



Luftfartstilsynet
Civil Aviation Authority - Norway

Årsmelding 2001



CWY
269 X 150



Luftfartsdirektørens beretning	3
For at du skal føle deg trygg i luften	4
Luftfartstilsynets satsingsområder	
1. Flysikkerhet etter 11. september	6
2. Risikoanalyser bedrer sikkerheten	8
<i>Tilleggskrav til selskaper som trafikkerer norske flyplasser</i>	9
3. Tryggere helikoptertrafikk i Nordsjøen	10
<i>Større risiko ga nytt utvalg</i>	11
4. Bedre sikkerhet for fritidsflygere	12
<i>Ny optimisme med PAL</i>	13
5. Mer miljøvennlig luftfart	14
<i>Tror på klarere traséforskrift</i>	15
Internasjonalt samarbeid	16
Flysikkerhetsutviklingen i sivil luftfart	19
Mål og resultater	22
Økonomi, budsjett og regnskap	25
Ordliste	26

Luftfartsdirektørens beretning

Et paradigmeskifte for sivil luftfart



Per-Arne Skogstad
luftfartsdirektør

Den 11. september 2001 var en svart dag, også for luftfarten. Fire amerikanske innenriks-fly ble kapret og brukt som flygende bomber. Disse terrorhandlingene har preget luftfarten sterkt og bidratt til et paradigmeskifte. Hendelsene vil få konsekvenser for nasjonal og internasjonal sivil luftfart. Det utarbeides nå for eksempel nye internasjonale regler for sikkerhetskontroll på flyplasser som også vil gjelde for Norge.

Foruten terroraksjonene inntraff flere ulykker. Blant de mest alvorlige var SAS-ulykken på Linate-flyplass i Milano 8. oktober og American Airlines ulykken i New York 12. november. Disse tragiske hendelsene viste hvor sårbare selv de beste sikkerhetssystemene i transportsektoren er.

Resultatene

Luftfartstilsynets hovedoppgave er å bidra til å hindre ulykker i sivil luftfart. Passasjerer skal føle seg trygge i norske luftfartøyer. Tilsyn med ervervsmessig luftfart har alltid vært og vil også fremover utgjøre den største delen av Luftfartstilsynets arbeidsoppgaver. I 2001 ble det gjennomført flere inspeksjoner enn noen gang før.

I denne årsmeldingen fokuserer vi på de delene av norsk sivil luftfart som de siste årene har vært mindre belyst, men som i dag er viktige satsingsområder. Eksempler er flysikkerhetsarbeidet i forbindelse med helikoptertrafikken på norsk kontinentalsokkel og prosjektet allmennflyging og luftsport (PAL). Luftfartstilsynet har også tatt tak i fornyelse av forskrifter og innføring av nye internasjonale regler i Norge, for eksempel de europeiske sertifikatbestemmelsene (JAR – FCL) som trådte i kraft juli 2001.

Filosofien

Den langsiktige grunnfilosofien for Luftfartstilsynets arbeid er at innsatsen skal virke forebyggende. Tilsynsarbeidet bør først og fremst rettes inn mot de områdene der risikoen anses å være størst og tiltak settes inn der de gir optimal sikkerhetsgevinst. Luftfartstilsynet arbeider med en overgang til et mer risikobasert tilsyn. Det innebærer større vektlegging av analysevirksomheten for å kartlegge risiko på ulike områder. Det krever også økt fokus på proaktive tiltak og forbedring av tilsynsmetoder. Fremtidig tilsynsvirksomhet skal i størst mulig grad bygge på systematiske og etterprøvbare prioriteringer.

Organisasjonen

Luftfartstilsynet er en ung og moderne organisasjon som tar utgangspunkt i brukernes behov og prioriterer en aktiv dialog med dem. Internett vil bli brukt til å oppnå effektiv kommunikasjon og høy tjenesteyting i tråd med vår serviceerklæring fra oktober 2001. For å fremheve Luftfartstilsynets visjoner og verdier også visuelt, ble det i 2001 utarbeidet en ny visuell profil. Denne årsmeldingen er blant de første produktene i ny drakt. Internt arbeides det med fleksible løsninger for å effektivisere samarbeidet. I 2001 ble det satt i gang med integrering av teknisk og operativt tilsyn, redusering av administrative ressurser og oppgradering av Luftfartstilsynets intranett.

Utfordringene

Luftfarten er en internasjonal virksomhet som i stor grad påvirkes av utviklingen i de vestlige land. Harmonisering av norsk og internasjonalt regelverk har fått høy prioritet. Satsingsområdene er valgt enten fordi sikkerhetsnivået på disse områdene har vist seg å være lavere enn i andre deler av norsk sivil luftfart eller fordi evaluering av eksisterende regelverk har påvist behov for revidering. Luftfartstilsynets flysikkerhetsarbeid (blant annet i PAL) og miljøsatsing er konkrete eksempler på dette.

For 2002 har Luftfartstilsynet satt seg som mål å høyne flysikkerheten ytterligere blant annet gjennom internasjonalt samarbeid, utvikling av risikobasert tilsyn, og oppnåelse av resultater, spesielt innenfor satsingsområdene. ■

For at du skal føle deg trygg i luften

Luftfartstilsynet skal bidra til at det er trygt å fly i Norge, og at flysikkerheten alltid har førsteprioritet. Det er vårt mål at flysikkerheten skal være på samme nivå som de ledende luftfartsnasjoner. Dette målet gjelder både den kommersielle luftfarten og aktiviteter knyttet til privatfly og klubbvirksomhet.

Ved opprettelsen av Luftfartstilsynet 1. januar 2000 la Stortinget til grunn at tilsynet som Norges luftfartsmyndighet skal «arbeide for at luftfartsvirksomheten i Norge utøves på en sikker og formåls effektiv måte» (jfr. kgl. res. av 10. desember 1999), innenfor rammebetingelser fastsatt av overordnet myndighet. Dette innebærer at Luftfartstilsynet har det overordnede ansvaret for å definere sikkerhetskrav og føre kontroll med at disse overholdes av alle aktører i norsk sivil luftfart. Luftfartstilsynet skal sørge for at sikkerhetskrav forankres og kontinuerlig oppdateres i det regelverket som til enhver tid gjelder for luftfarten. Alle vedtak skal være hjemlet i regelverket og all saksbehandling skal utøves i tråd med prinsippene for god forvaltningsskikk, krav fra nasjonal og internasjonal luftfartslovgiving og behov fra brukerne i markedet.

Fire kjerneområder

1. Regelverksutvikling: Hovedandelen av regelverksutviklingen skjer i internasjonale samarbeidsfora som Luftfartstilsynet aktivt deltar i. Regelverket bestemmer hvilke krav som stilles for et tilfredsstillende sikkerhetsnivå. I Norge blir det nasjonale regelverket løpende oppdatert etterhvert som internasjonale regler innføres som norsk regelverk.

2. Adgangskontroll: Luftfartstilsynet gjennomfører ulike former for kontroll før et tilsynsobjekt blir godkjent og et rettighetsdokument utstedt. De vanligste formene for adgangskontroll er dokumentgranskning, testing og inspeksjoner. Adgangskontroll skjer i forhold til organisasjoner, luftfartøy/-materiell og personer som enten er ansatt i/eller søker ansettelse i sivil luftfart. Adgangskontroll initieres av søknader fra aktører i luftfarten eller krav til regelmessig fornying av eksisterende rettigheter.

3. Virksomhetstilsyn: I hovedsak utgjør dette planlagte inspeksjoner av ulike grupper tilsynsobjekter. Grunnlaget for virksomhetstilsynet er nasjonale og internasjonale krav for flysikkerhet, og Luftfartstilsynet har på bakgrunn av dette definert en «policy» for hvor ofte inspeksjoner skal gjennomføres for de ulike gruppene av tilsynsobjekter.

4. Informasjon: Et viktig ledd i det forebyggende flysikkerhetsarbeidet er å informere brukerne. Sikkerhetstenkingen utvikles kontinuerlig og dette må formidles på en effektiv måte. Eksempler på informasjonstiltak er kunngjøringer, statistikk over ulykker og hendelser, konferanser, pressemeldinger, informasjonsmateriale og kommunikasjon gjennom Luftfartstilsynets hjemmeside på internett.

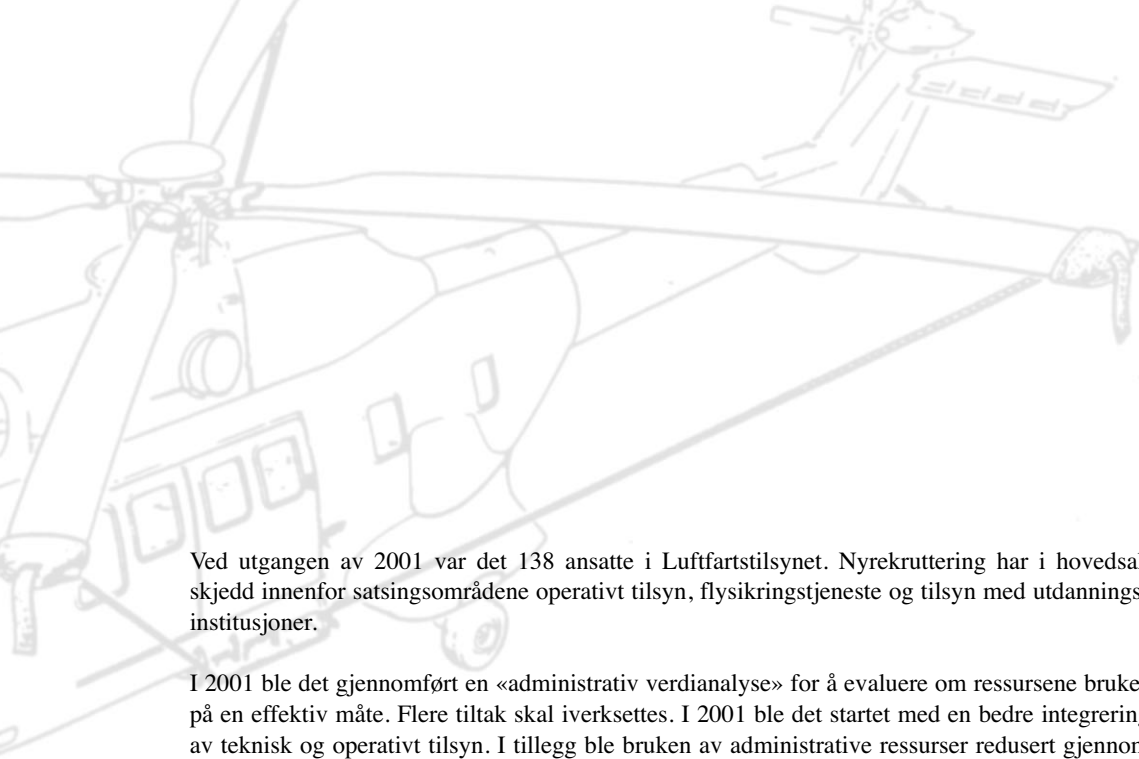
Service og effektivitet

Luftfartstilsynet er opptatt av å fremstå som et moderne tilsyn. Det betyr høy kvalitet i alt flysikkerhetsarbeid og en effektiv service til brukerne. Luftfartstilsynets brukere er flyselskaper, flyverksteder, flyskoler, eiere/brukere av luftfartøyer, lufthavner, operatører av navigasjons- og kommunikasjonsanlegg, sertifikatnehavere/søkere, nasjonale og internasjonale myndigheter, media, passasjerer og publikum for øvrig.

