

Svar

innanríkisráðherra við fyrirspurn frá Sigríði Ingibjörgu Ingadóttur um millilandaflug.

1. *Hversu oft hafa farþegaflugvélar í millilandaflugi þurft að hætta við landingu á Keflavíkurflugvelli á síðustu 10 árum? Svar óskast sundurliðað eftir árum.*

Árlega berast meira en 25 þúsund flugáætlanir, þ.e. tilkynningar um fyrirhugaða landingu, til Keflavíkurflugvallar. Flugáætlanir berast rafrænt í formi skeyta og taka til atriða eins og flugleiðar, gerðar vélar, fjölda farþega, komutíma, varaflugvallar ef á þarf að halda og fleiri atriða. Til viðbótar berst síðan nokkur fjöldi afboðana en meginreglan er að í þeim kemur ekki annað fram en að fallið hafi verið frá fyrirhugaðri landingu. Aðrar upplýsingar, eins og ástæður og hvert verði flogið í staðinn eru alla jafna ekki gefnar enda gera alþjóðlegar reglur ekki ráð fyrir því og ekki hefur verið litið á þær upplýsingar sem tölfræðilega mikilvægar.

Skóðað var hvort að draga mætti umræddar upplýsingar út úr fyrirbyggjandi rafrænum gögnum Isavia ohf. en það reyndist ekki hægt. Ekki er haldið utan um þessar upplýsingar með neinni skráningu sem gæti gert það mögulegt að kalla fram svar við fyrirspurninni.

Til að gefa hugmynd um í hve miklum mæli flugvélar þurfa frá að hverfa á forsendum fyrirspurnarinnar var haft samband við Icelandair. Félagið hefur gefið upp tölur um vélar/flug sem þurft hafa að leita annað eftir að undirbúningur aðflugs er hafinn. Það er besta nálgun við að meta hve oft flugvélar, sem miðað var við að mundu lenda á Keflavíkurflugvelli, hafa þurft frá að hverfa vegna ófyrirsjáanlegra aðstæðna, oftast veðurs. Í eftirfarandi töflu kemur fram hvert hefur þurft að snúa sér með vélarnar í þessum tilvikum eftir árum:

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Reykjavík	0	0	1	2	1	3	1	0	0
Egilsstaðir	0	1	1	0	0	1	1	1	0
Akureyri	0	0	0	0	0	3	1	1	0
Glasgow	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Alls	0	1	2	2	1	7	4	2	1

Rétt er að taka fram að flugvélar geta hætt við landingu á tilteknum flugvelli á öllum stigum flugs, allt frá brottfararflugvelli til landingar á öðrum áfangastað. Ákvörðun um breytingar á flugáætlunum og þar með landingarstöðum er tekin af þeim sem rekur viðkomandi loftfar eða flugstjóra eða þá í samvinnu beggja. Litlar líkur eru á að breytingar verði á þessu fyrirkomulagi þar sem það tíðkast nær undantekningalaust í þessum geira.

Ástæður þess að ekki er lent á velli sem upphaflega var miðað við að lenda á við brottför geta verið ýmsar, svo sem veður, bilanir, veikindi farþega eða aðrar upptakomur um borð í flugvélum. Ef ekki er um nauðlendingu að ræða er flugrekendum að mestu í sjálfs vald sett að ákveða hvar viðkomandi vél er lent. Sú ákvörðun getur einnig byggst á viðskiptalegum forsendum, svo sem aðgengi að varahlutum og viðgerðarþjónustu, nýtingu á flugflota o.s.frv.

2. *Hvar lentu þessar flugvélar í þeim tilfellum sem landing í Keflavík var ekki möguleg?*

Svar óskast sundurliðað eftir árum og flugvöllum.

Sjá svar við 1. tölul. fyrirspurnarinnar.