

Innanríkisráðuneytið
B.t. Valgerðar Guðmundsdóttur
Skuggasundi 3
150 Reykjavík

STJÓRNSÝSLUKÆRA

Efni: Kæra á ákvörðun Flugmálastjórnar Íslands um að afturkalla lofhæfistaðfestingarvottorð á loftfórum Svifflugfélags Íslands.

Undirritaður gætir réttar Svifflugfélags Íslands, kt. 531170-0169, Sandskeiði, Suðurlandsvegi, 110 Reykjavík, sem kemur hér með á framfæri stjórnsýslukæru vegna ákvörðunar Flugmálastjórnar Íslands um afturköllun á lofhæfistaðfestingarvottorði FT-SAA og ACAM skoðun á loftfórum Svifflugfélags Íslands.

1. HINAR KÆRÐU ÁKVARÐANIR

Þann 12. september 2011 sendi Flugmálastjórn Íslands (hér eftir „Flugmálastjórn“) Svifflugfélaginu (hér eftir „umbj.m“) bréf (tilv. FMS11090053) þar sem tilkynnt var um tvær íþyngjandi stjórnvaldsákvarðanir sem Flugmálastjórn hugðist beita gegn umbj.m. Er annars vegar um að ræða ákvörðun um að fella úr gildi lofhæfistaðfestingarvottorð loftfarsins TF-SAA sem er í eigu umbj.m. og hins vegar að falast eftir aðgangi að loftfórunum TF-SAS og TF-SAC á grundvelli fyrri synjunar Svifflugfélagsins um aðgang að TF-SAA.

2. KÆRUHEIMILD

Ákvarðanir Flugmálastjórnar Íslands eru hér með kærðar til ráðuneytis yðar á grundvelli 10. gr. laga um Flugmálastjórn Íslands nr. 100/2006 og 26. gr. stjórnsýslulaga nr. 37/1993.

3. KRÖFUR KÆRANDA

- i) Þess er í fyrsta lagi krafist að Innanríkisráðuneytið fresti réttaráhrifum þeirrar ákvörðunar Flugmálastjórnar að afturkalla lofhæfistaðfestingarvottorð TF-SAA, í samræmi við 2. mgr. 29. gr. stjórnsýslulaga.
- ii) Í öðru lagi er þess krafist að Innanríkisráðuneytið fresti réttaráhrifum ákvörðunar Flugmálastjórnar um að krefjast aðgangs að loftfórum TF-SAS og TF-SAC, að viðlögðum dagsektum.
- iii) Í þriðja stað er krafist að Innanríkisráðuneytið felli úr gildi ákvörðun Flugmálastjórnar um að afturkalla lofhæfistaðfestingarvottorð TF-SAA.
- iv) Þess er í fjórða lagi krafist að Innanríkisráðuneytið felli úr gildi ákvörðun Flugmálastjórnar um að krefjast aðgangs að loftfórum TF-SAS og TF-SAC, að viðlögðum dagsektum.
- v) Að lokum er óskað eftir flýtimeðferð og bráðabirgðaúrskurði um að öll fyrrgreind loftforskuli teljast flughæf um sinn, enda hafa ekki verið færð fram nein rök af hálfu Flugmálastjórnar fyrir því að nokkurs konar öryggisógn stafi af flugfórum umbj.m.

4. MÁLAVEXTIR

Eins og sjá má í hinni kærðu ákvörðun sem er fylgiskjali nr. 1 hefur Flugmálastjórn krafioð Svifflugfélagið sem er eigandi svifflugna TF-SAA, TF-SAS og TF-SAC um aðgengi að svifflugunum til að framkvæma svokallaða ACAM skoðun. ACAM skoðun er ný gerð skoðana sem ekki er fyllilega ljóst hvar eigi sér lagastoð og er ekki framkvæmd í nágrannalöndum Íslands skv. fyrirspurnum umbj.m. til skandínavískra kollega sinna, sjá fylgiskjöl nr. 2-5.

Í marsmánuði sl. krafði Flugmálastjórn umbj.m um slíka skoðun sem fór í kjölfarið fram á loftfarinu TF-SAX, sjá fylgiskjal nr. 6. Starfsmaður Flugmálastjórnar gerði þrjár athugasemdir við sviffluguna og „gránndaði“ hana þangað til úr var bætt. Umbj.m. lagfærði öll umbeðin atriði. Jafnframt krafðist Flugmálastjórn að fyllt yrði út sérstakt eyðublað þar sem fram kæmi hvers vegna athugasemdir væru til staðar, hvernig úr hefði verið bætt og hvað hefði verið gert til að fyrirbyggja að til slíkra athugasemda kæmi aftur. Umbj.m. fyllti út téð eyðublað með athugasendum og sendi Flugmálastjórn. Í maí sl. barst umbj.m. tilkynning frá Flugmálastjórn um að framlagningu eyðublaðsins væri hafnað þar sem krafist væri að fyllt væru út þrjú mismunandi eyðublöð, eitt fyrir hverja athugasemd. Þar með var TF-SAX aftur „gránduð“ en þá var svifflugan í fullri notkun. Í framhaldinu fyllti umbj.m. út þrjú mismunandi eyðublöð og sendi

Flugmálastjórn aftur, en í hverju þeirra var svarað þeim athugasemdum sem krafist hafði verið svara við. Nokkrum dögum síðar barst umbj.m. staðfestning frá Flugmálastjórn um að útfylling eyðublaðanna hefði verið samþykkt og var svifflugan þar með flughæf að nýju. Við útfyllingu eyðublaðanna óskaði umbj.m. eftir rökstuðning og frekari skýringum frá Flugmálastjórn í tengslum við framkvæmd ACAM skoðunarinnar á TF-SAX, sjá fylgiskjöl nr. 7-9. Í athugasemnum sínum óskaði umbj.m. minn staðfestingar og yfirlýsingar Flugmálastjórnar um að um sannarlegt frávik frá reglum væri að ræða í fyrrgreindum athugasemdum og í hvaða reglum mætti finna ákvæði um það frávik, sjá skjal nr. 9. Kallað var eftir tilvísun um í hvaða reglum krafa um að merkingar í flugvél væru ekki á þýsku, ætti sér stoð, sjá skjal nr. 8. Jafnframt var bent á að ein af athugasemnum var tilhæfulaus þar sem orsök hennar var yfirsjón skoðunarmanns. Var því farið fram á að sú athugasemd yrði felld niður af flugmálastjórn og að staðfesting um slíka niðurstöðu yrði send umbj.m, sjál skjal nr. 7. Þá óskaði umbj.m. eftir að upplýsingagjöf Flugmálastjórnar yrði betrumbætt til þess að hægt yrði að koma í veg fyrir slíkar athugasemdir í framtíðinni, sjá skjal nr. 9. Flugmálastjórn hefur ekki sinnt neinni af ofangreindum beiðnum umbj.m. um upplýsingar, leiðréttigar og rökstuðning.

Þess má geta að útlögð vinna sem skráð var af umbj.m. í tengslum við ACAM skoðun Flugmálastjórnar á TF-SAX nam 38 klst., sjá fylgiskjal nr. 10.

Þann 29. ágúst sl. barst umbj.m. póstur frá Flugmálastjórn þar sem krafist var upplýsinga um atvik sem loftfarið TF-SAA hafði orðið fyrir þann 27. ágúst sl. Atvikið sem um ræddi hafði verið talið alvarlegt af umbj.m. sem tilkynnti það umsvifalaust til rannsóknarnefndar flugslysa í samræmi við 4. gr. *reglugerðar nr. 53/2006 um tilkynningaskyldu flugslysa, alvarlegra flugatvika og atvika*. Rannsóknarnefndin rannsakaði sviffluguna og atvikið og veitti að því búnu heimild til viðgerðar. Viðgerðin reyndist minni háttar og var svifflugan staðfest sem flughæf daginn eftir. Umbj.m. upplýsti Flugmálastjórn um atvikið en neitaði að uppfylla kröfu Flugmálastjórnar um að fylla út eyðublað vegna þess, þar sem Flugslysaneft hafði verið tilkynnt um málið og var málið þar með í höndum viðeigandi stjórnvalds, sbr. 4. og 6. gr. reglugerðar nr. 53/2006.

Daginn eftir að umbj.m. ítrekaði höfnun á útfyllingu eyðublaðsins kom tilkynning um að Flugmálastjórn krefðist þess að gera ACAM skoðun á loftfarinu TF-SDT.