En viktig forutsetning for å oppnå gode resultater er å ha en velfungerende organisasjon og høyt kompetente medarbeidere. Som statlig myndighet må tilsynet utvikle seg slik at det oppfyller kravene fra regjeringens omstillingsarbeid i offentlig sektor. Det samme gjelder i forhold til nye krav fra internasjonale luftfartsmyndigheter.



ROBERT HAAST



Ved utgangen av 2001 var det 138 ansatte i Luftfartstilsynet. Nyrekruttering har i hovedsak skjedd innenfor satsingsområdene operativt tilsyn, flysikringstjeneste og tilsyn med utdanningsinstitusjoner.

I 2001 ble det gjennomført en «administrativ verdianalyse» for å evaluere om ressursene brukes på en effektiv måte. Flere tiltak skal iverksettes. I 2001 ble det startet med en bedre integrering av teknisk og operativt tilsyn. I tillegg ble bruken av administrative ressurser redusert gjennom endrede arbeidsrutiner, bedre utnyttelse av informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT) og strategisk kompetansestyring.

Dialog med brukerne

Luftfartstilsynets mål er å fremstå som en åpen, tilgjengelig, synlig og troverdig tilsynsmyndighet. I tillegg skal brukerne være tilfredse med kvaliteten på våre tjenester. I 2001 ble bl.a. to tiltak satt i gang:

Serviceerklæring: I oktober 2001 kom Luftfartstilsynet med en serviceerklæring. Her ble brukerne informert om Luftfartstilsynets oppgaver og tjenester, rettigheter og plikter, brukernes innsyns- og klagemuligheter samt saksbehandlingstider for et utvalg tjenester.

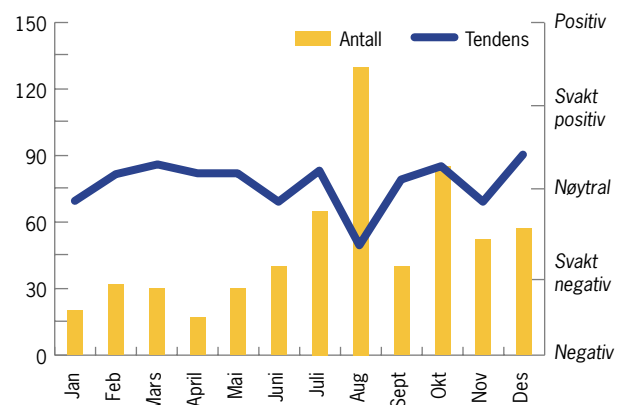
Døgnåpen forvaltning: Som et ledd i en mer brukertilpasset forvaltning er ett av målene at statlige tjenester skal bli elektronisk tilgjengelig 24 timer i døgnet. Luftfartstilsynet har startet arbeidet med å tilrettelegge for elektronisk kommunikasjon med ulike brukergrupper. Et tiltak i 2001 var å publisere skjemaer med veiledninger på Luftfartstilsynets hjemmeside. Neste trinn blir å etablere løsninger for elektronisk utfylling og innsending av skjemaer.

Medie- og samfunnskontakt

I forhold til mediene har Luftfartstilsynet som mål å være aktiv og være med på å sette dagsorden. Åpenhet og saklig informasjon skal være grunnlaget for samarbeidet med mediene. I 2001 har Luftfartstilsynet hatt utstrakt kontakt med ulike medier gjennom besvarelse av pressespørsmål, intervjuer, debattinnlegg og innspill til bakgrunns- og featureartikler. I løpet av året ble det publisert 13 pressemeldinger.

I 2001 ble det igangsatt medieovervåking. Denne viste en markant økning i antall oppslag i ulike medier om Luftfartstilsynets arbeidsområder. Oppslag om SAS-hendelser i juli/august, diskusjonen om konfidensialitet ved rapportering av ulykker og hendelser, terrorangrepet 11. september samt Milano-ulykken i oktober ble viet stor oppmerksomhet. Våren 2001 startet Luftfartstilsynet med kvartalsvise medieanalyser som viser utviklingen i omtalen av Luftfartstilsynet gjennom året. Analysene skal bidra til en enda mer målrettet og serviceorientert mediekontakt.

Ett av Luftfartstilsynets hovedprinsipper er å praktisere meroffentlighet. Siden 1. april 2000 har tilsynet deltatt i prosjektet «Elektronisk postjournal for statlig forvaltning». Statskonsults statistikk viste at mediene bestilte totalt 780 dokumenter fra Luftfartstilsynet i 2001. Dette er en økning på 11 prosent, sammenlignet med fjoråret. ■



Publisitet om Luftfartstilsynets ansvarsområder med gjennomsnittlig tendens pr. måned i 2001. Kilde: Observer

Flysikkerhet etter 11. september

Terrorangrepet mot World Trade Center demonstrerte hvilket dødelig våpen et sivilt fly kan være. Denne hendelsen har ført til mye oppmerksomhet om sikkerhets tiltakene på fly og flyplasser. I Norge er det Luftfartstilsynet som skal sørge for utforming av sikkerhetsregler – og påse at reglene følges.

Med begrepet «security» menes tradisjonelt sett tiltak som iverksettes for å hindre ulovlige anslag mot sivil luftfart. Begrepet benyttes på denne måten i motsetning til «safety» som viser til tiltak som skal sikre luftdyktigheten for det enkelte luftfartøy og sikker avvikling av flytrafikken. Security dreier seg således om vern mot mennesker med kriminelle hensikter – typisk terrorister – mens safety dreier seg om vern mot teknisk og menneskelig svikt.

Security kom i fokus etter at to passasjerfly kolliderte med World Trade Center i New York 11. september 2001. Samme dag ble Pentagon i Washington truffet av et tredje passasjerfly og et fjerde styrtet i Pennsylvania. Flyene ble ført mot sine mål av terrorister som hadde kapret og overtatt styringen. I tiden etter aksjonene ble internasjonal sikkerhet innskjerpet, og ytterligere tiltak kan være på trappene. Armerte cockpitdører og bruk av bevæpnede vakter er blant tiltakene som har vært diskutert.

I Norge har flypassasjerene fått merket effekten etter 11. september – kanskje særlig gjennom å måtte møte tidligere for innsjekking, strengere bagasje kontroll, ekstra vakt hold på flere av flyplassene og strengere forbud mot å bringe kniver og andre farlige gjenstander inn i flyet.



Aksjonene i New York og Washington illustrerte for all verden at sivil luftfart kan være et forferdelig våpen dersom det misbrukes. Samtidig er sivil luftfart avgjørende for å sikre internasjonalt samkvem mellom nasjonene. Dette dilemmaet er beskrevet i forordet til konvensjonen om internasjonal sivil luftfart – den såkalte Chicago-konvensjonen – undertegnet i Chicago 7. desember 1944: «Da den fremtidige utviklingen av internasjonal sivil luftfart i høy grad kan bidra til å skape og opprettholde vennskap og forståelse mellom verdens nasjoner og folk, mens misbruk av den kan bli en trussel for den alminnelige sikkerhet ...».

Ingen vil med alvor mene at den sivile luftfart skal legges ned som følge av terroristaksjoner. I 2001 fikk vi imidlertid på en dramatisk måte illustrert at vi aldri kan slå oss til ro når det gjelder arbeidet med security.

Søkelys på regelverket

Regelverket på securityområdet blir – som ellers når det gjelder luftfart – først og fremst arbeidet frem i internasjonale organisasjoner. Det er primært *International Civil Aviation Organization* (ICAO) og *European Civil Aviation Conference* (ECAC) som står for dette arbeidet, og som har vært aktive på securityområdet. ICAO er en FN-organisasjon som etablerer globale standarder på den internasjonale sivile luftfartens område. ECAC er et samarbeidsorgan for de europeiske luftfartsdirektørene.

På bakgrunn av terrorhandlingene i USA har 2001 vært et særlig hektisk år for dem som arbeider med security i ICAO og ECAC. Det har vært avholdt en rekke møter hvor ulike forslag til forbedringer innenfor security har vært debattert. Konkrete endringer og tillegg til gjeldende standarder og normer har også blitt gjennomført.

De standarder og normer som ICAO og ECAC har utarbeidet har vært avgrenset til flyginger som passerer minst én landegrense. Angrepene i New York og Washington ble imidlertid utført med passasjerfly som skulle utføre innenriksflyging. Et av de viktigste spørsmål som følge av disse terrorhandlingene har derfor vært om regelverket også skal omfatte innenriksflyginger. Konkrete krav overfor lufthavneiere og flyselskaper er også debattert.

EU har fattet en stadig større interesse for luftfart. I 2001 fremmet EU-kommisjonen et forslag til en forordning om felles regler på securityområdet. ECACs normer på dette området blir juridisk bindende regler i alle EU-landene hvis disse vedtas. Gjennom Norges tilknytning til EU gjennom EØS-avtalen vil forordningen også måtte gjennomføres i Norge.



Luftfartstilsynets arbeid

Hendelsene i 2001 har ført til økt satsing på security i Luftfartstilsynet. Dette vil i løpet av våren 2002 avspeile seg i økt bemanning i Luftfartstilsynet på dette feltet.

Når det gjelder Luftfartstilsynets arbeid med regelverk på securityfeltet, gjøres dette først og fremst i de nevnte internasjonale organisasjoner, men også i stadig større grad i EU. På grunn av folkerettslige og politiske bindinger vil Luftfartstilsynet måtte forholde seg til de standarder og normer slike organisasjoner vedtar. Gjennomføringen av slike regler er også viktig for å sikre at vilkårene for aktørene i luftfarten i størst mulig grad er de samme i Norge som i andre land. I en så internasjonal bransje som sivil luftfart, er dette særlig viktig for å ivareta sikkerheten til det reisende publikum, men også for å sikre forutsigbarhet og konkurransevne for aktørene.

For at det i størst mulig grad skal tas hensyn til norske forhold – men også for å sikre riktig gjennomføring av de standarder og normer som etableres – har Luftfartstilsynet i 2001 deltatt i de fora der slike standarder og normer utarbeides. Luftfartstilsynet har som fagmyndighet valgt å fokusere på den reelle og totale sikkerhetsgevinsten som oppnås ved de enkelte tiltakene. I denne sammenhengen har tilsynet sett det som viktig at securitytiltak ikke skal gå på bekostning av safety. Tiltakene bør heller ikke gå så langt at det ikke lenger vil være attraktivt å benytte fly som transportmiddel. Den spesielle situasjonen i Norge med mange mindre lufthavner er særlig relevant. Et viktig spørsmål har vært nivået for sikkerhetstiltak – avveid i forhold til verdien av å leve i et fritt og åpent samfunn.

