisskoðanir voru um 1500 á árinu sem er svipaður fjöldi og áður.

HELSTU VIÐBURÐIR Á ÁRINU

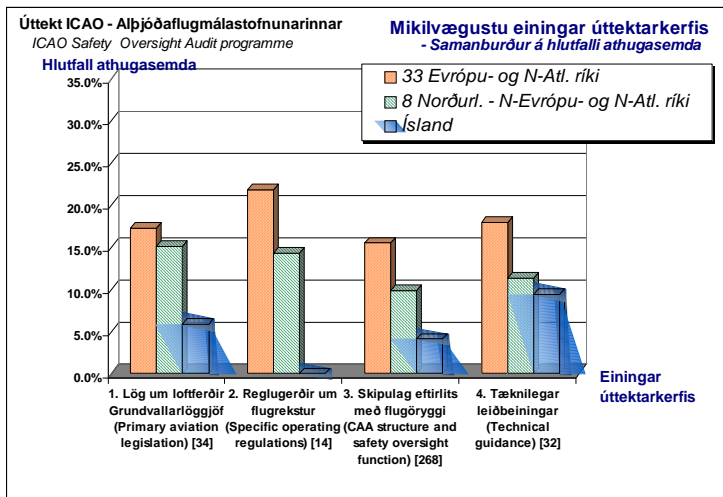
Úttekt Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO) á Flugmálastjórn

Úttektinni og helstu niðurstöðum var lýst í ársskýrslu fyrir árið 2000 enda fór sjálf úttektin fram dagana 28. ágúst til 5 september 2000.

Endanleg skýrsla barst frá ICAO í júní ásamt samanburði við þau önnur ríki sem úttekt hafði verið gerð á. Í samanburðinum er litið til átta mikilvægustu eininga úttektarkerfis (*Critical elements*) varðandi stjórnun yfirvalda á flugöryggi.

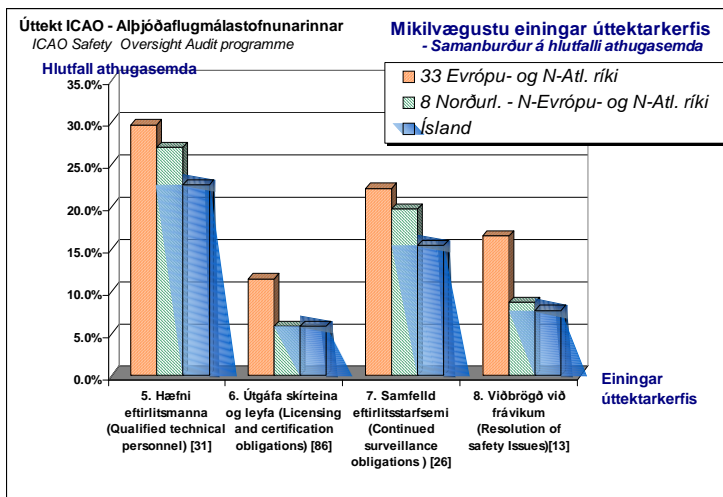
Mikilvægustu einingar úttektarkerfis	
1	Grundvallar lög um loftferðir
2	Reglugerðir um flugrekstur
3	Skipulag eftirlits með flugöryggi
4	Tæknilegar leiðbeiningar
5	Hæfni eftirlitsmanna
6	Útgáfa skírteina og leyfa
7	Samfelld eftirlitsstarfsemi
8	Viðbrögð við frávikum

Samanburður á stöðu Íslands gagnvart öðrum þjóðum samkvæmt úttektinni er sýndur á myndum 2 og 3.



Mynd 2. Samanburður á hlutfalli athugasemda ICAO.

Á myndunum kemur fram að íslensk flugmálafyrirvöld fá færri athugasemdir heldur en meðatöl úr úttektum á öðrum



Mynd 3. Samanburður á hlutfalli athugasemda ICAO - frh.

ríkjum. Þetta gildir einnig þegar kemur að samanburði í hópi átta ríkja sem koma mun betur út en heildin, þá er Ísland með betri útkomu en meðatalið.

Það að tilheyra hópi þeirra sem standa sig hvað best og vera fyrir ofan meðaltal í þeim hópi segir meira en mörg orð um stöðu og fyrirkomulag flugöryggismála á Íslandi.

Úttektir JAA á flugöryggisviði

Flugöryggissamtök Evrópu JAA sendu úttektarmenn í tvígang á árinu. Í september beindist úttektin að viðhaldsmálum og grundvallaðist einkum á JAR-145 reglunum svo og JAR-OPS 1/kafla M. Þrír sérfræðingar komu og tók úttektin fjóra daga. Eins og áður eru gögn bæði skoðuð hjá flugöryggisviði á Reykjavíkurlugvelli svo og farið í úttekt til tveggja til þriggja rekstraraðila sem hafa fengið heimildir frá Flugmálastjórn.

Útkoman var góð og líklega ein sú besta frá upphafi. Nokkrar athugasemdir komu fram eins og alltaf. Athugasemdirnar snúast flestar um formlegheit og að geta sýnt fram á að hlutir séu gerðir á réttan hátt. JAA hefur verið gerð grein fyrir þessum frávikum með fullnægjandi hætti

JAA sendi í október úttektarhóp til að taka út kennslu-, þjálfunar-, heilbrigðis- og skírteinamál er lúta að JAR-FCL reglunum. Útkoman var viðunandi og engin athugasemd gerð við framkvæmd varðandi flugskírteini hjá skírteinadeild en nokkuð af frávikum komu fram við úttekt á þeim flugskóla sem skoðaður var.

Hinsvegar gerði JAA athugasemd við endurskoðunarferli (secondary review) við útgáfu á heilbrigðisvottorði.

Í lok ársins hafði frávikum verið svarað með fullnægjandi hætti nema hvað varðaði endurskoðunarferli við útgáfu heilbrigðisvottorðs.

Vegna niðurstöðu úttektar ICAO um fjölda eftirlitsmanna hjá flugöryggisviði og umsvifa

flugfélagsins Atlanta í Bretlandi óskaði flugmálastjórn Bretlands eftir að koma hingað í heimsókn til að fá vissu fyrir því að eftirlit væri með þeim hætti sem væri ásætlanlegt fyrir þá. Þrír af þeirra æðstu mönnum í flugöryggismálum komu hér í október og áttu fund með framkvæmda-stjóra flugöryggissviðs, deildarstjórum og einnig var flugmálastjóri viðstaddur hluta fundarins. Auk þess voru höfuðstöðvar Atlanta skoðaðar og einkum það sem snertir flugöryggislega þætti í rekstri þeirra.

Niðurstöður voru þær að eftirlit væri hér með þeim hætti að það væri ásætlanlegt fyrir flugmálayfirvöld í Bretlandi.

Reglugerð um FIS tók gildi

Reglugerð um FIS tók gildi á miðju árinu og hafði verið unnið að henni í náinni samvinnu við áhugamannafélög um FIS. Hér er brugðið út frá hinni almennu stefnu Flugmálastjórnar að fylgja Norðurlöndum að málum hvað varðar framkvæmd reglna og eftirlits.