Félagið hafnaði samdægurs að gerð væri ACAM skoðun á loftförum þess fyrr en Flugmálastjórn hefði svarað athugasemdum og beiðnum um rökstuðning vegna fyrri ACAM skoðunar á TF-SAX, og m.a. veitt útskýringu á hvaða lagastoð skoðunin og fyrri athugasemdir byggðu á. Einnig var upplýst um ómöguleika á skoðun þar sem TF-SDT svifflugan var þegar sold og komin úr landi.

Eins og hin kærða ákvörðun sýnir endaði krafa Flugmálastjórnar með því að stofnunin afturkallaði lofhæfistaðfestingarvottorð TF-SAA og „gránndaði“ þar með loftfarið.

Flugmálastofnun hefur í ákvörðuninni jafnframt tilkynnt um fyrirætlan sína að „gránda“ loftförin TF-SAC og TF-SAS hafi umbj.m. ekki heimilað ACAM skoðun á þeim svifflugum fyrir 19. september nk. Þar með yrðu allar kennsluflugvélar umbj.m. í lamasessi og starfsemi félagsins með öllu heft.

5. MÁLSÁSTÆÐUR

Ljóst er að Flugmálastjórn hefur gerst brotlegt við fjölmargar reglur stjórnsýsluréttar með framgangi sínum og nú er svo komið að umbj.m. getur ekki lengur þolað þá framkvæmd sem viðhöfð er af stjórnvaldinu og stenst ekki lög og reglur, eins og nánar verður rakið að neðan.

A) Lögmætisregla

Umbj.m. telur að ekki liggi málefniilega ástæður að baki ákvörðunar Flugmálastjórnar um að „gránda“ eða afturkalla flughæfisvottorð TF-SAA. Til stuðnings ákvörðun sinni um að afturkalla flughæfisvottorð loftfarsins, vísar Flugmálastjórn í 6. gr. laga nr. 100/2006. Greinin fjallar um leyfissviptingar og þvingunarúrræði en skv. henni er Flugmálastjórn heimilt að fella úr gildi leyfi eða afturkalla skírteini ef hún telur að i) leyfishafi fullnægi ekki lengur skilyrðum sem kveðið er á um í leyfi, eða ii) leyfishafi hafi brotið í mikilvægum atriðum ákvæði laga og reglna sem um hina leyfisbundnu starfssemi gilda, eða iii) ef leyfishafi telst ófær um að sinna þeirri starfsemi sem leyfið nær til. Ekkert af fyrrgreindum skilyrðum á við í tilfelli umbj.m. enda er ekki rökstutt í ákvörðun Flugmálastjórnar á hvaða grundvelli 6. gr. sé beitt. Hvergi hefur komið fram rökstuddur grunur um að öryggi sé ógnað með ástandi loftfara umbj.m. sem telur starfsmenn Flugmálastjórnar sem að hinni kærðu ákvörðun standa fara fram með oforsi.

Umbj.m. hefur ekki fengið staðfest, þrátt fyrir beiðnir þar um, að Flugmálastjórn hafi yfir höfuð heimild til að gera umræddar ACAM skoðanir. Þá telur umbj.m. að þessar skoðanir samrýmist ekki part-M reglugerð fyrir einkaflug sem tók gildi þann 28. september 2009 og að jafnframt viðkomandi skoðanir flokkist ekki undir ACAM skoðanir í skilningi laga. Umrædd skoðun skal unnin eftir þar til gerðu prógrammi (kerfi). Flugmálastjórn hefur ekki kynnt eða upplýst um slíkt prógram sem virðist ekki vera til staðar í þeirri mynd sem Part-M segir til um. Engar upplýsingar er að finna um ACAM skoðanir á heimasíðu Flugmálastjórnar og engin kynning hefur farið fram til handa hagsmunaaðilum um þessa nýju skoðun. Alls er því óljóst á hvaða lögum sú heimild hvílir sem Flugmálastjórn telur sig hafa til að framkvæma svo umfangsmiklar rannsóknir á léttum svifflugum sem notaðar eru mestmegnis sem áhugamál. Séu umræddar skoðanir framkvæmdar samkvæmt Part-M reglum skyldu þær gerðar til að sýna þversnið af ástandi flugflota landsins en aðeins með slembiúrtaki næst þversnið af ástandi skráðra loftfara á Íslandi. Fyrir liggur að Flugmálastjórn handvelur hins vegar svifflugur til skoðunar og er sú stjórnsýsla

ekki í samræmi við reglur eins og nánar er vikið að síðar í erindi þessu. Þess má geta að þýska flugmálastjórnin hefur gefið út upplýsingar á netinu um ACAM skoðanir en þar er sagt að slembiúrtak sé notað við val á loftfórum. Hafa svifflugfélög nágrannalanda Íslands staðfest við umbj.m. að flugmálastjórnir Danmerkur, Noregs, Svíþjóðar eða Finnlands notast ekki við ACAM skoðanir á svifflugum, sjá fylgiskjöl nr. 2-5.

Lög verða að vera birt, skýr og skiljanleg til þess að aðilar geti skilið réttarstöðu sína gagnvart stjórnvöldum og öðrum. Það á ekki við um þær reglur sem tengjast fyrrgreindum ACAM skoðunum sem beitt er gegn umbj.m. með afar íþyngjandi hætti. Aðdragandi málს þessa hefur leitt til þess að nú er svo komið að umbj.m. óttast hreinlega að ákveðnir starfsmenn Flugmálastjórnar noti ACAM skoðanir til að klekkja á þeim aðilum sem gera athugasemdir við störf Flugmálastjórnar.

B) Skortur á rökstuðningi

Í 21. gr. stjórnsýslulaga nr. 37/1993 segir:

„Aðili máls getur krafist þess að stjórnvald rökstyðji ákvörðun sína skriflega hafi slíkur rökstuðningur ekki fylgt ákvörðuninni þegar hún var tilkynnt.“

Ljóst er að með umbeðnum athugasemnum Flugmálastjórnar fylgdi skýr beiðni frá umbj.m. um rökstuðning ákvörðunar um athugasemdir við ástand loftfarsins TF-SAX í kjölfar ACAM skoðunar. Þrátt fyrir ákvæði 22. gr. stjórnsýslulaga sem tilgreina að í rökstuðningi skuli vísa til þeirra réttarreglna sem ákvörðun stjórnvalds er byggð á, hefur Flugmálastjórn enn ekki útskýrt fyrir umbj.m. hvar lagastoð sé að finna fyrir framkomnum athugasemnum. Raunar gengst Flugmálastofnum við því að hafa ekki sinnt skyldu sinni til að veita umbeðinn rökstuðning í ákvörðun þeiri sem hér er kærð, þar sem segir: „hugsanleg vanhöld á svörum við spurningum verði ekki blandað saman við lögmælt eftirlit með starfsemi Svifflugfélags Íslands“. Er hér um augljóst brot á stjórnsýslulögum að ræða því það er borðliggjandi að aðili sem verður fyrir íþyngjandi ákvörðun stjórnvalds á að sjálfsgögðu rétt á að vita á hvaða grundvelli slík ákvörðun er tekin áður en önnur sambærileg ákvörðun er framkvæmd.

C) Brot á meðalhófsreglu

Með því að „gránda“ flugflota umbj.m. er verið að stöðva rekstur félagsins. Sú stjórnvaldsákvörðun sem hér er kærð er mjög íþyngjandi og leggur starfsemi umbj.m. í rúst. Miðað við reynslu af fyrri ACAM skoðun Flugmálastjórnar á TF-SAX og feril þess máls gefur

umbj.m. sér að ACAM skoðun á öðrum svifflugum muni leiða til „grándunar“ á þeim svifflugum sem verða fyrir skoðuninni þar sem slík skoðun er gífurlega smásmuguleg eins og sést á þeim athugasemdum sem gerðar voru við skoðun á TF-SAX, sjá skjal nr. 6. Ítrekað skal að ekki hefur verið sýnt fram á að slík skoðun styðjist við íslensk lög.

Þess ber að geta að umbj.m. er að sjálfsögðu tilbúinn að heimila hefðbundna skoðun Flugmálastjórnar á loftfórum félagsins, t.a.m. á borð við þær skoðanir sem tíðkast í tengslum við endurnýjun ársskoðunar. Þannig getur Flugmálastjórn með auðveldu móti gengið úr skugga um að ekki sé nokkur öryggisógn af loftfórum umbj.m. og gætt þannig meðalhófs við lögmæt eftirlitsstörf sín í öryggisskini.