Parallelt med den internasjonale utviklingen har Luftfartstilsynet satt i gang en gjennomgang av gjeldende regelverk på securityområdet. Denne gjennomgangen koordineres med de internasjonale standarder og normer som er under utvikling, og som vil måtte tas inn i dette regelverket på sikt.

Følger opp med kontroller

Luftfartstilsynet kontrollerer gjennomføringen av sikkerhetskontrolltjenester i forbindelse med den alminnelige kontroll av lufthavner. Det sjekkes da blant annet om fysiske krav som gjerder og sikkerhetskontroll av passasjerer og bagasje er på plass, og om beredskapsplaner som det norske regelverket stiller krav om er ajourført. I 2001 ble det gjennomført en rekke slike kontroller av norske flyplasser.

I 2001 var Oslo Lufthavn Gardermoen gjenstand for en særlig kontroll av et team med inspektører sammensatt av ECAC. Bakgrunnen for denne kontrollen var ECACs beslutning i mai 2000 om å gjennomføre inspeksjoner av sikkerhetskontrolltjenesten på et større antall lufthavner i Europa. Hensikten med slike inspeksjoner er å påse at de europeiske bestemmelsene er likt implementert i medlemslandene. Oslo Lufthavn Gardermoen var en av de første som sa seg villig til en slik inspeksjon. Luftfartstilsynet har behandlet de observasjoner som teamet fra ECAC påpekte.

Strengere tiltak i 2002?

Også i 2002 vil det være sterk fokus på securityarbeidet. ICAO vil arrangere en konferanse om oppfølging som følge av terrortrusselen i februar 2002. EU ventes å vedta forslaget om en forordning om felles regler om security i løpet av våren eller sommeren. Luftfartstilsynet vil som luftfartsmyndighet følge opp det som skjer på disse og andre arenaer hvor standarder og normer for security etableres.

Det økte fokuset på security, kombinert med stor politisk vilje til å innføre tiltak for å hindre hendelser som i USA 11. september 2001, har fått langtrekkende konsekvenser for lufthavner, flyselskaper og andre aktører innenfor sivil luftfart. Foreløpig er ikke det endelige omfanget klarlagt. Dette vil uansett kunne variere i overensstemmelse med trusselbildet slik dette vurderes nasjonalt og internasjonalt. ■

Risikoanalyser bedrer sikkerheten

Luftfartstilsynet er først i verden med å gjøre en omfattende risikoanalyse knyttet til store flyplasser. Analysen tar opp en rekke forhold ved flyplassene, men legger spesielt vekt på forholdene langs og ved endene av rullebanene. Hensikten er å redusere faren for dødsulykker dersom flyene kjører av rullebanen.

Risikoanalysen er et ledd i arbeidet med fastsettelse av krav til utforming av norske flyplasser til såkalt allmenn bruk. Samtidig er den et ledd i Luftfartstilsynets strategi med risikobasert tilsyn hvor et viktig formål er å ha fokus på at tilsynsressursene innrettes etter risikoen i de ulike virksomhetene.

Risikoanalysen tar for seg flere sider ved utformingen av flyplasser, men har spesielt hatt fokus på sikkerhetsområdene langs siden og ved enden av rullebanene. Særlig ved de mindre flyplassene – i praksis nesten samtlige regionale flyplasser og enkelte stamruteplasser – er det relativt store utfordringer for å oppfylle anbefalingene i risikoanalysen.

Resultater

Risikoanalysen kan kort oppsummeres slik når det gjelder sikkerhetsområder:

Dagens krav til beskyttelse mot utforkjøring på *siden* av rullebanen er:

- ikke tilstrekkelig for flyplasser med rullebane under 1200 meter (regionale lufthavner)
- bedre for flyplasser med rullebane over 1200 meter (stamrute-plasser, men ikke i forhold til de største flytypene).

Dagens krav til beskyttelse mot utforkjøring ved *enden* av rullebanen er:

- ikke tilstrekkelig for flyplasser med rullebane under 1200 meter
- bedre for flyplasser med rullebane over 1200 meter, men likevel i mange tilfeller ikke godt nok.

Risikoanalysen er utført av det engelske selskapet AEA Technology plc, som startet arbeidet med analysen i februar 2001 og leverte sin sluttrapport i begynnelsen av desember 2001. Risikoanalysen er knyttet mot et definert ønsket sikkerhetsnivå (Target Level of Safety), og skal avgjøre hvilke krav som må stilles til flyplassenes utforming på ovennevnte områder for at dette nivået kan nås.

Utgangspunktet for analysen var arbeidet med forskrift om utforming av store flyplasser. Forskriften er basert på Annex 14 til Chicago-konvensjonen. Annex 14 inneholder internasjonale krav og anbefalinger for utforming av flyplasser til allmenn bruk. Mens andre land har implementert Annex 14 i relativt stor grad, har dette på enkelte områder vært problematisk i Norge grunnet vanskelig terreng rundt flere flyplasser.

Kostbart for mange flyplasser

Etablering av sikkerhetsområder i samsvar med risikoanalysens anbefalinger vil for mange flyplasser være svært kostbart, og ved enkelte plasser helt urealistisk på grunn av omkringliggende terreng. Det vil derfor være nødvendig å tillate alternative løsninger så lenge man er innenfor risikogrensen. Luftfartstilsynet kartlegger konsekvensene sammen med Luftfartsverket og flere flyselskaper.

Luftfart har generelt et høyt sikkerhetsnivå, noe som også er i samsvar med samfunnets forventninger. Risikoanalysen er basert på et sikkerhetsnivå som Luftfartstilsynet og Luftfartsverket har blitt enige om, og som innebærer en risikogrense på mindre enn én fatal ulykke pr. 10 millioner flybevegelser ($1 \cdot 10^{-7}$) for hendelser som kan spores tilbake til utformingen av flyplasser. Med flybevegelse mener vi en avgang eller en landing. Videre er målet at det skal tilstrebes å oppnå et risikonivå på mindre enn én fatal ulykke pr. 100 millioner flybevegelser ($1 \cdot 10^{-8}$), der dette synes formålstjenlig når man sammenholder risikogevinsten med kostnadene for å oppnå denne gevinsten.

Generelle konklusjoner

Risikoanalysen konkluderer med at:

- Instrumentflyging er sikrere enn visuell flyging, jfr. AEAs klare anbefalinger om større krav til for eksempel sikkerhetsområder for sistnevnte.
- Fly med små krav til rullebanelengde krever like store sikkerhetsmarginer på bakken som fly med større krav til rullebanelengde.
- Langt flere krav bør styres av flyenes bredde (vingespenn og/eller sporvidde).

Sikkerhetsområder – den største utfordringen

Risikoanalysen konkluderer med at det er nødvendig med sikkerhetsområder med bredde 65 til 90 meter på hver side av rullebanens senterlinje, avhengig av størrelsen på de flytyper som trafikkerer flyplassene. Faktisk planert bæredyktig bredde på sikkerhetsområdene ved mange av de mindre flyplassene er i mange tilfeller bare 30-40 meter. Konsekvensene for den enkelte flyplass vil i stor grad avhenge av kvaliteten på terrenget utenfor det området som i dag er planert. Størst risiko vil være der det er brå overgang til underliggende terreng, herunder sjø. Forholdene er jevnt over en god del bedre ved de større flyplassene. Dette gjelder i første rekke de såkalte stamruteplassene.

Sikkerhetsområder ved enden av rullebanen skal gi beskyttelse både ved for tidlig landing, ved utforkjøring over enden av rullebanen etter landing og ved avbrutt avgang. Risikoanalysen konkluderer med at lengden på sikkerhetsområdet i enden av

6545N
00600E



rullebanen som hovedregel må være 300 meter for at det ønskede sikkerhetsnivået skal nås. Dersom det finnes tilstrekkelig overskytende rullebane i forhold til hva trafikkerende flytyper trenger, kan man under visse forutsetninger klare seg med 150 meter. Den faktiske situasjonen er imidlertid at mange av

de mindre flyplassene har sikkerhetsområde ved enden av rullebanen på kun 60 meter eller mindre ved minst én av rullebanelengdene. Resultatene fra risikoanalysen skal danne grunnlag for nye krav i en revidert utgave av gjeldende forskrift. ■

Tilleggskrav til selskaper som trafikkerer norske flyplasser

Luftfartstilsynet har vurdert flyoperative forhold ved alle norske flyplasser som er åpne for allmenn bruk. Det gjelder forhold som kan ha betydning for flysikkerheten. Ut fra vurderingene vil Luftfartstilsynet stille særskilte krav til operatører som skal trafikkere flyplassene. Kravene skal tas inn i flyplassenes godkjenningvilkår og være innfridd senest 1. april 2003. De strengere operative kravene skal bidra til økt flysikkerhet. Liknende undersøkelser er gjennomført av andre luftfartsmyndigheter for flere europeiske flyplasser.

Krav til operatørene

De faglige krav som Luftfartstilsynet stiller til operatører som utøver ervervsmessig lufttransport med fly avhenger av den enkelte flyplass' kompleksitet i innflyging, standard på lyanlegg, dimensjoner på sikkerhetsområder, og kompleksitet ved avgang og under utflyging. Det kan gjelde særskilte kvalifikasjonskrav til besetningen, krav til at operatøren fast-

setter begrensninger med hensyn til vind og/eller baneforhold, krav til bruk av visuelle innflygingshjelpemidler, samt krav til utarbeidelse og dokumentasjon av utflygingsprosedyrer og vektbegrensninger.

Gruppeinndeling

Basert på evalueringsresultatene er flyplassene delt inn i tre grupper. Flyplasser i *gruppe 1* anses ikke å ha spesielle forhold, og det stilles her ingen særskilte krav. I *gruppe 2* er det mer komplekse forhold, og det stilles krav om at dokumentasjon på oppfyllelse av faglige krav kan forevises flyplassoperatøren eller Luftfartstilsynet på forespørsel. Flyplasser i *gruppe 3* anses å ha særlig komplekse forhold. Her kreves det at dokumentasjon på oppfyllelse av faglige krav forelegges Luftfartstilsynet før operasjonen starter.

Evalueringsresultatene og mer informasjon om de ulike faglige kravene er samlet i rapporten «Vurdering av operative forhold ved norske flyplasser som kan ha betydning for flysikkerheten». Rapporten er lagt ut på Luftfartstilsynets hjemmeside på internett.

Tryggere helikoptertrafikk i Nordsjøen

Sikkerheten ved helikoptertransporten i Nordsjøen er fortsatt under nivået for annen flytransport av passasjerer. Samtidig har det vært uklart hvem som har hatt ansvaret for sikkerheten. Et utvalg nedsatt av Samferdselsdepartementet anbefaler at Luftfartstilsynet får dette ansvaret.