Í megin atriðum er hið íslenska eftirlitskerfi og heimildarkerfi byggt upp á þann hátt í reglugerðinni að flugöryggissvið viðurkennir „FIS-klúbba“ þegar þeir hafa sýnt fram á með fullnægjandi hætti m.a. með ítarlegri rekstrarhandbók hvernig þeir tryggja almennt öryggi í flugi fisa. Klúbburinn annast sjálfur kennslu og þjálfunarmál og staðfestir lofthæfi fisa. Hann sendir þessar upplýsingar til flugöryggissviðs sem gefur út skírteini og heldur utan um skráningu fisa á grundvelli gagna frá klúbbum. Til að mega fljúga fisi er því nauðsynlegt að vera meðlimur í slíkum viðurkenndum fisklúbba.

Með þessu fyrirkomulagi er reynt að gera tómsundaflug sem aðgengilegast með sem minnstum opinberum afskiptum og álögum, jafnframt sem flugöryggi sé innan þeirra marka sem þeir sem slíkt flug stunda geta sætt sig við svo og flugmálayfirvöld.

Flugþing um flugöryggi

Þann 31. október var flugþing haldið og bar heitið „Flugöryggi í dögum nýrrar aldar“. Fjallað var um framkvæmd flugöryggismála á heimsvísu, þróunina í Evrópu og á Íslandi. Ennfremur komu fram sjónarmið ráðherra, flugrekenda, flugstjóra og þeirra sem rita um flugöryggismál og hlutverk flugmálayfirvalda reifað. Af þeim sem fluttu erindi voru sex frá útlöndum og fimm voru innlendir. Þarna var fjallað um breytingar á aðferðafræði og áherslum við eftirlit og skráningu atvika, mikilvægi þess að fjölmiðlar hafi greiðan aðgang að upplýsingum þegar flugatvik/slys verða og þeir fái skýr svör strax um það sem eru staðreyndir máls á hverjum tíma.

Fram kom einnig að flugöryggi byggist á því, sem áður, að ef eitthvað bregst þá sé eitthvað annað til taks, tæki eða verklag þannig að öryggi sé ekki stefnt í hættu. Ef allt þrýtur eru það að lokum viðbrögð og ákvarðanir flugmannsins sem geta skipt sköpum. Efnislega er erindi framkvæmdastjóra flugöryggissviðs að finna í sérstökum bæklingi gefnum út af Flugmálastjórn sem nefnist - Stjórnun flugöryggismála.

Bis 83 í Chicago sáttmálanum

Á árinu voru fjögur loftför á íslenskri skrá undir eftirliti erlendra flugmálayfirvalda enda eru þau á flugrekandaskírteini þarلendra flugrekenda. Þetta er gert samkvæmt sérstakri grein Chicago sáttmálans sem merkt er bis 83. Afrit slíkra samninga er sent alþjóða-flugmálastofnuninni ICAO. Samkvæmt verklagi flugöryggissviðs er þetta eingöngu gert ef skráður umráðandi loftfara er íslenskur flugrekandi með heimild til reksturs slíkra loftfara og hefur áður verið með þau í rekstri hjá sér. Um-ráðandi er ábyrgur fyrir loftþæfi loft-faranna. Samningarnir voru við spænsk yfirvöld fyrir þrjú loftför og við ítölsk flugmálayfirvöld vegna eins loftfars.

Flugvernd

Atburðirnir í Bandaríkjunum 11. september settu flugverndarmál í brennidepil. Það leiddi af sér að farið að huga að því sérstaklega hvernig takmarka mætti allan aðgang að flugstjórnarklefa í millilandaflugi einkum í flugi til Banda-ríkjanna, jafnframt því að dyr og umbúnaður þeirra yrði styrktur svo ekki verði unnt að brjótast auðveldlega þangað inn.

Farþegar urðu aðallega varir við afleiðingarnar eftir að strangari reglur voru settar um hvað má taka með sér um borð í handfarangri og þá um leið ítarlegri leit að slíkum hlutum í öryggishliðum flugvalla.

Þá var almennt unnið að flugverndarmálum á árinu og fylgist flugöryggissvið með flugverndaráætlunum einstakra flugrekenda í millilandaflugi eins og áður. Drög að flugverndaráætlun

Keflavíkurflugvallar lágu fyrir á miðju ári svo og drög að flugverndaráætlun fyrir Ísland og tók flugrekstrardeild flug-öryggissviðs þátt í gerð þeirra. Unnið er að formlegri samþykkt þeirra beggja.

Fjölmiðlaumræða

Mikil umræða var um Flugmálastjórn í fjölmiðlum á síðasta ári og hvíldi hún mikið á flugöryggissviði og starfsfólki þess. Mest varð umræðan eftir að skýrsla Rannsóknarnefndar flugslysa (RNF) um flugslysið í Skerjafirði var birt hinn 23. mars 2001 og svo í hinu svo kallaða “flugstjóramáli”, sem snérist um útgáfu heilbrigðisvottorðs flugstjóra hjá Flugleiðum. Í umræðum um bæði þessi mál komu fram órökstuddar ásakanir, rangfærslur og mistúlkanir á gögnum, sem stofnunin var knúin til að svara. Andrúmsloftið í þessum umræðum var oft á tíðum tilfinningaþrungin.

Hvað varðar umræðuna um Skerjafjarðarslysið er á vissan hátt skiljanlegt að tilfinningar hafi mikil áhrif, enda áttu margir um sárt að binda eftir það hörmulega slys.

Í umræðum um þessi mál voru heilindi og fagleg þekking starfsmanna flugöryggissviðs dregin í efa að tilefnislausu og nafngreindir einstaklingar jafnvel sakaðir um að hafa brotið af sér í starfi.

Í andrúmslofti eins og þessu getur reynst erfitt að koma fram leiðréttingum og útskýringum á oftúlkunum og mis-skilningi. Sérstaklega er þetta erfitt þar sem bæði fulltrúar fjölmiðla og almennigur er eðli málsins samkvæmt ekki vel að sér í þeim reglum sem eru við lýði í flugheiminum. Þá býr

flugöryggissvið yfir ýmis konar trúnaðarupplýsingum um einstaklinga og fyrirtæki, sem stofnunin getur ekki greint frá eða tjáð sig um, án heimildar þeirra sem málin snerta eða eftir að þeir hafa kosið að opinbera upplýsingarnar sjálfir. Frá sjónarhóli flugöryggissviðs, væri æskilegt að fjölmiðlar gætu leitað til óháðra sérfræðinga til að fá fram mat á framlögðum gögnum og til að meta hvort áskanir á hendur stofnuninni eigi við rök að styðjast.

Þær áskanir og dylgjur sem settar hafa verið fram, hafa ekki átt við rök að styðjast. Þær hafa ýmist verið hraktar eða fallið um sjálft sig. Á síðasta ári birti Alþjóðaflugmálastofnunin (ICAO) niður-stöðu úttektar sinnar á framkvæmd og stjórnun flugöryggismála hjá Flugmála-stjórn. Í framhaldinu birti ICAO niðurstöðu samanburðar á úttektinni á Flugmálastjórn og stöðu mála í öðrum löndum. Þar kom fram að Íslendingar eru engir eftirbátar annara og standa framarlega hvað varðar að uppfylla skuldbindingar samkvæmt Chicago sáttmálanum. Nú þegar hefur verið brugðist við flestum tillögum ICAO til úrbóta. Staða mála á Íslandi ætti því að vera enn betri nú en hún var þegar úttektin var gerð.

