



Morten Dambæk, stjóri á Statens Luftfartsvæsen:

Onki galið við trygdini hjá Atlantic Airways

– Bæði flogskipari og stýrimaðir eru vel kendir við flogviðurskiptini á flogvöllum í Vágum og flogfarið lýkur öll kröf hvat trygd viðvikur

Herfyri var skiving í blóðunum um trygdina hjá føroyska flogfelagnum Atlantic Airways. Spurnartekin varð sett bæði við kvalifikatiónirnar hjá flogskipara og stýrimanni og eisini varð ívast í, um flogfarið var nóg trygt, aftaná at tað var fyr óhappi á vølli herfyri.

Nevndarformaðurin í Atlantic Airways, Eyðfinnur Jacobsen, advokatur, helt ikki, at flogfelagið kundi lata hesar spurningar sleppa ósvaraðar. Hann sendi tí lesarabrevið, sum var orsökkin til ívamálini, í týðdum líki og á føroyskum til stjóran fyri Statens Luftfartsvæsen, Morten Dambæk. Statens Luftfartsvæsen er garanturin fyri, at trygðin hjá flogföllum, sum flúgva til og úr Danmark er í lagi. Lýkur eitt flogfelag í ríkinum ikki trygdartreytirnar, so verður tað steðgað. Statens Luftfartsvæsen er nú komið við einum úttali. Stjórin sigur millum annað:

– Både kaptajn og andenstjórman var fuldt fortlørlige med bemyndningen af Vagar lufthavn.

– Kaptajnen havde haft ansættelse i selskabet siden primo 1988, og andenpiloten, der ud over at være kaptajn også var instruktør på typen, havde været knyttet til selskabet siden oprettelsen af dette i 1988.

– Kaptajnen havde gennemgået en grundlæggende typeuddannelse ved US Air i San Diego og har sidenhen deltaget i flere kvalifikationsprøvnings på den syntetiske flyvetræner, som fabrikken British Aerospace har i England. I sommeren 1989 afsluttede han en særlig kap-

Statens Luftfartsvæsen
Luftfartstilsynet

Advokat Eyðfinnur Jacobsen
Vágabotnur
Postboks 1218
PR-110 Tórshavn
Færøerne

Dato: 21. marts 1995
Deres brev af: 6. marts 1995

Vor ref.: 78-02018FLU-1
MD/KFM
Deres ref.:

Sagsejender / værer: Morten Dambæk/325

Emne: på Atlantic Airways – avisartikel om manglende luftdygtighed m.m.

De har i Deres ejendommelighed af bestyrelsesformand for på Atlantic Airways fremsendt en avisartikel og en oversættelse af denne med titlen "Åbent brev til Færøernes Lufdstyre – Oplysninger og anmodninger til lufdstyret vedrørende Atlantic Airways".

De ingen i Luftfartstilsynet taler eller kan læse færøse, kan vi alene forholde os til den oversættelse. De har fremsendt af artiklen.

Indlægget beskæftiger sig med to i princippet forskellige forhold, nemlig dels om besættningen har været kvalificeret, også i relation til de særlige forhold på Færøerne, og dels om flyet efter reparation fortsat er sikkert.

Til disse to forhold kan vi oplyse følgende:

Både kaptajn og andenpilot var fuldt fortlørlige med bemyndning af Vagar Lufthavn.

Kaptajnen havde haft ansættelse i selskabet siden primo 1988, og andenpiloten, der ud over at være kaptajn også var instruktør på typen, havde været knyttet til selskabet siden oprettelsen af dette i 1988.

Kaptajnen havde gennemgået en grundlæggende typeuddannelse ved US Air i San Diego og har sidenhen deltaget i flere kvalifikationsprøvnings på den syntetiske flyvetræner, som fabrikken British Aerospace har i England. I sommeren 1989 afsluttede han en særlig kaptajntræning med bl.a. en praktisk prøve over for Luftfartstilsynet. Denne prøve blev afsluttet med tilfredsstillende resultat.

Flyet blev efter havariet repareret af British Aerospace, som også har fremstillet det.

Flyets styrke er fuldt ud blevet genoprettet, og det ligger ikke af skadet metaltræthed. Flyet blev ikke deformert ved ulykken, men fik buler i skindet og ridser i understel. Både skind og understel blev udskiftet.

Med venlig hilsen
Morten Dambæk
Morten Dambæk
Chef for Luftfartstilsynet

Brævið frá Statens Luftfartsvæsen til Atlantic Airways

tajnstræning med bl. a. en praktisk prøve over for Luftfartstilsynet. Denne prøve blev afsluttet med tilfredsstillende resultat.

– Flyet blev efter havariet repareret af British Aero-

space, som også har fremstillet det.