Samkvæmt 12. gr. stjórnsýslulaga skal stjórnvald því aðeins taka íþyngjandi ákvörðun þegar lögmætu markmiði, sem að er stefnt, verður ekki náð með öðru og vægara móti. Skal þess þá gætt að ekki sé farið strangar í sakirnar en nauðsyn ber til. Lögmætt verkefni Flugmálastjórnar er skv. 4. gr. laga nr. 100/2006 að fara með stjórnsýlu á sviði loftferða, hafa eftirlit með loftferðastarfsemi og stuðla að öryggi í flugi. Öllum þessum markmiðum getur Flugmálastjórn náð með vægari aðferðum en þeim sem beitt hefur verið í hinni kærðu ákvörðun og öðrum ákvörðunum sem teknar hafa verið undanfarið af Flugmálastjórn. Sem dæmi um brot á meðalhófi má benda á að með öllu er óréttlætanlegt að loftfarið TF-SAX hafi verið „grándað“ á þeim forsendum einum að umbj.m. minn skilaði inn einu eyðublaði með umbeiðnum upplýsingum um þrjár athugasemdir, í staðinn fyrir þremur mismunandi eyðublöðum.

Þá má jafnframt benda á að svo stuttir frestir hafa verið veittir til andmæla að umbj.m. að honum er gert erfitt um vik að bera hönd fyrir höfuð sér. Í slíkri háttsemi stjórnvalds felst brot gegn andmælarétti stjórnsýsluréttar.

Ekki hefur farið fram málefnaleg aðlögun á þeim reglum sem tengjast ACAM skoðunum og gengur slík fortakslaus framkvæmd gagnvart umbj.m. t.d. í berhögg við Bókun Evrópuþingsins um sjálfbæra framtíð almannaflugs frá 2009, en í 6. gr. hennar segir að þingið:

“Considers that a degree of flexibility at the implementation stage would be desirable as far as general aviation is concerned...” (sjá fylgiskjal nr. 11)

Er sérstaklega vakin athygli á því að skv. 7. tl. 2. mgr. 4. gr. laga nr. 100/2006 skal Flugmálastjórn „stuðla að því að hvers konar flugstarfsemi þróist hér á landi í samræmi við samfélagsleg og umhverfisleg markmið á hverjum tíma“. Umbj.m. fullyrðir að þær aðferðir sem Flugmálastjórn notast við undir formerkjum eftirlits séu fjarri öllu meðalhófi og nái þær fram að ganga ámælislaust mun það ganga af svifflugi, og jafnvel einkaflugi, á Íslandi dauðu. Mun flugstarfsemi hérlendis því ekki þróast heldur fara aftur og ekki fæst með nokkru móti séð hvers vegna þær

gríðarlegu kvaðir sem fylgja svokölluðum ACAM skoðunum eru lagðar á umbj.m. í ljósi alls ofangreinds.

Er það mat umbj.m. að brot Flugmálastjórnar á meðalhófsreglu í framkvæmd sinni gagnvart honum sé svo verulegt að háttsemin jafnist á við valdníðslu.

D) Brot á leiðbeiningarskyldu

Telst ofangreind framkvæmd Flugmálastofnunar jafnframt augljóst brot á leiðbeiningarskyldu 7. gr. stjórnsýslulaga sem segir að stjórnvald skuli veita þeim sem til þess leita nauðsynlega aðstoð og leiðbeiningar varðandi þau mál sem snerta starfssvið þess. Flugmálastjórn hefur hins vegar ekki svarað fyrirspurnum umbj.m. sem tengjast starfssviði stofnunarinnar þó yfir 3 mánuðir séu frá því óskað var eftir leiðbeiningum og rökstuðningi.

Í hinni kærðu ákvörðun er vitnað í flókna viðauka við reglugerðir sem afar erfitt er fyrir ólöglærða aðila að finna og átta sig á í staðinn fyrir að tekin séu upp orðrétt þau efnisatriði sem byggt er á í ákvörðuninni. Þannig er megnið af tæknilegum reglugerðum á enskri tungu, sbr. Part-M reglurnar. Er slík framkvæmd að sjálfsögðu með öllu óásættanleg.

E) Ófullnægjandi birting

Sem fyrr segir er það mat undirritaðs að flóknar lagatilvísanir eigi ekki heima í stjórnsýsluákvörðunum á borð við þá sem hér er kærð, heldur þurfi að útlista efnisleg rök sem liggja að baki ákvörðuninni með skýrum og skiljanlegum hætti. Í hinni kærðu ákvörðun skortir slíkan rökstuðning. Skv. 2. mgr. 20. gr. segir að þegar ákvörðun sé tilkynnt skriflega án þess að henni fylgi rökstuðningur skuli veita leiðbeiningar um i) heimild aðila til að fá ákvörðun rökstudda, og ii) kæruheimild, þegar hún er fyrir hendi. Hvorugt skilyrði er uppfyllt í hinni kærðu ákvörðun Flugmálastjórnar og telst það ágalli á henni.

F) Jafnræðisregla

Sú ákvörðun Flugmálastjórnar að láta allan kennsluflota umbj.m. sæta svokallaðri ACAM skoðun er brot á jafnræðisreglu enda er ekki farið með slíku offorsi gegn aðilum í sambærilegri stöðu og umbj.m. Raunar segir Flugmálastjórn í ákvörðun sinni að það sé á grundvelli þess að hafnað hafi verið beiðni um aðgang að einu loftfari sem ákveðið hafi verið að óska eftir aðgangi að öðrum loftfórum umbj.m. Ekki verður talið að slík háttsemi sé réttlætanleg í ljósi þess að umbj.m. hefur

rökstutt ítarlega á hverju hann byggi synjun sína um ACAM skoðun, nefnilega skort á rökstuðning og lagastoð fyrir slíku úrræði. Á hann ekki að þurfa að þola það að honum sé hegnt fyrir lögmæta beiðni hans um upplýsingar til grundvallar stjórnsýsluákvörðun með þessum hætti. Er að þessu leyti gengið óþarflega hart gegn umbj.m. að því er virðist fyrir þær sakir að hann nýtir sér lögbundinn rétt sinn til að krefjast upplýsinga og lagastoða fyrir þeim íþyngjandi ákvörðunum sem honum er gert að sæta að Flugmálastjórn.

6. LOKAORÐ

Svifflugfélagið hefur starfað hér á landi í 75 ár. Félagið hefur unnið brautryðjandastarf í flugkennslu og við eflingu þekkingar almennings á flugi. Á þessum 75 árum hefur félagið nokkrum sinnum lent í áföllum m.a vegna óhappa og einnig vegna bruna. Síðustu 30 árin hefur félagið átt velgegni að fagna enda hefur félagið lagt mikla áherslu á öryggi, fræðslu og góðan og öruggan tækjabúnað. Umbj.m. hefur átt gott samstarf við yfirvöld og engar óeðlilegar og íþyngjandi kröfur komið fram sem áhrif hafa haft á starfsemina þar til nýlega.

Nú með innleiðingu nýrra viðhaldsreglna á borð við Part-M reglugerð og svokallaðra ACAM skoðana, sem eru ekki í nokkru samræmi við eðli og starfsemi félagsins, hefur umbj.m. lent í gríðarlegu áfalli. Fjárhagslegt tjón félagsins vegna þessa er verulegt ásamt því að flugöryggi hefur minnkað þar sem mun stærri hluti starfsemi félagsins verður tilganglaus pappírsvinna sem útheimtir mikinn tíma starfsmanna. Skilningur Flugmálastjórnar gagnvart starfsemi á borð við starfsemi Svifflugfélagsins er lítill og svo virðist sem stofnunin leggi sitt af mörkum til að gera innleiðingu reglnana sem erfiðasta fyrir flugvélarekendur m.a. svifflugið.

Útagður kostnaður við Part –M innleiðinguna fyrir umbj.m. nemur um 4 milljónum kr. Að auki hafa félagsmenn lagt fram um 1.000 vinnustundir vegna breytra og íþyngjandi krafna sem fylgja Part-M reglugerðinni. Enn er sótt að umbj.m. með reglum um skoðanir sem eru svo íþyngjandi að nánast ómóglegt reynist að koma loftförum í gegn um þær án óhóflegs tilkostnaðar og skrifinskú. Sem fyrr segir hefur Flugmálastjórn ekki sinnt fyrirspurnum umbj.m. um að þessar íþyngjandi reglur hafi lagastoð.

Starfsemi Svifflugfélagsins byggist öll á sjálfbóðavinnu. Í rúmt ár hefur mestur tími og nær öll orka stjórnenda félagsins farið í tilraunir til að reyna að fylgja misskýrum boðum og bönnum sem tengjast mestmagnis skjalavinnslu. Áhersla á öryggismál innan svifflugsins mætir þess vegna afgangi auk þess sem kaup á búnaði til að auka flugöryggi hefur verið frestað um ótiltekinn tíma af þessum sökum. Því fullyrðir umbj.m. að óþarflega ströng innleiðing viðhaldsreglna gagnvart honum minnki sannarlega flugöryggi í svifflugi.