Sú mikla umræða sem fram fór á síðasta ári hefur sýnt að nauðsynlegt er að uppfærða almenning betur um flugöryggismál í heiminum almennt og hvernig Íslendingar standa sig í því samhengi. Heimurinn hefur líka verið að breytast á undanförunum áratug í þá átt, að vaxandi kröfur eru gerðar um að upplýsingar liggi fljótt fyrir.

Hvorki fjölmiðlar né almenningur hafa þolinmæði til að bíða etv. mánuðum saman eftir niðurstöðum rannsókna.

Þetta kallar á breytt vinnubrögð í samskiptum stofnunarinnar við fjölmiðla og almenning.

Á síðasta ári reyndi mjög á nýleg upplýsingalög. Starfsmenn flugöryggissviðs, sem hafa yfirdrifið nóg að gera við að sinna flugöryggismálum, hafa þurft að eyða ómældum tíma við að svara tugum ítarlegra fyrirspurna og óskum um afhendingu gagna. Ekki er víst að öll sú vinna hafi þjónað markmiðum um aukið flugöryggi. Aftur á móti er mikilvægt að allir geri sér grein fyrir að ekki verður snúið við í þessum efnum.

Kröfur um opna stjórnsýslu eru almennar og lang oftast eðlilegar. Það er hlutverk flugöryggissviðs að verða við þessum kröfum, en jafnframt að slaka í engu á við að tryggja flugöryggi á Íslandi.

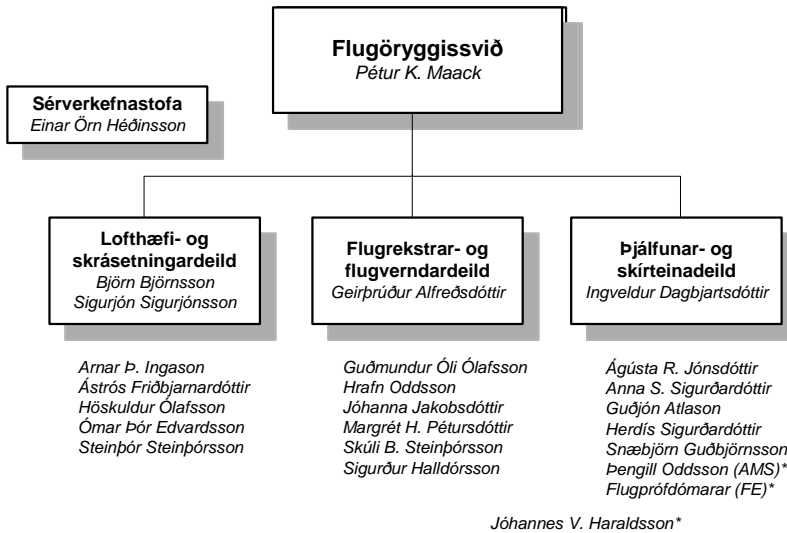
STARFSEMI FLUGÖRYGGISSVIÐS

Skipurit og starfsmenn flugöryggissviðs

Starfsemi flugöryggissviðs skiptist í lofthæfi- og skrásetningardeild, flugrekstrar og flugverndardeild, þjálfunar- og skírteinadeild og eina stoðdeild, sérverkefnastofu. Skipurit flugöryggissviðs er sýnt á mynd 4.

Starfsmenn heyra allir beint undir framkvæmdastjóra flugöryggissviðs, þó að í daglegum störfum vinni þeir að verkefnum undir forsjá og leiðsögn deildarstjóra. Áhersla er lögð á frumkvæði starfsmanna, þjálfun og endurmenntun þeirra svo og stjórn og ábyrgð þeirra á eigin verkum.

Sex nýir starfsmenn komu til starfa á árinu og einn hvarf til annarra starfa. Í



Mynd 4. Skipurit flugöryggisviðs

lofthæfideild komu til eftirlitsstarfa Steinþór Steinþórsson og Ómar Þór Edvardsson báðir flugvéltækna að mennt. Í flugrekstrardeild kom til starfa Hrafn Oddsson í hlutastarf og Sigurður Halldórsson báðir fyrrverandi flugstjórar. Þá kom Jóhanna Jakobsdóttir þar einnig til starfa sem aðstoðar-eftirlitsmaður en Jóhanna hefur atvinnuflugmannspróf. Úr þessari deild hvarf Skúli Guðjónsson eftirlitsmaður og fyrrverandi flugstjóri til annarra starfa. Ágústa R. Jónsdóttir lögfræðingur kom til starfa á árinu í skírteinadeild. Lárus Atlason sem hafði gengt starfi deildarstjóra flugrekstrardeildar um árabíl og hafði fengið launalaust leyfi á haustmánuðum árið 2000 sagði starfi sínu lausu á árinu. Í lok ársins tók Sigurður Halldórsson við af Geirþrúði Alfreðsdóttur sem deildarstjóri flugrekstrardeildar.

Á miðju ári varð Sigurjón Sigurjónsson aðstoðardeildarstjóri í lofthæfi og skrásetningardeild og tók að sér að annast stjórn daglegs reksturs þeirrar deildar.

Fjöldi starfsmanna jókst í raun um tvo í lofthæfi- og skrásetningardeild, um tvo í flugrekstrar- og flugverndardeild og er annar þeirra í rúmlega hálfu starfi, og einn bætist við í þjálfunar- og

skírteinadeild. Þetta er í samræmi við ábendingar úttektarliðs

Alþjóðaflugmálastofnunarinnar ICAO um nauðsyn á fjölgun eftirlitsmanna og viðbótarfjárveitingu sem sam-gönguráðuneytið beitti sér fyrir að fengist í þennan málaflokk.

Starfsmenn sóttu fjölmörg námskeið ekki síst til höfuðstöðva flugöryggissamtaka Evrópu JAA í framkvæmd og túlkun á reglum JAR-145/JAR-OPS-M, JAR-OPS-1, og JAR-FCL. Ennfremur fara allir eftirlitsmenn á alþjóðlega viðurkennt námskeið í úttektum og úttektartækni. Þrír starfsmenn luku slíku námskeiði á árinu, en það námskeið var haldið að frumkvæði flugfélagsins Bláfugls fyrir þeirra starfsmenn og aðra.

Heimildaveitingar og umfang eftirlits

Mikil vinna er alltaf tengd því að undirbúa og fara yfir gögn sem veita heimildir til reksturs. Það gildir jafnt um skóla og þjálfunarmál, rekstur viðhalds-stöðva svo og umsóknir um flug-rekendaskírteini og flugrekstrarleyfi. Megin vinnan er þó hjá umsækjendum og mikill kostnaður fylgir því að gera nauðsynlegar handbækur og verklags-reglur. Ekki síður kostar það mikla vinnu að koma þeim í gagnið og sýna fram á með innri gæðaúttekt að verklag svo og hið innra eftirlitskerfi virki eins og skyldi. Það tekur flugöryggisvið yfir-leitt nokkra mannmánuði að fara yfir slíkar umsóknir. Umsóknarferlið frá því byrjað er að viðra hugmynd að umsókn

fyrir alvöru og þar til ferlinu líkur tekur oft um eitt ár. Það er því alltaf ánægjulegt þegar nýjum aðilum tekst að standast hinar ströngu öryggiskröfur JAA sem gilda hér á landi og fá heimildir til reksturs.