Samferdselsdepartementet oppnevnte sommeren 2000 et offentlig utvalg som skulle vurdere myndighetenes organisering og ansvar når det gjelder helikoptertrafikken på norsk kontinentalsokkel. Helikoptertransporten er i hovedsak regulert etter samme mønster som andre luftfartsvirksomheter. Den skiller seg vesentlig fra disse ved å være del av et større risikobilde knyttet til olje- og gassvirksomheten. Deler av virksomheten er underlagt flere offentlige instanser enn det som er vanlig for andre former for luftfart; Oljedirektoratet, Sjøfartsdirektoratet og Luftfartstilsynet, i tillegg til en rekke andre etater har ansvarsområder på sokkelen.

Foreslår tiltak for forbedring

Etter anmodning fra Luftfartstilsynet ble det vedtatt at utredningsarbeidet skulle omfatte en todelt utredning med vurdering av ansvarsforholdene (del 1), og en vurdering av flysikkerhetsnivået og forslag til konkrete tiltak for forbedring av sikkerheten (del 2).

Utvalgets mandat for den første delen var i hovedtrekk å vurdere organiseringen av det offentlige engasjement i forbindelse med helikopterflygingen knyttet til virksomheten på norsk kontinentalsokkel. Dette omfattet blant annet å påpeke uklarheter, tilrå eventuelle forbedringer av det offentlige organisering og tilrå forbedringer/forenklinger av regelverket. Utvalgets del 1 ble ledet av forskningsdirektør Tor Ulleberg, SINTEF Teknologiledelse, og leverte sin innstilling (NOU 2001:21 Helikoptersikkerheten på norsk kontinentalsokkel) til departementet i juni 2001, med høringsrunde høsten 2001. Luftfartstilsynet hadde sekretariatfunksjonen og sto også for finansieringen av delutredningen.

Det var ved årsskiftet 2001–02 ikke besluttet hvordan saken vil bli behandlet videre fra Samferdselsdepartementets side.

Vil gi Luftfartstilsynet hovedansvaret

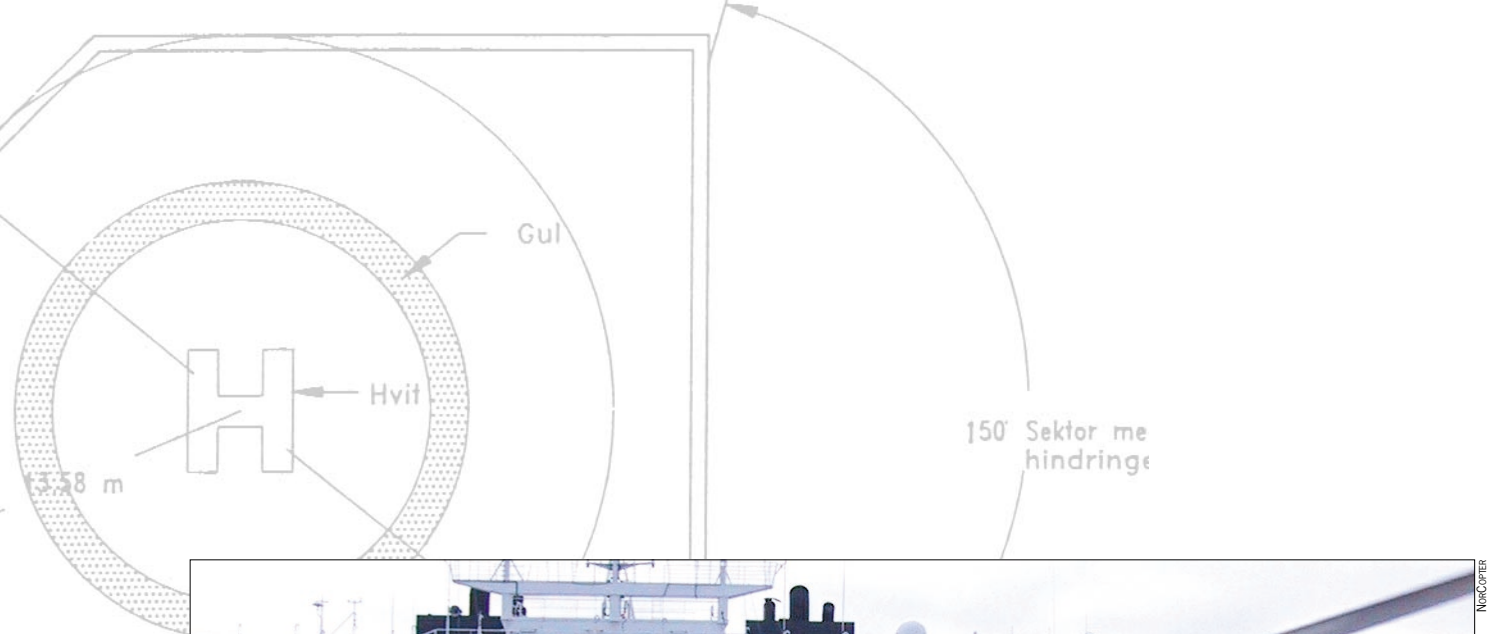
Fra utvalgets side ble det gitt en innstilling med 16 tilrådinge. En rekke av disse har direkte betydning for Luftfartstilsynets virksomhet. Dette gjelder ikke minst ansvarsfordelingen mellom Oljedirektoratet, Luftfartstilsynet og Sjøfartsdirektoratet. Her tilrår utvalget at Luftfartstilsynet gis utvidet myndighet på området. Dette vil innebære hovedansvaret for alle operasjoner i tilknytning til avgang og landing på helikopterdekket for faste og flyttbare innretninger.

Luftfartstilsynet ga i sin høringsuttalelse tilslutning til de forslag til tiltak som ble fremmet, og pekte på at tilrådingene synes egnet til å øke sikkerheten ved helikopteroperasjonene på norsk sokkel.

I sin høringsuttalelse presiserte Luftfartstilsynet at organisasjonen må reflektere det utvidede ansvarsområdet og at det antas at det vil bli et økt kapasitetsbehov i noen avdelinger/seksjoner.

Andre viktige tilrådinge for Luftfartstilsynet:

- *Tilsyn med helikopterdekk på skip.* Utvalget tilrår at Luftfartstilsynet retter større oppmerksomhet mot helikopterdekk om bord i skip på norsk sokkel og tilsynet på dette området.
- *Oppretting av samarbeidsutvalg for helikoptervirksomhet på norsk kontinentalsokkel.* Utvalget tilrår at Luftfartstilsynet er ansvarlig for opprettelsen, drift og oppfølging av et slikt utvalg. Dette vil innebære behov for budsjettering av midler. Samtidig tilrår utvalget formalisering av samarbeidet mellom Norge, Danmark, Nederland og Storbritannia. Når det gjelder internasjonalt samarbeid, foreslår Luftfartstilsynet i sin høringsuttalelse at det rent praktisk først vurderes om det kanskje er mest hensiktsmessig å benytte eller knytte seg opp mot de fora som allerede eksisterer, for eksempel gjennom JAA.
- *Flygende inspektører.* Utvalget tilrår at en ordning med flygende inspektører settes i kraft snarest mulig, og at Luftfartstilsynet etablerer rutiner som sikrer at inspektørene unngår habilitetsproblemer. Luftfartstilsynet har etablert en slik ordning.
- *Tekniske overvåkingssystemer.* Utvalget tilrår at Luftfartstilsynet innfører krav om tekniske overvåkingssystemer (HUMS – Health and Usage Monitoring System) for helikoptervirksomheten på sokkelen. Dette utstyret er allerede installert i alle helikoptre som benyttes på kontinentalsokkelen. Fordelen med å gjøre dette til et myndighetskrav er dermed kanskje hovedsakelig signaleffekten. Imidlertid vil det trolig også stilles krav om at utstyret er funksjonsdyktig til enhver tid.
- *Risikobasert tilsyn.* Utvalget tilrår at Luftfartstilsynet gjennomfører endringer internt i organisasjonen som innebærer etablering av et velfungerende proaktivt risikobasert tilsyn. Det poengteres i Luftfartstilsynets høringsuttalelse at dette er en meget viktig tilråding, og omhandler måten Luftfartstilsynet organiserer og prioriterer sitt arbeid på. Luftfartstilsynet arbeider med hvordan risikobasert tilsyn kan implementeres.
- *Krav om bruk av simulator for helikopterflygere.* Utvalget tilrår at Luftfartstilsynet vurderer å kreve simulatorentrening i helikoptervirksomheten på norsk sokkel. I dag stilles det krav til simulatorentrening når det gjelder vedlikeholdstrening, men det kan imidlertid være behov for at Luftfartstilsynet justerer og presiserer sin fortolkning av gjeldende bestemmelser, og at kravene her blir skjerpet.



Det videre arbeid

Sommeren 2001 oppnevnte Samferdselsdepartementet utvalget som skal utrede del 2. Utvalgets mandat omfatter blant annet å foreslå konkrete og realistiske flysikkerhetsmål for helikop-

tervirksomheten, vurdere om dagens flysikkerhetsnivå er akseptabelt samt vurdere behovet for konkrete tiltak for å fremme flysikkerheten. Utvalgets utredning vil foreligge høsten 2002. ■

Større risiko ga nytt utvalg

Stort forbedringspotensial i sikkerheten for helikoptertransport og Norneulykken i 1997 førte til at Helikoptersikkerhetsutvalget ble satt ned. Det var flere analyser som viste at risikonivået for helikoptertransport offshore var betydelige høyere enn for vanlig sivil luftfart.

– Det er interessant å merke seg at Luftfartstilsynet har sagt at helikoptersikkerhet er et satsingsområde. Det som er hovedpoenget med sikkerhetsarbeid er egentlig å ha kontinuerlig fokus på det, fastslår Tor Ulleberg, leder for Helikoptersikkerhetsutvalget. I arbeidet som omfatter flysikkerhetsnivået og forslag til konkrete tiltak for forbedring av sikkerheten, forventer han at utvalget blant annet vil fokusere på krav om tekniske overvåkingssystemer (HUMS). Den viktigste utfordringen fremover vil sannsynligvis bli å videreutvikle slike systemer. Her ligger trolig en stor del av potensialet for nedgang i antall ulykker. Men samtidig kan vi heller ikke glemme resten av sikkerhetsarbeidet. Gjør vi det, oppstår det et forverringspotensial her, fremhever Ulleberg. Ved siden av dette vil vedlikeholdssystemer, HOMP (Helicopter Operations Monitoring Programme) og bedre samarbeidsfora, bli viktige.

Fem ganger farligere

Ut fra ulykkesstatistikken ser det ut til at risikonivået er halvert gjennom de siste ti årene. Likevel er det fortsatt fem ganger farligere å fly helikopter enn rutefly.

– HUMS har utvilsomt bidratt til denne positive utviklingen, og er installert i alle helikoptre. Det har imidlertid vært en del falske alarmer, og da blir systemene satt ut av drift for overhaling og vedlikehold. Det hender derfor at helikoptre flys uten et HUMS-system som fungerer som det skal. Det skjedde ved Norne-ulykken. Utfordringen blir å lage systemene stadig bedre, påpeker Ulleberg.