Nú er svo komið að umbj.m. leitar á náðir ráðuneytis yðar til að rétta hlut sinn gagnvart Flugmálastjórn á grundvelli ofangreindrar kæru.

Umbj.m. minn áskilur sér jafnframt allan rétt til að sækja bætur vegna þess tjóns sem Flugmálastjórn hefur valdið honum með háttsemi sinni.

7. FYLGIGÖGN

1. Hin kærða ákvörðun Flugmálastjórnar.
2. Tölvupóstur frá fulltrúa sánska svifflugfélagsins, dags. 13. sept. 2011, kl. 20:16.
3. Tölvupóstur frá fulltrúa danska svifflugfélagsins, dags. 13. sept. 2011, kl. 13:50.
4. Tölvupóstur frá fulltrúa norska svifflugfélagsins, dags. 13. sept. 2011, kl. 14:55.
5. Tölvupóstur frá fulltrúa finnska svifflugfélagsins, dags. 13. sept. 2011, kl. 22:15.
6. Úttektarskýrsla á TF-SAX, dags. 23. mars 2011..
7. Skýrsla um úrbætur fyrir TF-SAX, skjal 1 af 3, dags. 1. júní 2011.
8. Skýrsla um úrbætur fyrir TF-SAX, skjal 2 af 3, dags. 1. júní 2011.
9. Skýrsla um úrbætur fyrir TF-SAX, skjal 3 af 3, dags. 26. maí 2011.
10. Tölvupóstur um yfirlit yfir unnar stundir, dags. 14. sept. 2011, kl. 14:46.
11. Bókun Evrópuþingsins um sjálfbæra framtíð almannaflugs, dags. 3. feb. 2009.

Virðingarfyllst,

f.h. Ragnars Aðalsteinssonar hrl.



Katrín Oddsdóttir hdl.



FLUGMÁLASTJÓRN ÍSLANDS
Icelandic Civil Aviation Administration

Berist til /Svifflugfélags Íslands
Hr. Kristján Sveinbjörnsson,
formaður
Box 8821
128 REYKJAVÍK

Skógarhlíð 12
105 Reykjavík
Ísland/Iceland

síml/tel. +354 569 4100
fax +354 562 3619
www.cna.is

Tilv. yðar Dags.

Tilv. vor Dags.
FMS11090063 12. september 2011
Bréfalykill:
400

Efni: Afturköllun á lofhæfistaðfestingarvottorði TF-SAA og ACAM skoðun á loftförum Svifflugfélags Íslands

Vísað er til tölvupóstssamskipta milli Svifflugfélags Íslands og Flugmálastjórnar Íslands frá 6. til 9. september sl. þar sem óskað er eftir aðgangi að loftfari í eigu félagsins vegna reglubundins eftirlits stofnunarinnar. Nánar er vísað til tölvupósts 8. september þar sem óskað er eftir aðgangi að loftfarinu TF-SAA í samræmi við heimildir stofnunarinnar skv. lögum nr. 60/1998 um loftferðir og lögum nr. 100/2006 um Flugmálastjórn Íslands.

Vakin var athygli þín á að í svörum fyrir hönd félagsins er verið að blanda saman óskyldum málum og að hugsanleg vanhöld á svörum við spurningum verði ekki blandað saman við lögmælt eftirliti með starfsemi Svifflugfélags Íslands og lofhæfi loftfara í eigu eða umsjón þess.

Í ljósi þess að forsvarsmaður Svifflugfélagsins hefur ekki orðið við beiðni um aðgang að loftfarinu TF-SAA vegna fyrilliggjandi ACAM skoðunar þrátt fyrir ítrekaða beiðni Flugmálastjórnar og að stofnunin getur því ekki gengið úr skugga um lofhæfi þess, sér stofnunin sér ekki annað fært en að fella úr gildi lofhæfistaðfestingarvottorð (Airworthiness Review Certificate) loftfarsins í samræmi við heimild í 6. gr. laga nr. 100/2006 og a-lið M.A.902 greinar í viðauka reglugerðar nr. 206/2007 um viðvarandi lofhæfi o.fl. Félaginu er falið að skila lofhæfistaðfestingarvottorði loftfarsins til lofhæfi- og skrásetningardeilda Flugmálastjórnar Íslands án frekari tafar og gera viðeigandi ráðstafanir svo loftfarinu sé ekki flogið.

Flugmálastjórn lítur á synjum Svifflugfélagsins um aðgang að loftfari félagsins til skoðunar og eftirlits alvarlegum augum sem vekur grun um að aðrar ástæður liggi að baki. Af þessu tilefni óskar stofnunin eftir aðgangi að eftirtöldum loftförum félagsins og gögnum um starfrækslu þeirra til frekari skoðunar, TF-SAS og TF-SAC. Sú skoðun skal fara fram á virkum degi innan viku frá dagsetningu þessa bréfs, á tíma sem nánar er tilgreindur af félaginu.

Vakin er athygli á að í 2. og 3. mgr. 136. gr. laga nr. 60/1998 um loftferðir er m.a. kveðið á um heimildir Flugmálastjórnar Íslands til að leggja á dagsektir vegna vanefnda á skyldu til að fara að ákvörðunum stofnunarinnar. Fari félagið ekki að ákvörðun stofnunarinnar um aðgang að loftförum og gögnum er varða þau, innan frests sem hún setur, getur stofnunin gert félaginu skylt að greiða dagsektir þar til farið hefur verið að ákvörðun stofnunarinnar og skylda uppfyllt. Dagsektirnar geta numið frá 10.000 kr. til 1 millj. kr. á dag.

Áður en stofnunin beitir þessari heimild laganna er veittur kostur á að uppfylla skyldur yðar skv. ákvörðun stofnunarinnar innan viku frá dagsetningu þessa bréfs ella muni Flugmálastjórn nýta heimildir sínar lögum samkvæmt til að knýja á um fylgni við hana í samræmi við heimildir í 2. og 3. mgr. 136. gr. með álagningar dagsekta án frekari fyrirvara.


Ómar P. E. Þorvaldsson

deildarstjóri lofthæfi- og skrásetningardeildar


Halla S. Sigurðardóttir

framkvæmdastjóri stjórnsýslusviðs

Afrít sent: Stjórnarmönum Svifflugfélags Íslands í tölvupósti

Katrín Oddsdóttir

From: rafkris@mmedia.is
Sent: 15. september 2011 11:38
To: Katrín Oddsdóttir
Subject: Fwd: SV: SV: About Part-M matter

----- Original Message -----

Subject: SV: SV: About Part-M matter
Date: Tue, 13 Sep 2011 20:16:40 +0200
From: Henrik Svensson <henrik.svensson@segelflyget.se>
To: Kristján Sveinbjörnsson <rafkris@mmedia.is>

Yes, every country will have an oversight called ACAM, we have not yet seen this in Sweden and our CAA have still no information when it will start. Though I guess that it will start here next year, my hope is that I and my crew could (airworthiness inspectors) do that survey.

Kind regards
Henrik

Henrik Svensson
Segelflyginspektör

Svenska Segelflygförbundet
Box 750
SE-521 22 Falköping Sweden

Tele + 46 515 371 63
Mobil + 46 707 122 793
Mobil + 46 70 521 0088
Fax + 46 515 371 58

www.segelflyget.se

-----Ursprungligt meddelande-----

Från: Kristján Sveinbjörnsson [mailto:rafkris@mmedia.is]
Skickat: den 13 september 2011 19:48
Till: Henrik Svensson
Ämne: Fwd: SV: About Part-M matter

Have you heard something about this ACAM inspection for gliders.