Flugvélaverkstæði Reykjavíkur fékk á vormánuðum heimild til að reka viðhaldsstöð, sem uppfyllti kröfur JAR-145 um slíkar stöðvar. Flugradió fékk slíka heimild á haustmánuðum vegna íhluta í loftför. Í allt eru því sjö íslensk fyrirtæki sem hafa heimild til reksturs viðhaldsstöðva sem uppfylla kröfur JAR-145. Hins vegar er umfang þessara fyrirtækja svo og eðli starfseminnar mjög breytilegt. Hin fimm fyrirtækin eru Íslandsflug, Flugleiðir, Atlanta, Flugfélag Íslands og Flugvélaverkstæði GVS.

Í þjálfunarmálum fengu Flugleiðir í september heimild til reksturs sjálfstæðs tegundarskóla (*TRTO*) en höfðu áður fengið heimildir til að kenna einstök námskeið. Þá eru tveir tegundarskólar starfandi í landinu þar sem Flugfélagið Atlanta hafði áður fengið samþykktan tegundarskóla. Samþykktir skólar (*FTO*) eru tveir Flugskóli Íslands sem hafði í árslok m.a. réttindi til að kenna til atvinnuflugs þar með talið blindflug og fjölhreyfla áritanir svo og Flugskóli Helga Jónssonar sem hafði í árslok heimild til blindflugskennslu ásamt kennslu til flokksáritunar á tveggja hreyfla loftför. Í árslok máttu auk fyrrnefndra tveggja skóla eftirtaldir skólar kenna til einkaflugs: Geirflugl, Suðurflug, Flugskóli Akureyrar og Flug-sýn.

Engir nýir flugrekendur bættust í hópinn á árinu og ekki var beðið um endurnýjun á flugrekendaskírteini Leiguflugs Ísleifs Ottesen. Frá og með

1. október bar flugrekendum í flutningflugi með flug-vélar undir 10 tonna flugtaks massa að haga rekstri sínum í samræmi við reglugerð um flutningaflug sem byggist á JAR-OPS 1 en með aðlögunartíma til 1. júní 2002.

Mikil vinna var hjá þessum flugrekendum að útbúa handbækur sínar og koma verklagi í það horf að það væri í samræmi við fyrrnefnda reglugerð. Hjá flugrekstrardeild flugöryggissviðs má reikna með að það hafi farið yfir tvö ársverk í vinnu varðandi yfirferð á gögnum, leiðbeiningar og túlkanir svo og almennt eftirlit og úttektir á þessum smærri flugrekendum. Í byrjun október mánaðar fengu Flugfélag Vestmannaeyja, Mýflug og Jórvík flugrekendaskírteini í samræmi við reglugerð um flutningaflug Nr. 780/2001 er byggist á JAR-OPS 1.

Formlegar úttektir hjá þeim sem hafa heimildir til ýmis konar starfsemi sem tengist flugöryggi er eðlilega einn veigamesti þáttur í starfsemi flugöryggissviðs. Þær eru skipulagðar ár fram í tímann og gengu í megin atriðum eftir. Hvað varðar viðhaldsmál þá voru 41 formleg úttekt á árinu héraendis og erlendis auk yfirferða á gögnum og skoðana varðandi endurnýjun lofthæfiskírteinis.

Formlegar úttektir hjá þeim sem eru með flugrekendaskírteini voru um 50 á árinu þar af rúmlega 20 á aðalstöðvum flugrekenda. Nýtt úttektarskipulag (gátlistar) sem byggist á JAR-OPS 1 var útbúið og tekið í notkun. Hvað varðar skóla og þjálfunarmál þá voru gerðar 7 úttektir og auk þess farnar 11 eftirlitsferðir í flugherma erlendis. Þessu til viðbótar eru gerðar skyndiskoðanir tilviljanakennt eða að gefnu tilefni og voru þær yfir 20 á árinu.

SAFA-skoðanir – hlaðskoðanir á erlendum loftförum (*Safety Assessment of Foreign Aircraft*) voru 9 á árinu og eru niðurstöður slíkra hlaðskoðana sendar sem trúnaðarmál í miðlægan gagnagrunn hjá flugöryggissamtökum Evrópu, JAA.

Úttektir á gæðakerfum flugrekanda hófust á árinu sem sjálfstæðar úttektir en voru áður sameinaðar öðrum úttektum. Eftir sem áður eru hlutar gæðakerfa ennþá skoðaðir sem hluti af öðrum úttektum t.d. í viðhaldsmálum.

Þróunarstarf

Auk úttekta og funda með aðilum tengdum flugrekstri var unnið áfram að uppbyggingu innan flugöryggissviðs.

Haldið var áfram að bæta við verklagsreglum í gæðakerfið eftir því sem þörf var talin á og gera tengsl gæðakerfisins og verklagsreglna þess við leiðbeiningarefni (*JAA-JIP*) ljósari. Í tengslum við gæðakerfið voru úttektaráætlanir þróaðar nánar.

Unnið var að gerð hugbúnaðar til að halda utan um skráningu loftfara og lofthæfi þeirra. Það verk var vel á veg komið í lok ársins. Enn um stund verður eldra handvirka kerfið jafnframt notað samhliða til að tryggja að eignarhald sé rétt.

Sérverkefnastofan aðstoðaði samgönguráðuneytið og Tryggingastofnun mikið vegna útboða á sjúkra- og áætlanaflogi.

Ný heimasíða Flugmálastjórnar var tekin í notkun. Þar er bætt aðgengi að ýmsum upplýsingum er varða flugöryggismál, t.d. varðandi reglugerðir, lofthæfi-fyrirmæli og ýmis eyðublöð.

Ýmis starfsemi

Framkvæmdastjóri flugöryggissviðs hélt áfram ráðgjafastarfi sínu fyrir JAA varðandi uppbyggingu á innra eftirlitskerfi samtakanna. Því starfi lauk á miðju árinu og hefur kerfið verið tekið í notkun.

Þjálfunar- og skírteinadeild viðurkenndi einn fluglækni með aðsetur í Luxembourg og var það einsdæmi meðal JAA-ríkja að læknir sé viðurkenndur af öðrum yfirvöldum en því ríki JAA sem hann starfar í.

Beint eftirlit með flugi um Verslunarmannhelgina var eflt til muna. Gerðar voru 11 skoðanir hjá flugrekendum og 17 í einkaflugi. Engin meiri háttar frávik fundust og almennt var útkoman góð. Hins vegar fundust mörg minni háttar atriði sem gerð var athugasemd við.

Á árinu kom upp tilfelli þar sem fyrirtæki sem höfðu engar heimildir af neinu tagi til flugrekstrar leigðu út loftför. Var það m.a. tilefni til þess að sett var reglugerð um útleigu loftfara.

Brotinn ventill í loftfari var tilefni til sérstakrar rannsókanar af hálfu lofthæfideildar. Leitað var skýringa á því hvernig það mátti vera að rangur ventill hefði verið settur í við viðgerð. Máli því lauk með áminningu.