Navn: Tor Ulleberg



Fakta

Helikoptersikkerhetsutvalget ble satt ned av Samferdselsdepartementet juni 2000 med forskningsdirektør **Tor Ulleberg**, SINTEF Teknologiledelse, som utvalgsleder. Utvalgets del 1 leverte sin innstilling til departementet 21. juni 2001. Utvalgets del 2 er i arbeid, også med Tor Ulleberg som utvalgsleder, og vil levere sin innstilling høsten 2002.

Bedre sikkerhet for fritidsflygere

Når det skjer ulykker med fritidsfly, skyldes det i ni av ti tilfeller menneskelig svikt. Nå har Luftfartstilsynet tatt et krafttak for å bedre sikkerheten innen allmennflyging og luftsport i Norge – i samarbeid med interesseorganisasjonene.

Ved etableringen av Luftfartstilsynet bestemte den nye luftfartsdirektøren at en forbedring av sikkerheten innen allmennflyging og luftsport skulle bli ett av den nye etatens prioriterte satsingsområder. Luftfartsmyndighetene hadde i lengre tid selv påpekt sikkerhetsproblemer i relasjon til allmennflyging og luftsport, og var dessuten under politisk press for å gjøre betydelig innsats. Tilløp til holdnings- og disiplinproblemer i miljøet bidro til å underminere det sikkerhetsarbeidet som hadde vært bedrevet av fritidsorganisasjonene internt i en årrekke.

Menneskelig svikt vanligst

Erfaringen viser at mer enn 90 prosent av de inntrufne ulykkene hadde sin bakgrunn i det som betegnes som «human factors». Luftfartstilsynet og organisasjonene delte den oppfatning at de tiltak som hadde blitt iverksatt på dette området gjennom de senere år ikke hadde vært tilstrekkelig effektive.

Den type proaktivt sikkerhetsarbeid som drives strukturert og systematisk innen kommersiell og militær luftfart – basert på rapporterte hendelser – finnes bare delvis i allmennfly- og luftsportsmiljøet.

Rapporten «Prosjekt om småfly og allmennluftfart – sluttnotat» fra 1999, viste at utøverne drev sin virksomhet uten det nødvendige «sikkerhetsnett». Det var dårlig kontakt mellom myndighetene og organisasjonene, og mellom organisasjonene og den enkelte utøver. Bare innen miljøer som drev motor- og seilflyging var det en viss kontakt med myndighetene, men i praksis bare etter ulykker og havarier. Det er i seneste laget.

Samarbeid for sikkerhet

Rapporten var bakgrunnen for oppstarten av PAL, der fritidsorganisasjonene AOPA (Aircraft Owners and Pilots Association), EAA (Experimental Aircraft Association), NAK (Norsk Aero Klubb) og Luftfartstilsynet er samarbeidspartnere. Prosjektet har som mål å etablere et dokumentert sikkerhetsnivå for norsk allmennflyging og luftsport på nivå med de beste i Europa, og langsiktig opprettholde en positiv utviklingstrend innen de respektive aktiviteter og disipliner.

Prosjektet består av femten definerte oppgaver, beskrevet i prosjektets «Terms of Reference». Disse oppgavene omhandler alle aspekter innen det definerte arbeidsområdet og vil, når de er gjennomført, nødvendigvis bidra til å legge forholdene til rette for en bedret sikkerhet. Dette gjelder:

- Sikkerhetsundersøkelse
- Flytryggingkampanje
- Fremtidig organisasjons- og ansvarsstruktur
- Grense mellom privatflyging og kommersiell luftfart
- Grense mellom luftsport og idrett
- Fremtidig opplærings- og utdanningsstruktur
- Sertifikater og lisenser
- Krav til og organisering av medisinske tjenester
- Organisering og gjennomføring av teknisk vedlikehold
- Gjennomføring av selvbyggerprosjekter
- Sikkerhetsstatistikk
- Utvikling og innføring av et felles rapporteringssystem for all virksomhet i klubber
- Utvikling og innføring av fornyet og forsterket kvalitets- og sikkerhetsorganisasjon
- Kvalitetssikringssystem for aktiviteter som krever godkjenning i klubber og organisasjoner
- Revidering av lover, forskrifter og instruksverk

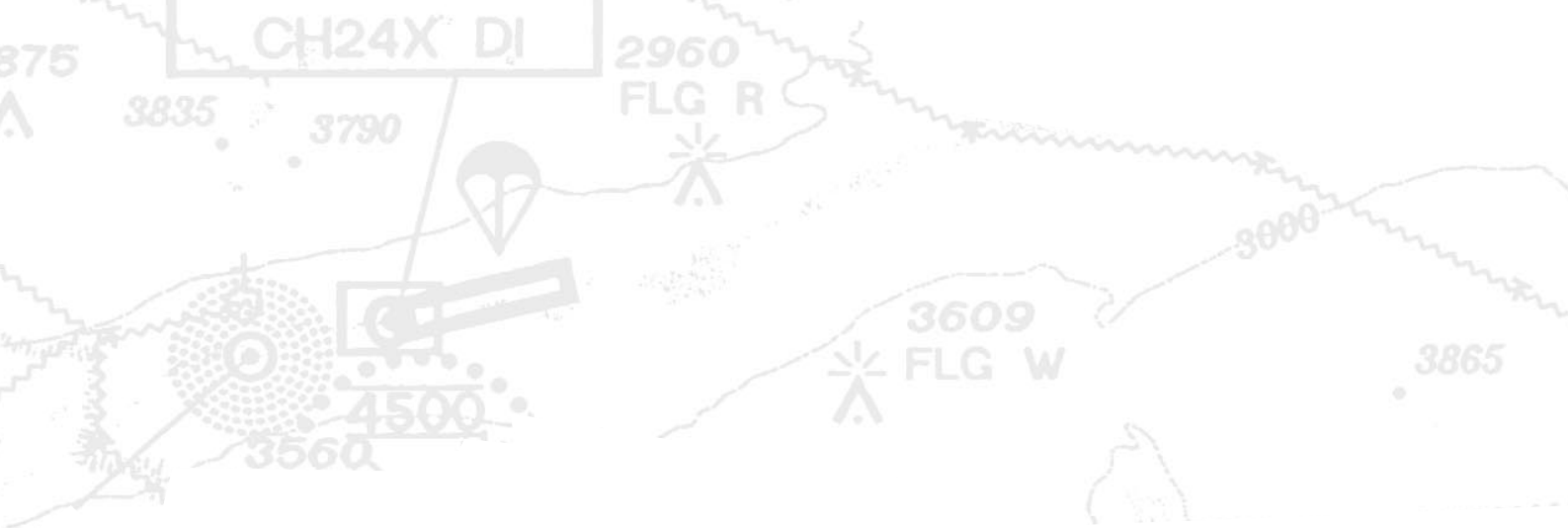
Kampanje for sikkerhet

Prosjektets fremdrift går gjennom to kanaler. *Flytryggingkampanjen* skal skape rette holdninger ved opplysning og engasjement fremfor direktiver og påbud. *Reorganisering av aktivitet* med dialog mellom myndighet og organisasjon fremfor mellom myndighet og individ.

I flytryggingkampanjen skal de enkelte utøvergrenene starte informasjonsvirksomhet som fokuserer på ulike temaer knyttet



ROBERT HAAST



NAK

Det kom tidlig frem i prosjektet at det ville være gunstig om utøverne kunne drive sine aktiviteter i en organisasjonsmessig struktur som kunne godkjennes av Luftfartstilsynet etter mønster fra kommersiell luftfart, for eksempel når det gjelder periodisk trening, utvidelse og sanksjonering av rettigheter og informasjon fra myndigheter. Fritidsorganisasjoner kan dessuten påta seg visse oppgaver som Luftfartstilsynet tradisjonelt har utført – for eksempel utstedelse og inndragning av kompetansebevis, fornyelse av luftdyktighetsbevis for luftfartøy og lignende. Hvis slike løsninger skulle innføres, måtte luftfartsloven revideres, slik at det formelle hjemmelsgrunnlaget var i orden.

I 2001 ble forarbeidet til revisjon av luftfartsloven laget, likeledes har det blitt utarbeidet et forslag til en ny forskrift som setter krav til organisasjoner som skal godkjennes. Nå når løsningen synes kjent og akseptert, har også arbeidet med de andre oppgavene i prosjektet skutt fart. Gjennom prosjektoppgavene som utføres, ender ofte resultatet med behov for revisjon av forskrifter. Dette revisjonsarbeidet inngår i Luftfartstilsynets regelverksprosjekt. På denne måten tilføres andre prosjekter nyttig materiale fra PAL. ■

til sikkerhet. Målet er å få utøverne til å ta sikkerheten mer på alvor. I tillegg skal prosedyrene endres slik at kontakten mellom utøvere, organisasjoner og myndigheter blir bedre og mer regelmessig.

Ny optimisme med PAL

Med «Prosjekt allmennflyging og luftsport» (PAL) har fritidsflygernes organisasjoner fått større tro på samarbeidet med statlige myndigheter.

– PAL er det mest positive som har skjedd i forhold til myndighetene. Dette var tidligere preget av at myndighetene utelukkende sto for bestemmelser som begrenset rammevilkårene våre og gjorde oss til en salderingspost. PAL har ført til ny optimisme i hele organisasjonen, sier Tore Båslund, generalsekretær i Norsk Aero Klubb. Han regner arbeidet med PAL for å være en milepæl fordi frustrasjon rundt rammevilkårene hadde gitt nedgang i aktivitetene, samtidig som det ikke ble noen bedring i sikkerheten.

– Vi er først og fremst opptatt av å få til en god sikkerhetsutvikling, og jeg er overbevist om at når vi avslutter PAL i 2005 skal vi greie å være på linje med de beste i Europa, fastslår Båslund. Med PAL har NAK fått en dialog med statlige instanser som har dette som sitt ansvarsområde. Tidligere måtte vi forholde oss til mange forskjellige aktører, sier Båslund.

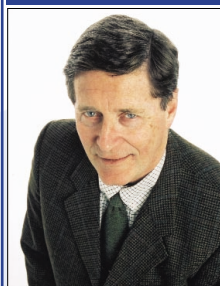
Gjennomgående holdningsarbeid

– Alt vi driver med er holdningsarbeid. PAL har ført til at holdningsarbeidet er mer satt i struktur, særlig gjennom flytryggingsskampanjen GAP (Good Aviation Practice) som nå har holdt på i to år.

– Men slikt arbeid når bare frem til et visst nivå. Ved å sende ut brosjyrer, vise videoer, holde foredrag – når vi først og fremst menigheten. Derfor er det nødvendig å spisse arbeidet mer inn mot klubbene, og de problemer de sliter med, påpeker Båslund.

Navn: Tore Båslund

Fakta



Tore Båslund er generalsekretær i Norsk Aero Klubb (NAK). Dette er en landsomfattende organisasjon, som arbeider for å fremme allmennflyging og luftsport i Norge. NAK ble stiftet i 1928 og har 12 900 medlemmer fordelt på 254 lokale klubber over hele landet.