>
> Hello Henrik
> Thanks for your answer.
> One more questions.
> Have you in Sverige a ACAM inspection from CAA for gliders?
>

> Gliding regards,
> Kristján
>
>
> On Sep 6, 2011, at 7:02 PM, Henrik Svensson wrote:
>
>> Hello Kristján,
>>
>> Yes, I think it also was a good meeting, from a nice flying day to
>> several intressting discussions.
>> If you have the Pawnee in an uncontrolled enviroment, i.e not use of
>> an maintenace organisation as part-145 or F and that the CAMO not has
>> the airwortiness responsibility, then you need to do the ARC review
>> annually.
>>
>> We also need an STC for a towing device such as our TOST winch etc.
>>
>> If you have more part-M questions, please let me now, I hoped you had
>> a god travel home.
>>
>> Gliding regards
>> Henrik
>>
>> Henrik Svensson
>> Segelflyginspektör/Inspector
>>
>> Svenska Segelflygförbundet
>> Box 750
>> SE-521 22 Falköping
>> Sweden
>>
>> Tele + 46 515 371 63
>> Mobil + 46 707 122 793
>> Mobil + 46 70 521 0088
>> Fax + 46 515 371 58
>>
>> Från: Kristján Sveinbjörnsson [rafkris@mmedia.is]
>> Skickat: den 6 september 2011 02:03
>> Till: Henrik Svensson
>> Ämne: About Part-M matter
>>
>> Hello Henrik
>>
>> Thanks for a very good meeting.
>> I forgot to ask you one things about Part-M.
>>
>> Du you need to take a CAMO inspect every year of Piper Pawnee?
>>
>> What about old towing device of some of the towing planes. Do towing
>> plane need a STC for towing device in Sweden?
>>
>> Gliding regards,

Katrín Oddsdóttir

Skjal nr. 3

From: rafkris@mmedia.is
Sent: 15. september 2011 13:04
To: Katrín Oddsdóttir
Subject: RE: SV: SV: About Part-M matter

Efni SV: ACAM inspection questions
Sendandi Helge Hald Add contact
Viðtakandi 'Kristján Sveinbjörnsson' Add contact
Afrit 'Poul Hørup - FYN' Add contact, 'Poul Hørup -arbejde' Add contact
Dags þri 13:50

Til verndar hafa allar myndir í þessu skeyti verið blokkaðar. Birta myndir Sýna alltaf myndir frá hh@h-hald.dk

Hello Kristjan -

What exactly is meant by an ACAM inspection ?? They have inspected our Subpart F and -G organization, but I never heard about ACAM.

Regards

Helge

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: Kristján Sveinbjörnsson [mailto:rafkris@mmedia.is]

Sendt: 13. september 2011 14:55

Til: hh@h-hald.dk

Emne: ACAM inspection questions

Hello Helge

One questions about Part-M.

Have the CAA in Danmark done a ACAM inspection from for gliders?

Gliding regards,

Kristján

On Thu, 15 Sep 2011 12:57:36 +0000, Katrín Oddsdóttir wrote:

> Nei,
> Ég haf bara fengið frá Svínum. Vantar allt hitt.

> k

>

> -----Original Message-----

> From: rafkris@mmedia.is [mailto:rafkris@mmedia.is]
> Sent: 15. september 2011 12:56
> To: Katrín Oddsdóttir

Katrín Oddsdóttir

Skjal nr. 4

From: rafkris@mmedia.is
Sent: 15. september 2011 13:05
To: Katrín Oddsdóttir
Subject: RE: SV: SV: About Part-M matter

Efni Re: ACAM inspection questions

Sendandi Ole Baartvedt Add contact

Viðtakandi Kristján Sveinbjörnsson Add contact

Dags þri 14:55

Til verndar hafa allar myndir í þessu skeytí verið blokkaðar. Birta myndir Sýna alltaf myndir frá ole@xoavionics.no Hello,
I really don't know, since our own NLF CAMO are certified as a "Subpart G" organisation.

That means we are more or less self driven, operate independent and with out inereference from CAA. We have developed our own routines and forms, specified in our CAME approved by N-CAA.

We only report to N-CAA, results of our reviews and ARC issued.

As far as i know N-CAA don't inspect gliders, other than maybe single spot inspections to check organisations like NLF.

Regards

Ole B.

Den 13.09.2011 14:39, skrev Kristján Sveinbjörnsson:

Hello Ole

Thanks for the meeting in Ålleberg.

One questions.

Have the CAA in Norge done a ACAM inspection from for gliders?

Gliding regards,

Kristján Sveinbjörnsson

--
www.xoavionics.no - Ole Baartvedt

On Thu, 15 Sep 2011 12:57:36 +0000, Katrín Oddsdóttir wrote:

> Nei,
> Ég haf bara fengið frá Svínum. Vantar allt hitt.
> k
>
> -----Original Message-----
> From: rafkris@mmedia.is [mailto:rafkris@mmedia.is]
> Sent: 15. september 2011 12:56
> To: Katrín Oddsdóttir

Skjal nr. 5

Katrín Oddsdóttir

From: rafkris@mmedia.is
Sent: 15. september 2011 13:06
To: Katrín Oddsdóttir
Subject: RE: SV: SV: About Part-M matter

Efni Re: ACAM inspection questions

Sendandi Jukka Helminen Add contact

Viðtakandi Kristján Sveinbjörnsson Add contact

Dags þri 22:15

Til verndar hafa allar myndir í þessu skeytí verið blokkaðar. Birta myndir Sýna alltaf myndir frá jukka.helminen@konekorhonen.com

Hello Kristian,

as I know, they have not yet done ACAM inspection for gliders.

reg

Jukka Helminen

-- Alkuperäinen viesti:

> Lähettäjä: Kristján Sveinbjörnsson <rafkris@mmedia.is>
> Vastaanottaja: Jukka Helminen <jukka.helminen@konekorhonen.com>
> Päiväys: 13.9.2011 18:06
> Aihe: ACAM inspection questions
>
>Hello Jukka
>
>Thanks for the meeting in Ålleberg.
>One questions.
>Have the CAA in Finland done a ACAM inspection from for gliders?
>
>Gliding regards,
>Kristján Sveinbjörnsson
>

On Thu, 15 Sep 2011 12:57:36 +0000, Katrín Oddsdóttir wrote:

> Nei,
> Ég haf bara fengið frá Svínum. Vantar allt hitt.
> k
>
> -----Original Message-----

Skýrslu nr. 6



FLUGMÁLASTJÓRN ÍSLANDS
ICELANDIC CIVIL AVIATION ADMINISTRATION

ÚTTEKTARSKÝRSLA / AUDIT REPORT

TF-SAX, Úttekt á loftfari notað til einkaflugs (ACAM)

Úttekt nr. / Audit No. : M-GEN-1103 Dags úttekt./Date of Audit: 22.03.2011
Deild / Department : Lofthæfi- og skráningard. - Gátlisti / Checklist : M-SVR-1103-CL-II
Fyrirtæki / Organization : Airw. Sec. Einkaflug - General Aviation Staður / Location : Reykjavík
Tilvísun í heimild / Approval ref. : N/A
Stjórnandi úttektar / Lead Auditor : Þróstur Erlingsson
Aðrir úttektarmenn / Other Auditors : Kristján Sveinbjörnsson Formaður.
Fulltrúar fyrirtækis / Auditees:

1. Tilgangur og umfang / Audit Purpose and Scope

Tilgangur með þessari úttekt var að vakta lofhæfistöðu íslenska loftfaraflotans samkvæmt könnunaráætlun sem er hluti af eftirliti á áframhaldandi lofhæfi loftfara notuð til einkaflugs. Umfang úttektarinnar var eftirfarandi: Part M.A.201(j), M.A.301(1)(2)(3)(5)(6), M.A.302(a)(b)(d)(e)(g), M.A.303, M.A.304 M.A.305(a)(b)(c)(d)(e)(f)(g)(h), M.A.801. KRE 1, KRE 2, KRE 3, KRE 4, KRE 5 KRE 6, KRE 7, KRE 8, KRE 9, KRE 10, KRE 12, KRE 13, KRE 14 , KRE 15

2. Frávik / Non-conformities

Eftirlitin frávik voru skráð í úttektinni.

Nr. fráviks / NC No.	Helti fráviks / Title	Stig / Level	Tillögur til úrb. / Prop. CA	Lokist fyrir / Due day
M-GEN-1103-01	Airworthiness Directives	1	Not specified	Not specified
M-GEN-1103-02	Placards and Markings	1	Not specified	Not specified
M-GEN-1103-03	Aircraft Flight Manual	2	Not specified	20.06.2011

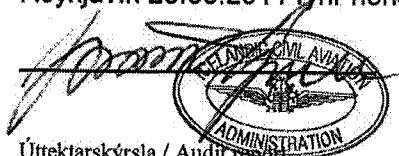
3. Almennar athugasemdir / General Comments

Þar sem tvö frávik flokkast sem stig 1. þá var vélin stöðvuð þar til búið er að ganga í skugga um að Airworthiness Directive verið framkvæmt á umræddu loftfari, og samþykkt af flugmálastjórn, einnig þar til merkingar í stjórnklefa loftfarsins hafa verið uppfærðar frá þýsku riti yfir á ensku.