– Flyets styrke er fuldt ud blevet genoprettet, og det lider ikke af accelereret metaltræthed. Flyet blev ikke deformert ved u-

heldet, men fik buler i skindet og ridser i understel. Både skind og understel blev udskiftet.

justinus

ST fund um altjóða sjógv:

Helst ein avtala í heyst

Roknað verður við at avtalan verður ikki so avgjørd, sum fleiri av limalondunum vilja hava. Eitt nú Noreg og Kanada. ST-fundurin byrjaði mánadagin í New York

Mánadagin setti ST aftur fundin um fiskiskap í altjóða sjógvum útánfyri 200 fjórðingamarkið. Hetta er triðja árið á rað, at ST-limalondini víðgæra hendan spurning og roknað verður við, at ein avtala liggur greið seint í heyst.

Men stríðið millum ES og Kanada í løtuni um fiskiskapin hjá ES skipum útánfyri 200 fjórðingum út fyri New Foundlandi kann geva trupuleikar, sum kunnu seinka arbeiðinum. Eygleiðarar meta, at hetta stríð kann eisini fáa týðning fyri arbeiðslagið á ST-fundinum. Kanada hevur tikið fiskiskapin hjá ES skipum, serliga sponskum, í egnar hendur og hevur tikið sponsk fiskiskap. Seinast sunnukvöldið, tá kvøttu teir veirarnar hjá einum sponskum trolara.

Stovnar oyddir

ST-tingingarnar byrjaði í 1993, aftaná at fleiri lond, sum eru bundin at fiskivinnuni, høvdu tikið í egnar barm og viðgengið, at ein stórt partur av heimsins fiskastovnum vóru ov hart troyttir. Einstakir fiskastovnar eru í dag so niðurfiskaðir, at vinnuligur fiskiskapur kann ikki spyrjast burtúr.

Aftan á fyra umfór við høvudstinginum og fleiri millumfór við tingingum liggur nú eitt fyrirliggjandi uppskot á borðinum. Avtalan, sum eitt nú Noreg vil hava at vera bindandi, skal byggja á prinsippið um gagnnýtan at tilfeinginum í havinum á burðardyggum stöð. Avtalan skal avmarka fiskiskapin innan fyri 200 fjórðingum og eisini útánfyri 200 fjórðingum hjá teimum einstøku limalondunum, ella tað sum í vanligari talu verður nevnt altjóða sjógvur.

Fáar reglur

Tann stóri spurningurin er framvegis hvør skal handheva eftirlitið í altjóða sjógvum, hvussu eftirlitið skal fremjast og hvørjar heimildir, tann sum hevur eftirlitið skal fáa. Í dag er tað sera torført, at fáa reglur um fiskiskap í altjóða sjógvum. Loynikrókurin í Barentshavinum og óseman á Grandbank eru greið dømi

um hetta.

Tað er júst hesar trupuleikar, sum ST skal bota um Strandalondini vilja hava so strangar reglur sum møguligt. Noreg legði í fjør eitt uppskot fram um, at strandalondini skulu fremja eftirlitið og taka skip sum bróta reglurnar, sum ST ásetir. Hetta uppskot fekk lítil undirtøku.

Móti strandalondunum, sum eitt nú Noreg standa stórar tjóðir bæði innan fyri og útánfyri ES. Lond sum í mong ár hava verið bundin av at veidda fisk langt burturfrá teirra egna sjógvum. ES vil móguliga ganga við til eina avtalu sum er minni strong enn noskra uppskotið. ES vil fyrst og fremst sleppa undan, at bert nøkur fá lond skulu standa fyri at handheva rættin í altjóða sjógvum. ES vil sleppa undan, at fleiri lond fara undir sama tiltak sum Kanada.

Hetta merkir, at ES kann ganga við til, at Noreg og Russland, saman við londum sum hava søgulig rættindi í Barentshavinum, ES lond, Føroyar og Polen skulu handheva rættin í altjóða sjógvum í hesum øki. Tó er ikki víst at londini við stórum farfiskiflota, eitt nú Suðurkorea vilja ganga við til slíka skipan. Hesi londini vilja hava so fáar avmarkingar sum móguligt í altjóða sjógvum.

Tað týðningarmesta í ST-tingingunum komandi vikurnar verður hvør skal handheva nýggju reglurnar hjá ST og hvussu stóra heimild skulu hesi lond hava.

Á hesum økinum vilja Noreg og Kanada hava rætt at taka skip. Hetta vil ST-fundurin ongantíð góðtaka.

Eitt annað uppskot er, at ST setir eygleiðarar umborð á hvørt einstakt skip, sum veidir í altjóða sjógvum. Fleiri lond eru tó ívason um nakað gagn er í hesum.

ST-fundurin kann koma at broyta grundarlagið hjá fleiri av teimum skipum, sum føroyingar seinastu árin hava keypt og sum nú sigla undir henteikaflaggi.

justinus