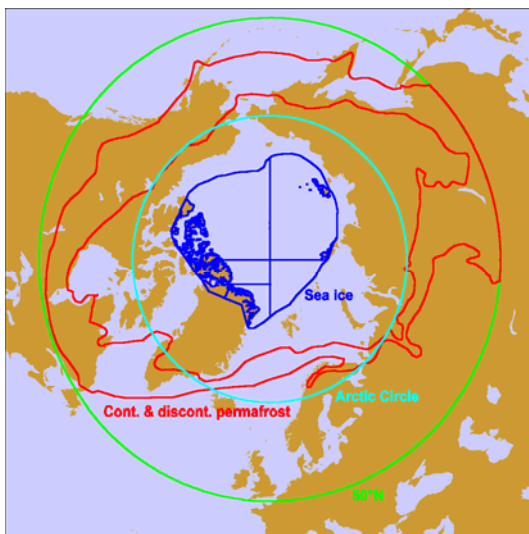
Árangur í bóklegum prófum fyrir atvinnuflugmannsskírteini 1.fl. (*ATP*) tók stökk fram á við á árinu og 48 höfðu lokið prófum í lok ársins.

Flugvél af tegundinni Airbus (A-310) var í fyrsta sinn skráð á Íslandi.

Árlegur fundur (*NLIM 2001 Nordiskt Luftfartsinspektionsmöte*) þeirra opinberu aðila á Norðurlöndum sem fara með stjórn flugöryggismála var haldinn á Egilsstöðum en slíkur fundur er haldinn til skiptis í löndunum fimm.

Fundir semþessi eru Íslendingum mikilvægir þar sem fyrirmyndir á framkvæmd reglna eru oftast sóttar til Norðurlandanna. Meðal mála sem m.a. voru rædd má nefna skráningu flugslysa og flugatvika í sameiginlegann grunn svo og greining á slíkum gögnum. Ennfremur staða mála við að koma JAR-reglum í gagnið, útgáfa sameiginlegra yfirflugsheimilda og væntanleg ný stofnun Evrópu í flugöryggismálum EASA.

Flugöryggissvið hefur vaxið á undanförunum árum og ekki síst á árinu 2001. Þekking hefur aukist bæði með nýjum mönnum og meiri þjálfun og verklag orðið markvissara í takt við nýjar reglur og áherslur JAA. Framkvæmdastjóri vill þakka starfsmönnum núverandi svo og þeim sem horfið hafa til annarra starfa fyrir framlag þeirra til aukins flugöryggis í starfi þeirra hjá flugöryggissviði.



Kostnaður hefur eðlilega aukist og nánast í beinu hlutfalli við aukin umsvif. Að langmestu leyti er sá kostnaður greiddur af rekstraraðilum í flugi og mestur hluti af þeim sem hafa stærstu loftförin á skrá í rekstri sínum. Þeim ber að þakka fyrir framlag sitt og skilvísar greiðslur. Hvað varðar eftirlit með hinum smærri flugrekendum þá skipti auka-framlag ríkisstjórnarinnar sköpum við eftirlit með þeim. Eftirlitsgjöld þeirra eru fjarri því að standa undir kostnaði á því eftirliti sem nú er krafist.

Reykjavík, 31. júlí 2002

Pétur K. Maack

Árið 2001

Skírteini einstaklinga

Útgefin ásamt fullgildingum	Samtals 2000	Samtals 2001
Flugnemar	94	72
Einkaflugmenn/flugvél	70	68
Einkaflugmenn/pyrla	3	1
Atvinnuflugmenn/flugvél	24	40
Atvinnuflugmenn l. fl./flugvél	15	20
Atvinnuflugmenn/pyrla	1	0
Atvinnuflugmaður l. fl./pyrla	2	2
Flugvélstjórar	0	0
Flugumferðarstjórar	8	7
Flugumsjónarmenn	4	8
Flugvéltæknar	12	25
Sviffflugmenn	0	3
Fullgildingar	228	180
Samtals:	461	426

Endurnýjuð	Samtals 2000	Samtals 2001
Flugnemar	3	6
Einkaflugmenn/flugvél	134	136
Einkaflugmenn/pyrla	0	1
Atvinnuflugmenn/flugvél	49	40
Atvinnuflugmenn l. fl./flugvél	27	43
Atvinnuflugmenn/pyrla	0	1
Atvinnuflugmenn l. fl./pyrla	0	1
Flugvélstjórar	3	4
Flugumferðarstjórar	3	29
Flugumsjónarmenn	0	0
Flugvéltæknar	13	54
Sviffflugmenn	6	14
Samtals:	238	329

Árið 2001

Skírteini einstaklinga í gildi ásamt fullgildingum	1/1 2001	1/1 2002
Flugnemar	131	120
Einkaflugmenn/flugvél	609	590
Einkaflugmenn/þyrla	9	7
Atvinnuflugmenn/flugvél	326	336
Atvinnuflugmenn l. fl./flugvél	272	293
Atvinnuflugmenn/þyrla	14	11
Atvinnuflugmaður l. fl./þyrla	5	7
Flugvélstjórar	41	38
Flugumferðarstjórar	94	101
Flugumsjónarmenn	39	44
Flugvéltæknar	282	297
Svifflugmenn	38	40
Fullgildingar	194	180
Samtals:	2054	2064

	Útgefin skírteini eftir flugskólum					
	Flugnema- skírteini		Einkaflug- skírteini		Atvinnuflug- skírteini	
	2000	2001	2000	2001	2000	2001
Flugskóli Akureyrar	2	4	0	3	-	-
Flugskóli Helga Jónss.	5	3	1	4	0	0
Flugskóli Íslands	62	49	55	46	20	22
Flugfélagið Geirfugl	3	7	0	4	-	0
Flugskólinn Flugsýn	14	6	5	9	0	-
Suðurflug	3	1	4	2	-	-
Þyrluskólar	5	2	4	0	1	-
Skv. erlendum skírt.	0	0	0	0	3	0
Samtals:	94	72	69	68	24	22

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

Árið 2001

13

Bókleg próf / hlutapróf	Fjöldi prófa:	Staðin próf:	Hlutfall%
Atvinnuflugmannspróf 1. fl.	1568	928	59%
Einkaflugmannspróf	667	467	70%
Flugumsjónarmannspróf	16	12	75%
Sviðflugmannspróf	7	3	43%

1991 - 2001

Skírteini einstaklinga

Útgefin ásamt fullgildingum	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Flugnemar	48	88	69	61	107	159	177	116	94	72
Einkaflugmenn/flugvél	60	53	59	55	65	95	140	98	70	68
Einkaflugmenn/pyrla	0	0	1	1	1	0	1	6	3	1
Atvinnuflugmenn/flugvél	31	11	26	29	38	44	38	55	24	40
Atvinnuflugmenn I. fl./flugvél	12	7	6	6	10	10	10	26	15	20
Atvinnuflugmenn/pyrla	4	2	1	0	0	0	6	0	1	0
Atvinnuflugmaður I. fl./pyrla	0	0	0	0	1	1	0	0	2	2
Flugvélstjórar	2	1	0	0	3	8	2	1	0	0
Flugumferðarstjórar	8	0	0	0	7	2	2	1	8	7
Flugumsjónarmenn	2	3	0	0	3	3	12	4	4	8
Flugvéltæknar	5	4	1	3	14	13	19	15	12	25
Sviffflugmenn	4	1	0	1	2	1	6	1	0	3
Fullgildingar	20	57	58	72	73	80	289	271	228	180
Samtals:	196	227	221	228	324	416	702	594	461	426