ROGER NARBEN

Mer miljøvennlig luftfart

Flytrafikken fører med seg både støy og utslipp til luft og jord. Luftfartstilsynet deltar både i nasjonalt og internasjonalt samarbeid om å redusere miljøproblemene knyttet til lufttrafikk og flyplassdrift.

Luftfartens negative innvirkning på miljøet er en stor utfordring. Det arbeides derfor hele tiden med å redusere miljøbelastningene. En ulykke ved Oslo Lufthavn i 1999 belyser sammenhengen mellom sikkerhet, økonomi, regularitet og miljø. Et fly fra selskapet «Premiær» skled under landing utenfor rullebanen på grunn av dårlige friksjonsforhold. I slike tilfeller må det vurderes hvordan de negative miljøkonsekvensene ved bruk av avisingsvæsker kan bli redusert, uten at det går ut over sikkerheten. På dette området har Luftfartstilsynet en viktig oppgave.

Miljøengasjement

Luftfartstilsynet deltar i det internasjonale arbeidet gjennom ECAC, Eurocontrol og ICAO, og bidrar i utforming av policy og regelverk. Nasjonalt har Luftfartstilsynet ansvar blant annet for å forvalte regler om miljøsertifisering av luftfartøyer og forskriften om inn- og utflygingstraséer (traséforskriften) for Oslo Lufthavn. I tillegg kommer ansvaret for å godkjenne flyplassens miljøprogram, som følges opp i samarbeid med andre myndigheter, særlig Statens forurensningstilsyn.

Evaluering av traséforskriften

Den mest omfattende oppgaven i 2001 var evalueringen av traséforskriften. Forskriften ble vedtatt av Samferdselsdepartementet i desember 1997, og formålet er «å regulere flyvirksomheten ved lufthavnen slik at støyulempen minimaliseres samtidig som flyoperative hensyn ivaretas». Parallelt med vedtakelsen ble det bestemt at det skulle foretas en grundig evaluering av forskriftens konsekvenser etter ca. to års drift av flyplassen.

Høsten 2000 satte Luftfartstilsynet ned en prosjektgruppe for evalueringsarbeidet. I denne gruppen deltok Oslo Lufthavn, Fylkesmannen i Akershus v/miljøavdelingen, Nasjonalt folkehelseinstitutt, Flystøyutvalget for Gardermoen og Flyselskapenes landsforening sammen med Luftfartstilsynet. Prosjektet hadde også en referansegruppe med deltakere fra 13 av flyplassens nærkommuner, Oslo og omland friluftsråd, SAS, Braathens og Norsk flyerforbund. Luftfartstilsynet arrangerte i tillegg et åpent møte om arbeidet i Ullensaker rådhus i november 2001. Et utkast til evalueringsrapport ble sendt på offentlig høring i desember 2001.

I evalueringen tar Luftfartstilsynet utgangspunkt i forskriftens formål. Det legges vekt på å belyse de driftsmessige konsekvensene og de mer samfunnsrelaterte virkningene. Det siste

området er særlig knyttet til lokalbefolkningens opplevelser av støyforholdene, men også virkningene for kommunene og næringslivet.

Luftfartsverket har kartlagt driftserfaringer, og Norsk Gallup har gjennomført en spørreundersøkelse om boforholdene og opplevelsen av støysituasjonen blant lokalbefolkningen. Med dette som utgangspunkt har evalueringen vært en gjennomgang og vurdering av i hvilken grad formålet med forskriften er blitt oppnådd. I tillegg har Luftfartstilsynet pekt på mulige forbedringstiltak.

Resultater

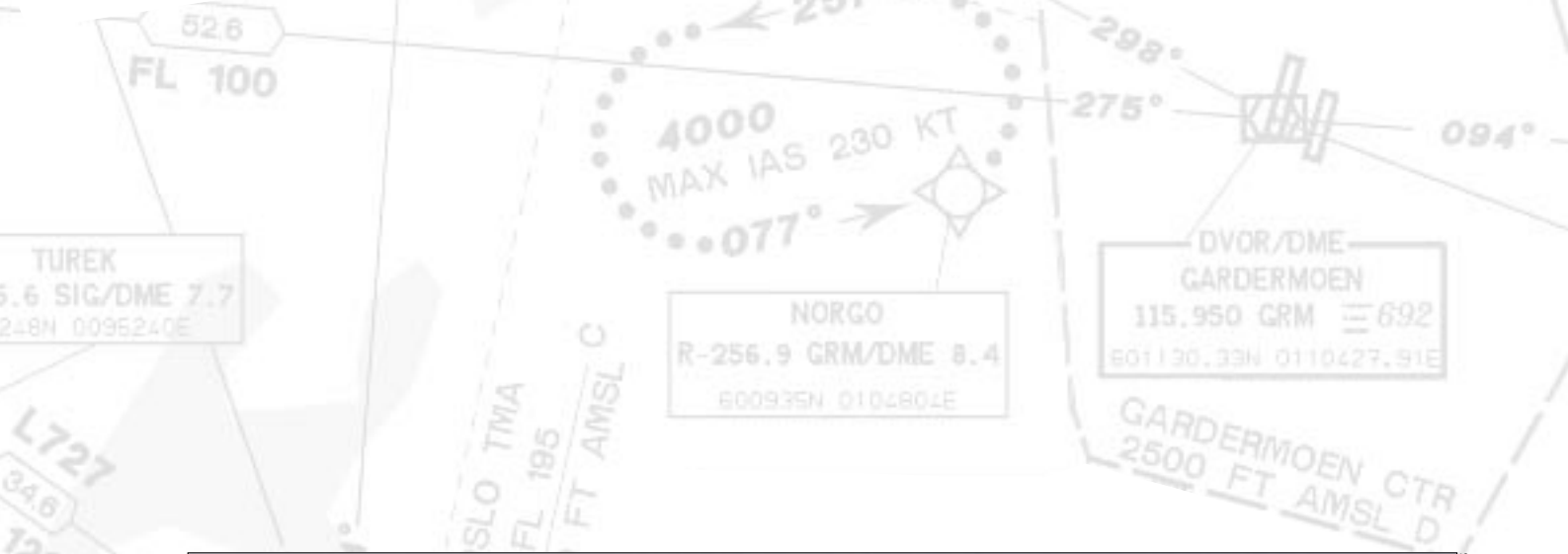
Evalueringskartlegging gir et sammensatt bilde av hvordan traséforskriften fungerer i forhold til formålet med forskriften. Luftfartstilsynet mener likevel at forskriften har bidratt til å sette søkelyset på betydningen av å ivareta de ulike interessene knyttet til lufttrafikken ved Gardermoen på en hensiktsmessig måte – og dermed skape dialog mellom de ulike aktørene.

Etter Luftfartstilsynets oppfatning har forskriften også bidratt til å redusere støyplagene. Ifølge spørreundersøkelsen om boforholdene rundt Gardermoen er 97 prosent av de som svarte tilfreds eller svært tilfreds med situasjonen. Luftfartstilsynet mener likevel at det er grunnlag for å redusere støyen ytterligere ved å foreta endringer i prosedyrene for inn- og utflyging, uten at dette går utover sikkerheten eller skaper nevneverdige vansker i trafikkavviklingen. Blant annet foreslås det å innføre et system med toleransekorridorer som flyene skal holdes innenfor under inn- og utflygingen.

Luftfartstilsynet skal i løpet av våren 2002 legge frem evalueringsrapporten for Samferdselsdepartementet, som skal ta endelig stilling til Luftfartstilsynets forslag.

Bedre samarbeid

Luftfartstilsynet har inntrykk av at evalueringsarbeidet har bidratt positivt til å styrke dialogen mellom Luftfartstilsynet og de som utsettes for støy fra flyplassen, ikke minst gjennom deltagelsen fra Flystøyutvalget. Samtidig har det styrket samarbeidet med andre myndigheter og aktørene innenfor bransjen. Det er lagt et godt grunnlag for å løse fremtidige oppgaver og utfordringer i tilknytning til traséforskriften spesielt, og på feltet luftfart/miljø generelt. ■



Tror på klarere traséforskrift

Flystøyutvalget ved Gardermoen er en av instansene som har vært involvert i evalueringsarbeidet med forskriften for flytraséer ved Oslo Lufthavn. Utvalget er fornøyd med arbeidet så langt, og har tro på at forslaget til ny forskrift vil redusere støyplagene.

Gjeldende forskrift åpner for ulike tolkningsmåter, og avvik fra bestemmelsene kan derfor forsvares med uklare regler. Vedtas forslaget som nå foreligger, får vi en klarere forskrift, tror Tor Bjerkan, leder for Flystøyutvalget og utvalgets representant i evalueringsprosjektet. Han tilføyer at det ikke er like sikkert at deler av nærområdet kommer bedre ut støymessig sett. Han har ivaretatt kommunenes interesser siden utvalgets andre medlemmer har hatt egen representasjon i evalueringen: – Jeg har inntrykk av at vi har nådd frem med vårt syn, og at innspillene våre blir tatt på alvor hos Luftfartstilsynet, sier Bjerkan.

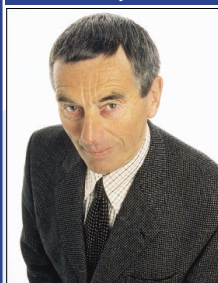
Mer støy enn forutsatt

Bjerkan vektlegger selv sterkt støyplager hos enkeltmennesker i området: – Støy- og traséovervåkningsrapportene som Flystøyutvalget jevnlig får, viser høyere verdier enn det som var forutsatt. Det er beboere som sliter veldig med dette og som blir syke av plagene.

Støysolering er derfor svært viktig, forklarer han. Fra kommunenes ståsted trengs forutsigbarhet i valg av flytraséer.

– Ett element er segregert banebruk. I utgangspunktet var det landing på høyre og avgang på venstre bane. Alle kommunene er enige om at dette er det beste – også for miljøet. Rent kapasitetsmessig er ikke det noe problem å ha det slik. Det var segregering under trafikktoppen i 1999 uten at det skapte kapasitetsproblemer, påpeker utvalgslederen. Frihet i banevalg eller fleksibel banebruk slik flyselskapene ønsker det, vil ifølge Bjerkan kunne gi støyplager i et større geografisk område. Det vil igjen medføre utvidet behov for støysolering og være til hinder for utvikling av bolig- og næringsområder.

Navn: Tor Bjerkan



Fakta

Flystøyutvalget ved Gardermoen ble opprettet i 1980 og skal holde seg orientert om ulemper som flytrafikken medfører og gi tilrådinger som kan begrense støyulempene. Utvalget har representanter fra OSL, Luftfartsverket, SAS, Braathens, Forsvaret, fylkesmannens miljøvernavdeling og kommunene Eidsvoll, Gjerdrum, Nannestad og Ullensaker.

Internasjonalt samarbeid

Internasjonal luftfart kan ikke ses atskilt fra nasjonal luftfart. Norge er en luftfartsnasjon i Europa, fullt integrert i EUs indre marked gjennom EØS-avtalen, og er aktiv deltaker i ICAO, ECAC, Eurocontrol og JAA. Her utvikles og vedtas størstedelen av regelverket på luftfartsområdet, som deretter innføres i norsk regelverk.