4. Samantekt / Summary

Úttektin var framkvæmd í aðstöðu Svifflugsfélags Íslands við Reykjavíkurflugvöll. Framkvæmd var handahófsskoðun á viðhaldsskrám ásamt því sem loftfarið var skoðað. Flugmálastjórn þakkar aðstoð og greinargóð svör við framkvæmd úttektar

Reykjavík 23.03.2011 fyrir hönd flugöryggissviðs,



Úttektarskýrsla / Audit Report
M-GEN-1103



FLUGMÁLASTJÓRN ÍSLANDS
ICELANDIC CIVIL AVIATION ADMINISTRATION

FRÁVIK / NONCONFORMITY

Airworthiness Directives

- Einkaflug - General Aviation - TF-SAX, Úttekt á loftfari notað til einkaflugs (ACAM)

Tilv. í heimild / Approval ref.: N/A

Frávika nr. / NC No. : M-GEN-1103-01 Dags / Date: 22.03.2011
Staða / Status : Opíð / open
Stig / Level: 1
Kröfur / Requirements: Part M - M.A.303
Grein / Paragraph:
Ítarefní / Further Ref.:

Ábyrgur fyrir hönd FMS / Responsible on behalf of ICAA: Þróstur Erlingsson
Tengiliður v. úrbótaaðgerðar / Orgz. contact responsible for CA: Kristján Sveinbjörnsson Formaður

1. Frávik / Non Conformance Details

EKKI gat fengist staðfest að Airworthiness Directive Númer AD2002-082 hafi verið framkvæmt á vélinni TF-SAX. Viðhaldsvottorð fyrir þessari AD nótum fannst ekki við skoðun á gögnum vélarinnar.

2. Úrbætur / Corrective Action

3. Athugasemdir / Comments

Þar sem þetta frávik flokkast sem stig 1. þá var vélun stöðvuð þar til búið er að leiðréttu frávikið.



FLUGMÁLASTJÓRN ÍSLANDS
ICELANDIC CIVIL AVIATION ADMINISTRATION

FRÁVIK / NONCONFORMITY

Placards and Markings

- Einkaflug - General Aviation - TF-SAX, Úttekt á loftfari notað til einkaflugs (ACAM)

Tilv. í heimild / Approval
ref.: N/A

Frávika nr. / NC No. : M-GEN-1103-02 Dags / Date: 22.03.2011
Staða / Status : Opið / open
Stig / Level: 1
Kröfur / Requirements: Part M - M.A.302
Grein / Paragraph: d
Ítarefni / Further Ref.: KRE 02

Ábyrgur fyrir hönd FMS / Responsible on behalf of ICAA: Þróstur Erlingsson
Tengiliður v. úrbótaaðgerðar / Orgz. contact responsible for CA: Kristján Sveinbjörnsson

1. Frávik / Non Conformance Details

Allar Merkingar, þyngdarupplýsingar, hraða og farangurs merkingar, neyðarútgangs merkingar fyrir flugmann eru á þýsku. Flughandbókin er á ensku, en samræmis er þörf á milli merkinga í flughandbók framleiðanda og á merkingum sem eru í stjórnklefa loftfarsins.

2. Úrbætur / Corrective Action

3. Athugasemdir / Comments

þar sem þetta frávik flokkast sem stig 1. þá var vélin stöðvuð þar til búið er að leiðréttu frávikið



FLUGMÁLASTJÓRN ÍSLANDS
ICELANDIC CIVIL AVIATION ADMINISTRATION

FRÁVIK / NONCONFORMITY

Aircraft Flight Manual

- Einkaflug - General Aviation - TF-SAX, Úttekt á loftfari notað til einkaflugs (ACAM)

Tilv. í heimild / Approval ref.: N/A

Frávik nr. / NC No. :	M-GEN-1103-03	Dags / Date:	22.03.2011
Staða / Status :	Opið / open		
Stig / Level:	2	Lokist fyrir / Due Date:	20.06.2011
Kröfur / Requirements:	Part M -	M.A.401	
Grein / Paragraph:	(b)		
Ítarefní / Further Ref.:			

Ábyrgur fyrir hönd FMS / Responsible on behalf of ICAA: Þróstur Erlingsson
Tengiliður v. úrbótaaðgerðar / Orgz. contact responsible for CA: Kristján Sveinbjörnsson

Meðfylgjandi frávik er af stigi 2. Gögn um endanlegar úrbótaaðgerðir skal skilað skriflega til flugöryggissviðs eigi síðar en dags sem getið er um að ofan [Lokist fyrir]. Lýst skal aðgerðum sem hafa verið framkvæmdar eða verða framkvæmdar til leiðréttlingar á fráviki sem fannst en jafnframt skal lýst þeim aðgerðum, t.d breytingu á verklagsreglum, kerfum, stöðum eða viðmiðunum, sem koma í veg fyrir að sambærilegt frávik endurtaki sig.
The following nonconformity is classified as level 2.

1. Frávik / Non Conformance Details

Flughandbók sem staðsett er í Log bók hefur ekki verið uppfærð í nýjustu útgáfu.

2. Úrbætur / Corrective Action

3. Athugasemdir / Comments

Skjal nr. 7

Frávik nr. 1 AF 3

Loftfar TF- SAX

Nr. 1029

Tillaga um úrbætur

Hvers vegna gerðist þetta og hvað var gert til að koma í veg fyrir að það endurtaki sig?

Eftir úrtaksskoðun skoðunarmanns Flugmálastjórnar á TF-SAX. Gerðar voru 3 fráviks athugasemdir. Hér fyrir neðan er svar við fyrstu athugasemdinni.

1. Airworthiness Directives.

Athugasemd var gerð við að ekki fannst staðfest að nota nr. AD2002-082 hefði verið framkvæmd. Við skoðun í gögnum vélarinnar síðar kom strax í ljós að umrædd AD nota sem fjallar um breytingu á flughandbók hafði verið skrifuð út í árskoðun 28.mars árið 2002 sem nota nr. TM-8011. Einnig skrifuð út í árskoðunarpappírum 24. apríl 2004 sem LTA 2002-082. Þá hafði einnig verið kvittað fyrir nótunni af ER (Einari Ragnarssyni) á AD-lista dags 30. júní. 2009 ásamt því að á eldri þýskum DA-nótulista hafði verið merkt V við viðkomandi nótum sem væntanlega þýðir að hún hafi verið stemmd af. Allt þetta kom fram í gögnum vélarinnar.

Spurt er: A) hvers vegna gerðist þetta og B) hvað var gert til að koma í veg fyrir að þetta endurtaki sig.

A) Ástæða þess að umrædd athugasemd var gerð, var að gögn vélarinnar voru ekki skoðuð nægjanlega af hálfu skoðunarmanns og sjálf notan lá ekki fyrir.

B) Til að koma í veg fyrir að atvikið endurtaki sig þá þarf að tryggja að skoðunarmenn skoði og lesi gögn betur áður er gerð er formleg athugasemd.

Hvernig var frávíkinu lokað (lagfært)?

Airworthiness Directives. Lesin voru gögn svifflugunnar og nótan prentuð út og vistuð í gögnum svifflugunnar. Þá er því beint sérstaklega til skoðunarmanna FMS að gögn þess loftfars sem er verið að skoða séu skoðuð næganlega þannig að ekki komi til ástæðulausra athugasemda. Einnig er því beint munnlega til umsjónarmanna svifflugna Svifflugfélagsins að mælt er með að hafa aðgengilegar allar AD nótur loftfarsins, gamlar sem nýjar.

Þá er ítrekað að hér var ekki um frávik að ræða samkvæmt gögnum loftfarsins og því eðlilegt að frávikið verði fellt formlega niður og er hér með þess krafist og niðurstaða send viðkomandi.

Vegna tortryggni FMS fylgja ljósrit af viðhaldsgögnum svifflugunar er tengjast viðkomandi AD nótum.

Skýrsla um úrbætur ásamt stoðögnum skal senda inn til flugöryggissviðs Flugmálastjórnar Íslands innan tilgreindrar dagsetningar sem gefin er í frávikakýrsunni.

Tilgreina skal ráðstafanir til að greina og lagfræra viðfangsefni fráviksins.

Eigandi / umráðandi sem leggur fram tillögur um úrbætur

Svifflugfélag Íslands

Nafn

Hilfjan Svartfjörður

Undirskrift

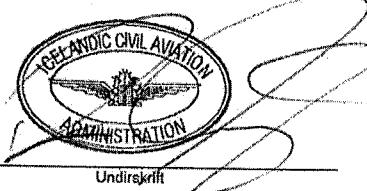
1. Júní 2011

Dagsetning

Samþykki Flugmálastjórnar Íslands á skýrslu um úrbætur

Rúnar Sigurðsson

Nafn



06. JÚNÍ 2011

Dagsetning

Skjal nr. 8

Frávik nr. 2 AF 3

Loftfar TF- SAX

Nr. 1029

Tillaga um úrbætur

Hvers vegna gerðist þetta og hvað var gert til að koma í veg fyrir að það endurtaki sig?