Endurnýjuð	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Flugnemar	8	11	11	5	11	5	10	0	3	6
Einkaflugmenn/flugvél	92	48	52	119	148	96	72	67	134	136
Einkaflugmenn/pyrla	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Atvinnuflugmenn/flugvél	37	12	2	47	27	38	21	22	49	40
Atvinnuflugmenn I. fl./flugvél	111	25	23	18	71	88	34	34	27	43
Atvinnuflugmenn II. fl./flugvél	3	1								
Atvinnuflugmenn/pyrla	5	0	1	2	1	4	1	1	0	1
Atvinnuflugmaður I. fl./pyrla	2	0	0	1	0	1	0	0	0	1
Flugvélstjórar	37	4	0	5	2	22	0	1	3	4
Flugumferðarstjórar	42	9	5	7	22	37	4	5	3	29
Flugumsjónarmenn	4	5	1	4	1	6	8	0	0	0
Flugvéltæknar	128	19	17	13	50	83	18	23	13	54
Sviffflugmenn	3	3	3	13	16	2	6	1	6	14
Samtals:	472	137	115	234	349	382	174	154	238	329

**Skírteini einstaklinga
ásamt fullgildingun**

Í gildi 1. janúar	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Flugnemar	75	109	71	80	105	164	183	159	131	120
Einkaflugmenn/flugvél	568	608	598	569	541	572	632	669	609	590
Einkaflugmenn/pyrlla	1	1	1	2	3	3	1	6	9	7
Atvinnuflugmenn/flugvél	166	187	178	219	228	272	295	341	326	336
Atvinnuflugmenn II. fl./flugvél	4	3								
Atvinnuflugmenn I. fl./flugvél	244	253	257	253	257	250	257	255	272	293
Atvinnuflugmenn/pyrlla	11	13	13	13	12	10	11	12	14	11
Atvinnuflugmaður I. fl./pyrlla	4	4	4	4	5	8	6	5	5	7
Flugvélstjórar	45	47	47	52	54	44	42	42	41	38
Flugumferðarstjórar	95	95	94	93	94	89	88	89	94	101
Flugumsjónarmenn	19	23	22	23	20	29	35	39	39	44
Flugvéltæknar	242	245	240	249	258	246	259	273	282	297
Svifflugmenn	60	56	73	58	44	40	44	47	38	40
Fullgildingar	9	41	2	19	117	116	249	271	194	180
Samtals:	1543	1685	1600	1634	1738	1843	2102	2208	2054	2064

Bókleg próf	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Fjöldi útskrifaðra nemenda										
-Atvinnuflugmannspróf 1.fl.									7	40
-Einkaflugmannspróf	68	62	76	51	87	128	147	89	96	76
-Svifflugpróf	0	0	0	6	0	2	10	3	0	3
Samtals:	68	62	76	57	87	130	157	92	103	119

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

Verkleg próf:	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Einkaflugmannspróf	57	56	56	55	65	95	141	105	52	86
Atvinnuflugmannspróf	21	9	20	20	33	44	40	55	21	20
Flugkennarapróf	8	12	15	11	23	44	20	37	12	27
Blindflugspróf	26	17	24	26	39	24	34	54	19	20
Samtals:	112	94	115	112	160	207	235	251	104	153

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

Lofför á skrá / 31. Desember 2000	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
	319	319	313	324	330	332	336	343	347	360

1992 - 2001

Flugnema- og einkaflugmannsskírteini Gefin út eftir flugskólum

	1992		1993		1994		1995		1996		1997		1998		1999		2000		2001		
	F	E	F	E	F	E	F	E	F	E	F	E	F	E	F	E	F	E	F	E	
Flugfar/Vesturflug	4	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Flugfélagið Geirfugl	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	7	4	
Flugmennt	0	0	18	12	16	17	23	21	20	15	43	25	54	45	21	9	0	0	0	0	0
Flugskóli Akureyrar	1	6	3	3	4	4	1	0	9	5	7	5	2	2	3	3	2	0	4	3	
Flugskóli Egilsstaða	1	1	0	0	2	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Flugskólinn Flugsýn	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	5	6	9	
Flugskóli Helga Jónssonar	2	4	0	0	7	1	4	1	8	1	5	7	5	5	7	1	5	1	3	4	
Flugskóli Íslands	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	55	39	62	55	49	46	
Flugskóli Selfoss	1	6	6	1	4	2	2	1	1	1	2	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0
Flugsk. Vals Andersen	2	2	8	5	0	3	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Flugtak	28	27	49	30	35	29	28	29	68	42	86	55	92	76	14	26	0	0	0	0	0
Loft	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	2	7	12	0	0	0	0	0
Mýflug	3	1	2	1	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Suðurflug	1	1	2	0	0	0	0	0	1	0	13	2	13	8	3	6	3	4	1	2	
Aðrir	5	6	0	0	1	0	2	1	0	0	1	0	2	1	5	4	5	4	2	0	
Skv. erl. skírt.	0	3	0	1	0	3	0	1	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	
Samtals:	48	60	88	53	69	59	61	56	107	66	159	95	177	141	116	102	94	69	72	68	

F = Flugnemi, E = Einkaflugmaður

Atvinnuflugmannsskírteini Gefin út eftir flugskólum

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001*
Flugfar/Vesturflug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Flugmennt	0	2	5	5	6	11	4	2	0	0
Flugskóli Akureyrar	4	1	2	0	0	0	0	0	0	0
Flugskóli Egilsstaða	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Flugskóli Helga Jónssonar	1	0	0	0	2	4	7	3	0	0
Flugskóli Íslands	0	0	0	0	0	0	0	26	20	22
Flugtak	14	5	13	15	25	24	20	11	0	0
Loft	0	0	0	0	0	0	6	9	0	0
Suðurflug	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0
Aðrir	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0
Skv. erl. skírt.	12	3	6	9	5	5	2	4	3	0
Samtals:	31	11	26	29	38	44	44	55	24	22