Luftfartstilsynet skal i samråd med Samferdselsdepartementet delta i internasjonalt samarbeid med sikte på å ivareta Norges interesser. I tråd med dette er ett av Luftfartstilsynets strategiske mål at «norsk lov og regelverk skal tilpasses internasjonalt regelverk for sivil luftfart, og samtidig sikre at brukergruppenes behov for tilgjengelighet, likebehandling og forutsigbarhet ivaretas [...] virksomheten skal forankres i internasjonale og nasjonale standarder.»

Arbeid i internasjonale fora

Den internasjonale luftfartspolitiske agenda er retningsgivende for norske luftfartsmyndigheter. EU og EØS-avtalen, multilaterale luftfartsavtaler og europeisk koordinering gjennom ECAC og EU, gir Luftfartstilsynet en viktig oppgave med å ivareta norske interesser på best mulig måte.

I ECAC, Eurocontrol og JAA deltar Norge i utgangspunktet på lik linje med EU-landene, og begrensningene som ligger i EØS-systemet er ikke tilstede. Representanter fra EU-kommisjonen deltar som observatører på stort sett alle nivåer. Aktiv deltakelse fra norsk side er derfor av stor betydning, fordi en på et tidlig tidspunkt kan være med å påvirke prosesser som ofte tas opp i EU, og utvikles til regelverk som senere kommer gjennom EØS-avtalen. Det er også viktig å merke seg at ECACs dagsorden i større grad enn før preges av luftfartspolitiske emner, og ECAC blir derfor en viktig premissleverandør til policyutforming generelt i Europa. Sammen med Samferdselsdepartementet deltar derfor tilsynet aktivt innenfor ECAC på utvalgte områder som for eksempel security, miljø, forsikring og forbrukervern.

Flyindustrien, operatørene og interesseorganisasjonene spiller en meget sentral rolle i den utviklingen som nå skjer i europeisk luftfart. Etablering av strategiske globale allianser mellom de største flyselskapene gir både konkurransepolitiske og andre luftfartspolitiske konsekvenser. ICAO og ikke minst EU tvinges derfor til å se luftfart og dermed regulering av dette området i et mer globalt perspektiv. Behovet for internasjonalt samarbeid og harmonisering øker. Tendensene i Europa er kanskje tydeligst på regelverksutvikling knyttet til flysikkerhetsområdet, lufttrafikk-tjenesten, miljø og forbrukervern.



European Aviation Safety Agency (EASA)

EU-kommisjonen la i 2000 frem et utkast til en forordning for etablering av felles regler for sivil luftfart og etablering av en egen europeisk luftfartsmyndighet – EASA. Hensikten er å få til et effektivt system for etablering og gjennomføring av et harmonisert regelverk for sivil luftfart i Europa. Forslaget skal videre sikre et høyt sikkerhetsnivå, og like vilkår for de luftfartsselskapene som konkurrerer der. Forslaget ventes endelig vedtatt i løpet av sommeren 2002, og EASA ventes å kunne tre i funksjon sommeren 2003. På sikt vil EASA overta oppgaver JAA har i dag.

Etableringen av EASA vil få stor betydning for Luftfartstilsynet. Det regelverket Luftfartstilsynet forvalter vil i stor grad skrive seg fra EASA, og enkelte sertifikater vil i fremtiden bli utstedt der. Norge vil knyttes til EASA gjennom EØS-avtalen. Siden Norge ikke er EU-medlem, må det imidlertid forhandles om hvordan en tilknytning skal kunne gjennomføres. Luftfartstilsynet har deltatt aktivt i denne prosessen, og ser det som viktig å sikre at norsk luftfartskompetanse får innflytelse på det regelverket som vedtas og som vil måtte gjennomføres i Norge.

Eurocontrol

Eurocontrol er opprettet for å fremme sikker flynavigasjon i Europa. Norge har tatt del i denne organisasjonens arbeid siden opprettelsen i 1960. I 1994 ratifiserte Norge avtalen og har siden da formelt vært medlem av Eurocontrol. Luftfartstilsynet representerer Norges interesser i Eurocontrol, og Luftfartsverket er en viktig medspiller i denne sammenheng. Et sentralt tema i 2001 har vært arbeidet med å etablere et felles europeisk luftrom («Single European Sky»).



Utvikling av nasjonalt regelverk

Luftfartstilsynets regelverksarbeid knytter seg dels til revisjon av eksisterende regelverk og produksjon av nytt nasjonalt regelverk, dels til gjennomføring av EUs regelverk, i tillegg til andre internasjonale regler og standarder i norsk regelverk.

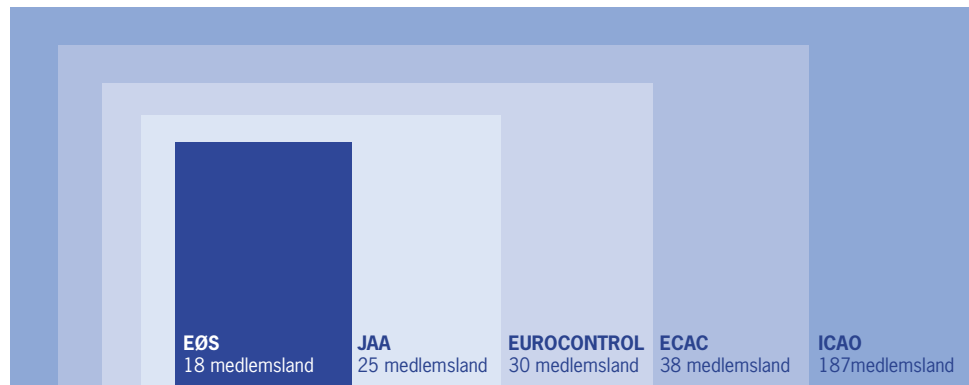
Norsk regelverk består først og fremst av luftfartsloven av 11. juni 1993 nr. 101 med tilhørende forskrifter. Loven er en typisk fullmaktslov som i stor grad gir Samferdselsdepartementet fullmakt til å gi utfyllende bestemmelser, enten gjennom enkeltvedtak eller i forskrifts form. Denne fullmakten er av Samferdselsdepartementet i stor grad delegert til Luftfartstilsynet. De nasjonale forskriftene gitt med hjemmel i luftfartsloven er med få unntak samlet i «Bestemmelser for Sivil Luftfart (BSL)», luftfartens egen forskriftsserie. Luftfartstilsynets arbeid med revisjon av eksisterende forskrifter samt produksjon av helt nye forskrifter foregår kontinuerlig.

Opprydding i eksisterende forskrifter

Sommeren 2000 igangsatte Luftfartstilsynet et regelverksprosjekt for det internasjonale forskriftsverket. Formålet er å få et brukervennlig, ryddig og strukturelt «riktig» regelverk innen sivil luftfart i Norge. En viktig utfordring er å få et klarere skille mellom forskrifter og veiledende materiale. Arbeidet med å «rydde opp» i det samlede nasjonale forskriftsverket pågår nå for fullt ved å gjennomgå hele BSL-serien og samtlige rundskriv på området sivil luftfart. Under arbeidet har det vist seg nødvendig å foreta en del materielle endringer parallelt med den redaksjonelle og strukturelle gjennomgangen. Når prosjektet avsluttes sommeren 2002 vil det munne ut i en ajourført og «ny» BSL-serie med det komplette, nasjonale forskriftsverket på den sivile luftfartens område.

Innføring av Eurocontrols regler

I noen tilfeller er Norge folkerettslig forpliktet til å gjennomføre internasjonale regler og standarder i norsk regelverk. ESARRer («Eurocontrol SAFETY Regulatory Requirements») er regler utstedt av Eurocontrol. I Luftfartstilsynet pågår et omfattende arbeid med gjennomføringen av ESARR 2, 3, 4 og 5. Disse gjelder blant annet for innføring av et rapporteringssystem for luft-



Forholdet mellom internasjonale organisasjoner hvor Norge deltar.

trafikkhendelser, et sikkerhetsledelsessystem, og harmoniserte sertifikater for flygeledere i Norge. Regelverksarbeidet i Luftfartstilsynet med gjennomføring av disse ESARRene skjer i nært samarbeid med Luftfartsverket.

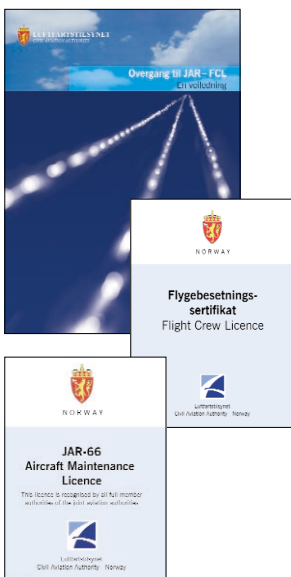
Innføring av JAR – FCL

I andre tilfeller gjennomføres internasjonalt regelverk selv om man ikke folkerettslig er forpliktet til dette. Typisk gjelder dette regler utstedt av Joint Aviation Authorities (JAA) i form av såkalte Joint Aviation Requirements (JARer) som dekker tekniske, operative, sertifikatmessige og andre forhold. Luftfartstilsynet tar sikte på at alle JARer som utstedes av JAA skal gjennomføres fortløpende i norsk regelverk. Etter hvert vil Norge også bli forpliktet i større grad til å gjennomføre EU-relatert regelverk.

Norge har sammen med de øvrige europeiske landene avtalt å innføre et felles regelverk for flygersertifikater i Europa (JAR – FCL) i stedet for de mange ulike nasjonale sertifikatbestemmelsene. Formålet har vært å sikre en høy og lik kvalitet i flygerutdanningen i forhold til flysikkerheten, og å skape like konkurransevilkår for europeisk luftfart.

Vesentlige endringer av bestemmelsene for flygersertifikater i Norge ble innført 1. juli 2001, som JAR – FCL 1 (Flysertifikatbestemmelser), JAR – FCL 2 (Helikoptersertifikatbestemmelser) og en ny BSL C. JAR – FCL 3 (Flymedisinske bestemmelser) ble innført i 2000. I april 2002 ble Luftfartstilsynet godkjent av JAA til å utstede JAR – FCL flygersertifikater og JAR – FCL skolegodkjenninger.

Luftfartstilsynet har lagt vekt på å gi det norske markedet best mulige forutsetninger for innføringen av JAR – FCL. Dette er ivarettatt gjennom deltakelse i faglige fora, møter med flyselskaper, skoler og interesseorganisasjoner. I tillegg er det sendt ut flere publikasjoner knyttet til innføringen av JAR – FCL. ■



Flysikkerhetsutviklingen i sivil luftfart

Det har ikke vært dødsulykker med norskregistrerte rutefly siden Namsos-ulykken i 1993. Luftfartstilsynets statistikk viser utviklingen i antall ulykker i de siste 10 årene.