Eftir úrtaksskoðun skoðunarmanns Flugmálastjórnar á TF-SAX. Gerðar voru 3 fráviks athugasemdir. Hér fyrir neðan er svar við annari athugasemdinni.

Placard and Markings.

Athugasemd var gerð við að merkingar á rituðum leiðbeiningarmiðum í loftfarinu voru á þýska tungu. Fullyrti skoðunaraðili að merkingar á þýska tungu megi ekki nota í íslensk skráðu loftfari.

Merkingum hefur verið breytt á enska tungu.

Spurt er: A) hvers vegna gerðist þetta og B) hvað var gert til að koma í veg fyrir að þetta endurtaki slg.

A) Ástæða þess að umrædd athugasemd var gerð var að loftfarið var keypt notað frá þýskalandi fyrir 3 árum og ekki voru til staðar upplýsingar eða þekking um að merkingar um borð í þýsk smíðuðum svifflugum mætti ekki vera á þýska tungu. Ekki finnst tilskipun um að ekki megi nota þýska tungu á merkingum í þýsksmíðaðri svifflugu.

B) Til að þetta brot endurtaki sig ekki verður ekki annað séð en opinberir aðilar þurfi að banna kaup á þýskskráðum notuðum loftförum eða setja inn í skoðunareyðublöð eða aðrar upplýsingaveitir á hvaða tungu merkingar um borð í loftfari skuli vera á. Svifflugfélagið mun upplýsa skoðunarmenn félagsins munnlega um þetta frávik.

Hvernig var fráviku lokað (lagfært)?

Öllum merkingum um borð í svifflugunni hefur verið breytt yfir á enska tungu.

Kallað er eftir tilvísunum í hvaða reglum þessi krafa kemur fram. Hana er ekki að finna í Part-M. Vegna tortryggji FMS fylgja myndir af nýjum merkingum um borð í svifflugunni.

Hvernig var frávíkinu lokað (lagfært)?

Flughandbók á þýska tungu hefur verið aðskilin og sett í sérstaka vistun.

Sérstök skúffa í skjalaskáp í viðhaldsstöð félagsins hefur verið sérstaklega merkt "útrunnin gögn" og hefur flughandbókin sem er á þýska tungu verið sett í viðkomandi skúffu. Vegna tortryggni FMS fylgja myndir af skúffunni sem sýnir sannarlega að viðkomandi handbók í skúffunni á þeim tíma sem myndin er tekin.

Lagt er til að FMS bregðist við frávíkinu og tryggi með tryggri upplýsingagjöf til flugrekenda viðbrögð við slíku fráviki sem hér er nefnt svo það endurtaki sig ekki.

Pá er kallað eftir staðfestingu og yfirlýsingu frá FMS hvort hér sé augljóslega og sannarlega um frávik að ræða og í hvaða reglum megi finna ákvæði um þetta frávik.

Skýrsla um úrbætur ásamt stoðgönum skal senda inn til flugöryggissviðs Flugmálastjórnar Íslands innan tilgreindrar dagsetningar sem gefin er í frávikakýrsunni.

Tilgreina skal ráðstafanir til að greina og lagfræra viðfangsefni fráviksins.

Eigandi / umráðandi sem leggur fram tillögur um úrbætur

Svifflugfélag Íslands

Nafn


Sverjan Svartbjörnsson
Undirskrift

26. maí 2011

Dagsetning

Samþykki Flugmálastjórnar Íslands á skýrslu um úrbætur

Nafn

Undirskrift

Dagsetning

Stylur nr. 9

Frávik nr. 3 AF 3

Loftfar TF- SAX

Nr. 1029

Tillaga um úrbætur

Hvers vegna gerðist þetta og hvað var gert til að koma í veg fyrir að það endurtaki sig?

Eftir úrtaksskoðun skoðunarmanns Flugmálastjórnar á TF-SAX. Gerðar voru 3 fráviks athugasemdir. Hér fyrir neðan er svar við þriðju athugasemdinni.

Aircraft flight manual.

Athugasemd var gerð við að flughandbók á þýska tungu sem fest var við loggbók vélarinnar var ekki uppfærð og einnig að hún var á þýska tungu.

Flughandbókin hefur verið aðskilin frá loggbók vélarinnar.

Spurt er: A) hvers vegna gerðist þetta og B) hvað var gert til að koma í veg fyrir að þetta endurtaki sig.

A) Ástæða þess að umrædd athugasemd var gerð var að skoðunaraðili taldi óuppfærða flughandbók mætti ekki vera fest við loggbók. Þegar svifflugan var keypt notuð frá þýskalandi fyrir 3 árum fylgdi flughandbókin með loggbókinni. Svifflugan var skoðuð sérstaklega svokallaðri útflutningsskoðun af fulltrúa þýsku Flugmálastjórnarinnar. Rekstraraðili svifflugunnar hafði ekki upplýsingar um að hér væri um óheimila staðsetningu flughandbókar að ræða enda liggja ekki frammi aðgengilegar upplýsingar um sílika smámunasemni. Vakin er athygli á að nýjasta útgáfa flughandbókar er að finna um borð í svifflugunni og nýjasta útgáfa flughandbókarinnar liggur einnig frammi í félagsskála Svifflugfélagsins ásamt að fylgja viðhaldsgögnum svifflugunnar. Umrædd loggbók er fyrst og fremst notuð sem viðhaldsgagn og er vistuð með öðrum viðhaldsgögnum.

B) Til að tryggja að þetta brot endurtaki sig ekki þarf FMS gefa út upplýsingablað um málið og kynna fyrir flugrekendum.

Svifflugfélagið mun upplýsa skoðunarmenn félagsins munnlega um þetta frávik. Þá þarf FMS að setja fram skýra tilskipun t.d. á skoðunareyðublöðum um að gamlar flughandbækur skuli ekki vera aðgengilegar og um leið sérstaklega merktar ógildar eða setja skýrar og aðgengilegar reglur um að gömlum flughandbókum sé fargað með tryggum hætti.

Hvernig var frávikinu lokað (lagfært)?

Flughandbók á þýska tungu hefur verið aðskillin og sett í sérstaka vistun.

Sérstök skúffa í skjalaskáp í viðhaldsstöð félagsins hefur verið sérstaklega merkt "útrunnin gögn" og hefur flughandbókin sem er á þýska tungu verið sett í viðkomandi skúffu. Vegna tortryggni FMS fylgja myndir af skúffunni sem sýnir sannarlega að viðkomandi handbók í skúffunni á þeim tíma sem myndin er tekin.

Lagt er til að FMS bregðist við frávakinu og tryggi með tryggri upplýsingagjöf til flugrekenda viðbrögð við slíku fráviki sem hér er nefnt svo það endurtaki sig ekki.

Pá er kallað eftir staðfestingu og yfirlýsingu frá FMS hvort hér sé augljóslega og sannarlega um frávik að ræða og í hvaða reglum megi finna ákvæði um þetta frávik.

Skýrsla um úrbætur ásamt stoðgögnum skal senda inn til flugþryggissviðs Flugmálastjórnar Íslands innan tilgreindrar dagsetningar sem gefin er í frávikakýrsunni.

Tilgreina skal ráðstafanir til að greina og lagfræra viðfangsefni fráviksins.

Eigandi / umráðandi sem leggur fram tillögur um úrbætur

Svifflugfélag Íslands

Nafn


Sverrir Svartason
Undirskrift

26. maí 2011

Dagsetning

Samþykki Flugmálastjórnar Íslands á skýrslu um úrbætur

Nafn

Undirskrift

Dagsetning

Katrín Oddsdóttir

From: Kristján Sveinbjörnsson <rafkris@mmedia.is>
Sent: 14. september 2011 14:46
To: Katrín Oddsdóttir
Subject: Fwd: ACAM TF-SAX
Attachments: mime-attachment.gif; ATT00001.txt; mime-attachment.gif; LHD2010.doc; TF-SAX.pdf; ATT00002.txt

Sæl Katrín

Fann athugasemdirnar vegna fyrri skoðunar á TF-SAX, hér í viðhengi.