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

Yfirlit um loffför á skrá 31.12.2001

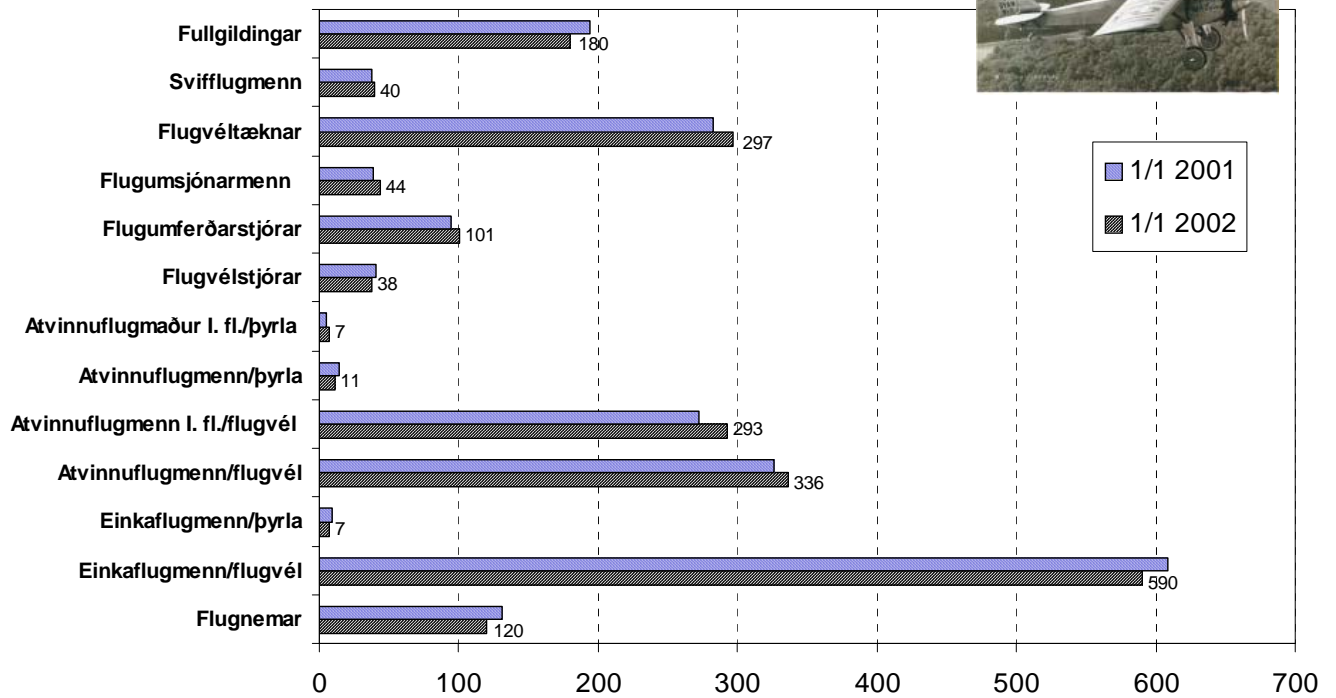
Flugrekendur	> 10 tonn	5,7 - 10 tonn	< 5,7 tonn	Samtals
Atlanta hf	25			25
Bláfugl	1			1
Flugfélag Íslands hf	5	3	2	10
Flugfélag Vestmannaeyja hf			5	5
Flugleiðir hf	12			12
Garðaflug hf			2	2
Íslandsflug hf	8	1		9
Jórvík hf			7	7
L.Í.Ó hf				0
MD Flugfélagið ehf	3			3
Mýflug hf			2	2
Þyrlupjónustan hf			2	2
<i>Samtals (flugrekendur) :</i>	<i>54</i>	<i>4</i>	<i>20</i>	<i>78</i>
Flugmálastjórn			1	1
Landhelgisgæslan	1	1	1	3
Landgræðslan	1			1
Aðrir (þ.m.t. svifflugur)			277	277
<i>Samtals (aðrir) :</i>	<i>2</i>	<i>1</i>	<i>279</i>	<i>282</i>
Heild:	56	5	299	360

Yfirlit um flug tíma 2001

Rekstraraðili	Áætlun	Leigufl.	Þjónustfl.	Verkfl.	Einkafl.	Kennsla	Samtals
Atlanta hf		34,812					34,812
Bláfugl hf	1,568						1,568
Flugfélag Íslands hf	11,014	2,040					13,054
Flugfélag Vestmann.			889				889
Flugleiðir hf	44,743	1,954					46,697
Garðaflug hf				165			165
Íslandsflug hf	9,405	1,465					10,870
Jórvík hf	228		542				770
Leiguflug Í.O. hf			800				800
MD Flugfélagið ehf		5,412					5,412
Mýflug hf			368				368
Sportflug sf							0
Suðurflug hf					335	176	511
Þyrlupjónustan			12	267	21	305	605
Flugfélagið Geirfugl - flugskóli					757	708	1,465
Flugskóli H.J.					10	477	487
Flugskóli Íslands					701	6,308	7,009
Flugskólinn Akureyrar					52	866	919
Flugskólinn Flugsýn					123	1,721	1,844
Flugmálastjórn				456			456
Landhelgisgæslan				1,028			1,028
Landgræðslan				25			25
Einstaklingar í einkaflugi					7,104		7,104
Svifflug					700		700
Flug tímar samtals:	66,959	45,683	2,611	1,941	9,803	10,562	137,557
Hlutfall af heild	49%	33%	2%	1%	7%	8%	