Til að átta sig á umfangi þessarar skoðunar er eftirfarandi vinnulisti:

14-21/3 2011 6x mailsamskipti vegna ACAM	Kristján 2 tímar
21/3 2011 Undirbúningur vegna ACAM skoðunar á TF-SAX	Kristján 3 tímar
22/3 2011 Skoðunartími ACAM skoðunar á TF-SAX	Kristján
4 tímar	
22/3 2011 Skoðunartími ACAM skoðunar á TF-SAX	Einar
3 tímar	
23/3 2011 Móttekin og lesin svör FMS við skoðun TF-SAX	Kristján
1 tímar	
14/4 2011 Yfirferð og ljósritun v. athugas. AD nótum TF-SAX	
Kristján 3 tímar	
19/4 2011 Yfirferð og lagf. v. athugas. manual TF-SAX	
Kristján 2 tímar	
19/4 2011 Nýjar merkingar á ensku fyrir TF-SAX	Skúli
3 tímar	
26/4 2011 Nýjar merkingar á ensku fyrir TF-SAX	Skúli
3 tímar	
9/5 2011 Samin svör vegna athugas. TF-SAX	Kristján 4 tímar
9/5 2011 Yfirferð og staðfesting v. svara TF-SAX	
Einar 2 tímar	
10/5 2011 lögð inn svör vegna athugas. TF-SAX	Kristján 1
tímar	
26/5 2011 Móttekin og lesin svör FMS við skoðun TF-SAX	Kristján
1 tímar	
31/5 2011 Endurnýjuð svör vegna athugas. TF-SAX	
Kristján 3 tímar	
31/5 2011 Yfirferð og staðfesting TF-SAX	
Einar 2 tímar	
1/6 2011 Lögð inn svör vegna athugas. TF-SAX	Kristján 1
tímar	
Samtals vinna 3 manna	38 tímar

Eins og sjá má er umfang þessarar skoðunar fyrir félagið nokkuð mikil en þetta er í fyrsta skipti sem þannig skoðun er framkvæmd hjá félagini.

Ef við reiknum vinnuna á sama verði og Flugmálastjórn tekur fyrir sína vinnu (kr. 9.500 pr tíma) kostar þessi skoðun félagið 361 þúsund + akstur og efni.

Af fyrri reynslu er líttill áhugi á að fá svona skoðun yfir sig í skyndingu þegar svifflugur eru í fullri notkun. Hver á að taka á sig þessa vinnu í félagi sem rekið er í sjálfbóðavinnu?

Kv
Kristján

Begin forwarded message:

> From: Þróstur Erlingsson <throstur@caa.is>
> Date: March 23, 2011 7:20:09 PM GMT+00:00
> To: Kristján Sveinbjörnsson <rafkris@mmedia.is>
> Subject: ACAM TF-SAX
>
> Sæll Kristján, og takk fyrir síðast.
>
> 'Eg kem þessari úttekt hér með á þig í pósti þar sem það tekur tíma að
> senda þetta, "Færð líka bréf".
>
> Athugaði þetta með sjúkrakassa málið, látum það mál vera eins og það
> er.
>
> Þú þarfst samt sem áður að skipta um miðana í Cockpiti og athuga með
> þessa AD nótu, og auðvitað gefa mér svar og fá það sammþykkt fyrir
> næsta flug, og nota bara nýjustu rev á AFM.
>
>
> Hér er formið LHD 201 sem þú fyllir út til að svara mér formlega
> fyrir hvert frávik, og úttektin TF-SAX
>
> Gangi þér vel
>
> Form LHD 201
>

Skjal nr. 11

European Parliament resolution of 3 February 2009 on an Agenda for Sustainable Future In General and Business Aviation (2008/2134(INI))

The European Parliament,

- having regard to the communication from the Commission of 11 January 2007 entitled "Agenda for Sustainable Future in General and Business Aviation" (COM(2007)0869),
 - having regard to the proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council of 25 June 2008 amending Regulations (EC) No 549/2004, (EC) No 550/2004, (EC) No 551/2004 and (EC) No 552/2004 in order to improve the performance and sustainability of the European aviation system (COM(2008)0388),
 - having regard to the proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council of 25 June 2008 amending Regulation (EC) No 216/2008 in the field of aerodromes, air traffic management and air navigation services and repealing Council Directive 2006/23/EC (COM(2008)0390),
 - having regard to Directive 2008/101/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 amending Directive 2003/87/EC so as to include aviation activities in the scheme for greenhouse gas emission allowance trading within the Community⁽¹⁾,
 - having regard to Regulation (EC) No 549/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 laying down the framework for the creation of the single European sky⁽²⁾, Regulation (EC) No 550/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the provision of air navigation services in the single European sky⁽³⁾, and Regulation (EC) No 551/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the organisation and the use of airspace in the single European sky⁽⁴⁾,
 - having regard to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council of 20 February 2008 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency⁽⁵⁾ (EASA Regulation),
 - having regard to Council Regulation (EEC) No 95/93 of 18 January 1993 on common rules for the allocation of slots at Community airports⁽⁶⁾ (Slot Allocation Regulation),
 - having regard to Commission Regulation (EC) No 376/2007 of 30 March 2007 amending Regulation (EC) No 1702/2003 laying down implementing rules for the airworthiness and environmental certification of aircraft and related products, parts and appliances, as well as for the certification of design and production organisations⁽⁷⁾,
 - having regard to Commission Regulation (EC) No 376/2007 of 30 March 2007 amending Regulation (EC) No 2042/2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks⁽⁸⁾,
 - having regard to Council Regulation (EC) No 219/2007 of 27 February 2007 on the establishment of a Joint Undertaking to develop the new generation European air traffic management system (SESAR)⁽⁹⁾,
 - having regard to the Cost Effective Small Aircraft (CESAR) project financed under the 6th Framework Programme for Research and Technological Development,
 - having regard to the communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of Regions of 25 June 2008 entitled "Single European Sky II : towards more sustainable and better performing aviation" (COM(2008)0389),
- having regard to the communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions of 24 January 2007 entitled "An action plan for airport capacity, efficiency and safety in Europe" (COM(2006)0819),
- having regard to the communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of Regions of 30 April 2008 entitled "On the application of Regulation (EEC) No 95/93 on common rules for the allocation of slots at Community airports, as amended"(COM(2008)0227),

5. Welcomes the recent adaptation of maintenance standards for aircraft not involved in commercial air transport and in particular for aircraft not classified as "complex motor-powered aircraft" as a good example of proportionate regulation;
6. Considers that a degree of flexibility at the implementation stage would be desirable as far as general aviation is concerned; believes that this could be achieved by delegating certain supervisory powers to sports and recreational aviation associations and organisations subject to appropriate oversight by the relevant aviation authority and provided that there is no conflict of interests;
7. Invites the Commission to examine the possibility of laying down simplified security procedures and screening processes for business aviation passengers without in any way compromising their security and safety;
8. Suggests that the Commission facilitate the exchange of best practice on security measures at small to medium-sized airports;

Airport and airspace capacity

9. Points out that it becomes increasingly difficult for general and business aviation to get access not only to major airports but also to regional airports as growing demand from commercial air transport is placing a strain on the availability of slots and parking stands;
10. Urges the Commission and Member States, through their airport authorities, to tackle these problems by implementing measures to optimise the use of existing capacity by better planning and through the deployment of modern technologies, such as foreseen in the Commission Action Plan for airport capacity, efficiency and safety in Europe ("the Commission's Action Plan");
11. Awaits the advice of the new Community Observatory on Airport Capacity on developing measures to improve the capacity of the European airport network and expects the observatory to play an important role in the implementation of the Commission's Action Plan;
12. Believes that helicopters can be an important short-haul means of connecting between airports and urges the Commission and Member States to include them in capacity-enhancing strategies;
13. Encourages Member States and regional and local authorities to invest in the modernisation and establishment of small and medium-sized airports, which are of major importance for general and business aviation;
14. Encourages the Member States to invest in specific infrastructure necessary for the operation and stationing of aircraft in the field of general and business aviation;
15. Encourages Member States, as well as regional and local authorities, to involve all interested parties in consultation processes with a view to dedicating, where appropriate, potential or existing airports for use specifically by general and business aviation; where decommissioned military airports are concerned, the consultation should include military authorities;
16. Considers it vitally important that airspace zoning around small and medium-sized airports be appropriate for users;
17. Underlines that business aviation should be given, where possible, adequate access to major airports in order to enable it to connect Europe's regions to its economic centres and requests the Commission to examine and prepare a report to Parliament by the end of 2009 on whether there is a need to adapt relevant provisions of the existing Slot Allocation Regulation;
18. Stresses the need to develop, at European level, a harmonised approach for guaranteeing consistency between airport slots and flight plans, calls on the Commission to propose appropriate measures and encourages the participation of the European airport coordinators in this matter;
19. Expects that the introduction of a system of Air Traffic Management with state-of-the-art and innovative technologies within the framework of the SESAR Joint Undertaking would contribute to fighting fragmentation of European airspace and its forecasted congestion and would significantly

34. Requests the Commission to report back to the European Parliament by the end of 2009 on progress achieved in relation to the issues identified in this resolution;

35. Instructs its President to forward this resolution to the Council and Commission and the governments and parliaments of the Member States.

The report was adopted with 524 votes in favor, 74 against and 6 abstentions