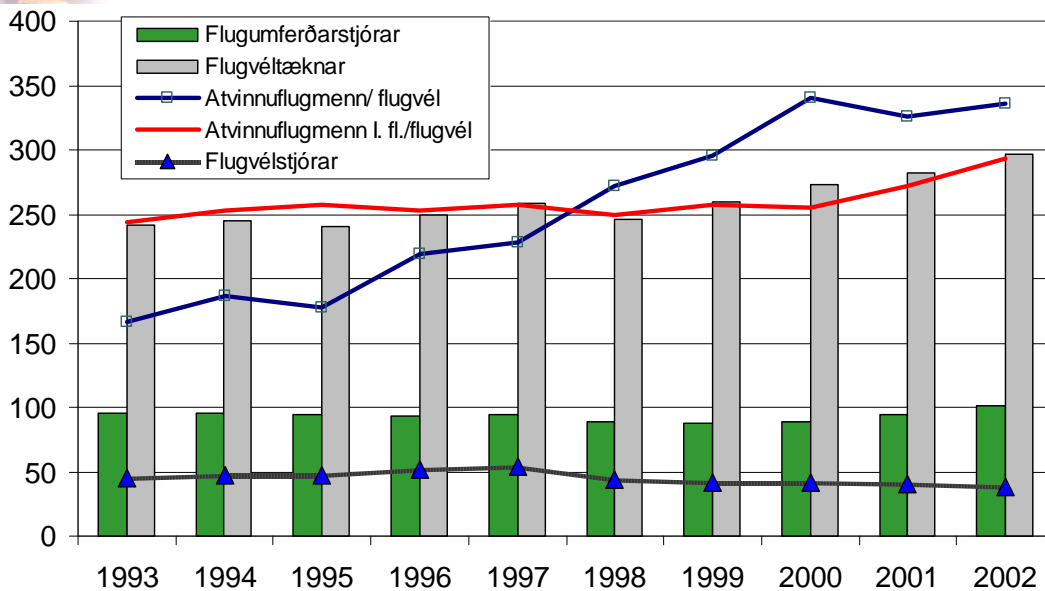
Skírteini einstaklinga

- Í gildi 1/1 2002

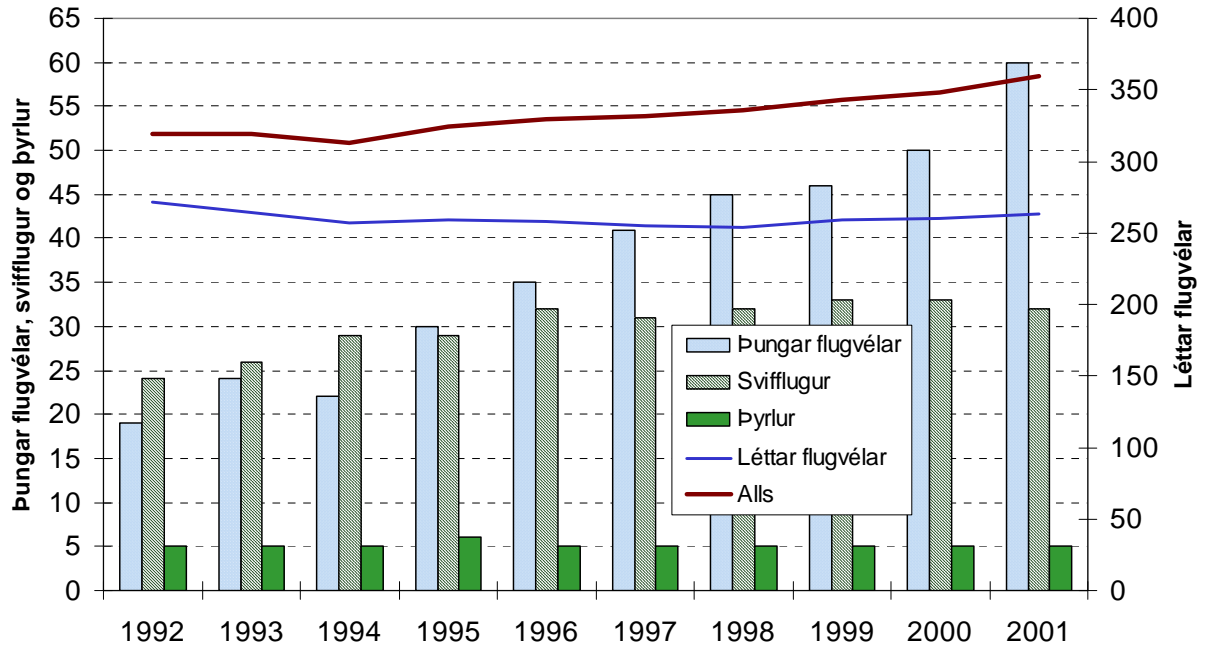


Yfirlit um skírteini

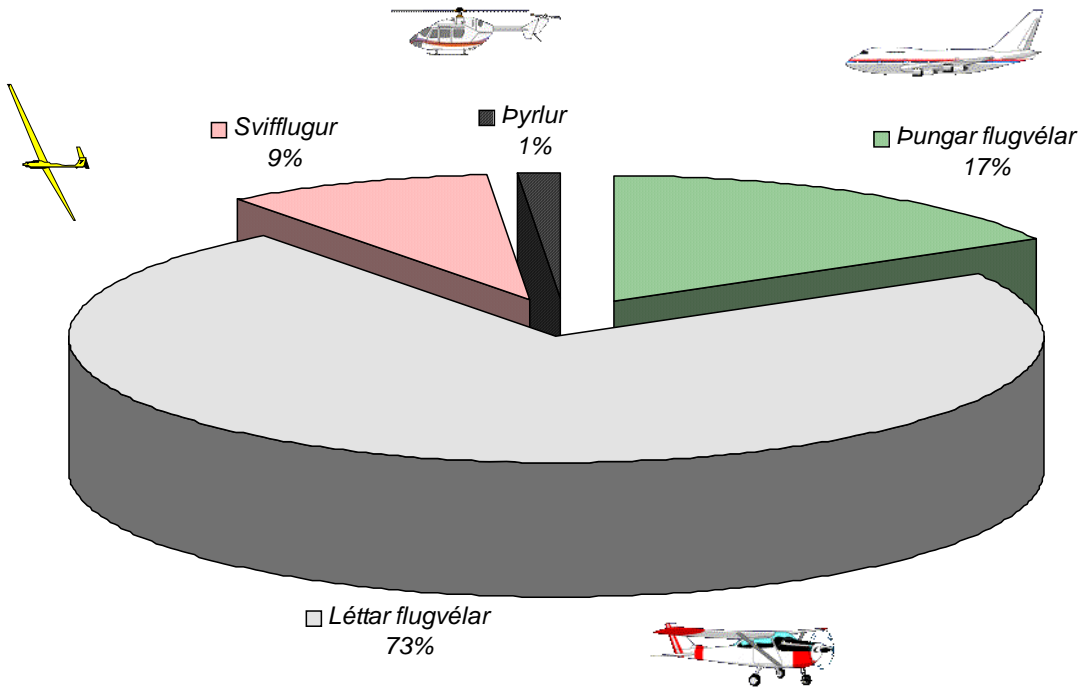
Í gildi 1/1: 1993 - 2002



Fjöldi loftfara á skrá Í árslok 1992 - 2001

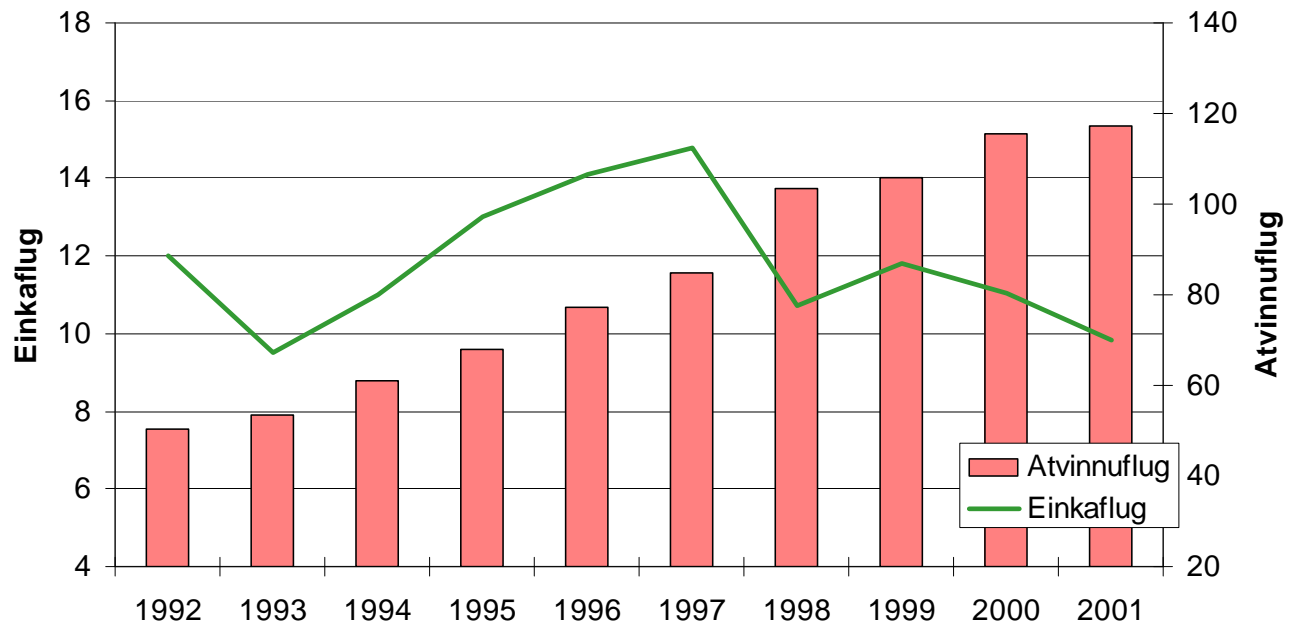


Loftför á skrá í árslok 2001





Flugstundir íslenskra loffara 1992 - 2001 þúsundir tíma



Heildar flugstundir íslenskra loffara 1992 - 2001 þúsundir tíma