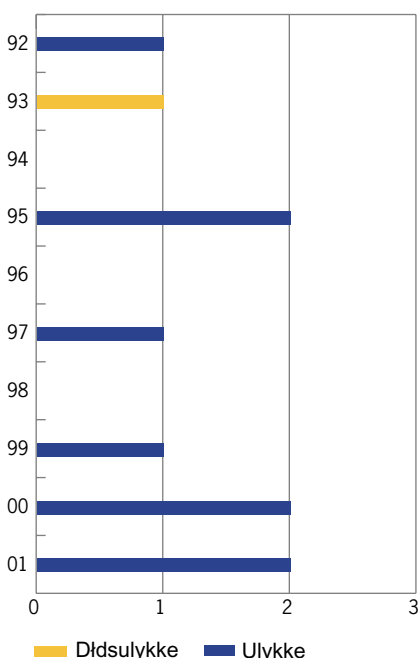
Havarikommisjonen for sivil luftfart (HSL) utreder ulykker og hendelser i norsk luftfart, både med norskregistrerte og utenlandsk registrerte fly. Luftfartstilsynet registrerer data fra HSLs rapporter i Nordic Accident and Incident Data System (NORDAIDS) og foretar analyser.

I denne årsmeldingen presenteres flysikkerhetsstatistikk inndelt etter type virksomhet: rute-flyging, annen ervervsmessig flyging, og klubb- og privatflyging. For hver type virksomhet presenteres to statistiske oversikter. Den ene grafen viser utviklingen av *antall ulykker siste ti år* med norskregistrerte luftfartøy. Den andre grafen viser innrapporterte *ulykker og hendelser i år 2001*. I sistnevnte graf vises både norskregistrerte og utenlandsk registrerte luftfartøy som har rapportert ulykker og hendelser i Norge, og saker med norskregistrerte luftfartøy i utlandet.

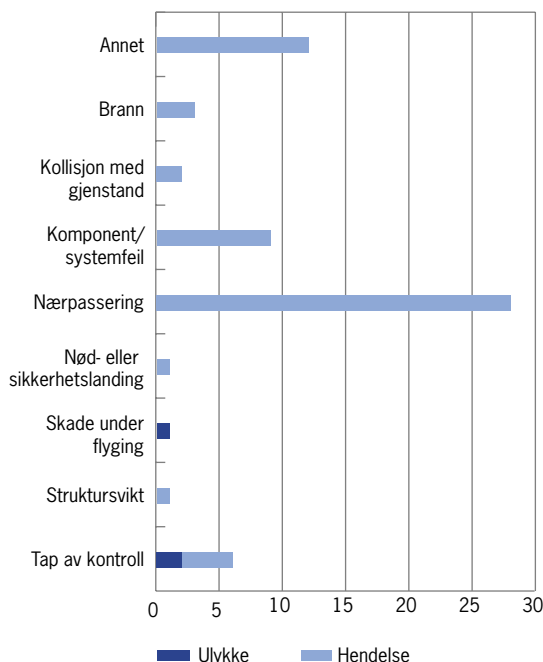
Ulykker innebærer enten dødsfall, alvorlige personskader og/eller større materielle skader, mens *hendelser* er andre begivenheter som har eller vil kunne ha ugunstig innvirkning på sikkerheten.

Utviklingen innen ervervsmessig flyging

Ervervsmessig flyging er delt inn i to hovedkategorier. Den ene gjelder all ruteflyging med passasjerer i norskregistrerte fly. Den andre gjelder all annen kommersiell flyging, som inkluderer charterflyging, taxifyging, gods, luftambulanse, kommersiell skoleflyging, anleggsarbeid med helikopter og annen arbeidsflyging (aerial work).



Figur 1. Antall ulykker innen ruteflyging siste 10 år



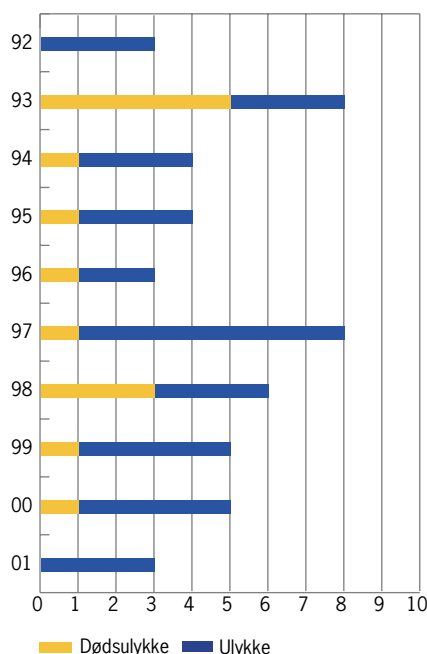
Figur 2. Kategorisering av ulike typer ulykker og hendelser innen ruteflyging i år 2001



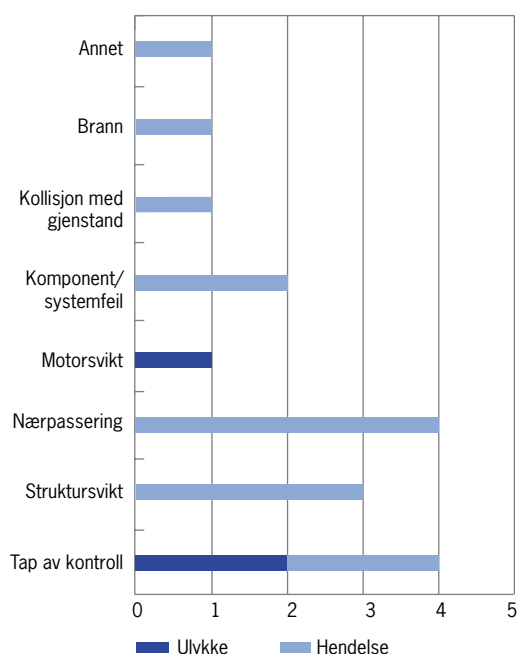
1. Utviklingen innen ruteflyging

I 2001 skjedde det to alvorlige ulykker med rutefly som ikke vises i den norske statistikken, fordi flyene var utenlandsk registrerte. I ulykken i Milano den 8. oktober 2001 kolliderte et svensk-registrert SAS-fly under avgang med en forretningsjet på rullebanen, og til sammen 118 mennesker omkom (hvorav 110 i SAS-flyet). Den seneste ulykken skjedde 30. november 2001, da et svenskregistrert turboprop-fly skar ut av banen under landing i Skien, traff en jordvoll og ble totalskadet. Av de 13 personene ombord ble en person alvorlig skadet, og sju fikk lettere skader.

I figur 2 er ulykken i Skien inkludert, siden den skjedde i Norge. To av årets ulykker medførte personskader. Når det gjelder hendelser, utgjør nærpasseringer det største antallet. I denne gruppen inngår mange tilfeller hvor avstanden mellom flyene kom under de foreskrevne separasjonsminima, uten at det oppsto reell kollisjonsfare.



Figur 3. Antall ulykker innen annen kommersiell flyging siste 10 år



Figur 4. Kategorisering av ulike typer ulykker og hendelser innen annen kommersiell flyging i år 2001

2. Utviklingen innen annen kommersiell flyging

Oversikten viser all kommersiell flyging som ikke er ruteflyging med passasjerer. Det var ingen dødsulykker i 2001, i motsetning til tidligere år der det har vært omkomne nesten hvert år siden 1993.

Figur 4 viser at tre saker ble klassifisert som ulykker i 2001. To personer ble skadet, hvorav én alvorlig. De vanligste sakstypene var nærpasseringer og tap av kontroll. Sistnevnte gruppe består for det meste av problemer ved landingen.

Helikoptertrafikken på kontinentalsokkelen er et strategisk satsingsområde for Luftfartstilsynet. I 2001 var det ingen ulykker i denne virksomheten. Fem hendelser ble rapportert, hvorav tre nærpasseringer. Tallene inngår i figur 4.

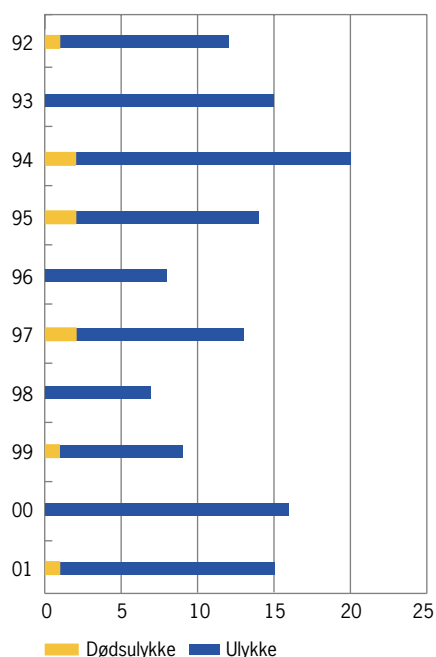
Utviklingen innen allmennflyging og luftsport

Luftfartstilsynet fører statistikk over ulykker og hendelser med motorfly, helikopter og seilfly. Andre aktiviteter i luftrommet, som mikrofly, ballonger, hangglidere osv. er det i dag Norsk Aero Klubb (NAK) som har oversikt over, og de inngår derfor ikke i statistikken.

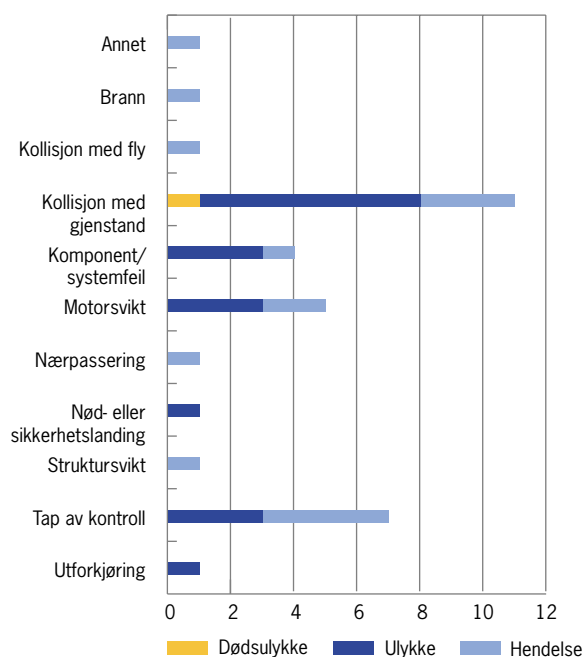
Utviklingen innen privat- og klubbflyging

Utviklingen viser at det har vært dødsulykker innen privat- og klubbflyging i seks av de siste ti årene. Antall ulykker pr. år har variert fra sju til 20 ulykker i perioden. I 2001 var det totalt 19 ulykker hvorav 15 var med norskregistrerte maskiner.

Årets eneste dødsulykke i norsk luftfart skjedde da et klubbfly kolliderte med ledninger i lav høyde over elva i Alvdal 7. mai 2001. Piloten og de to passasjerene omkom. Utover dette var det en ulykke der en person ble lettere skadet. De øvrige ulykkene domineres av gruppen «kollisjon med gjenstand», som for det meste skjedde under avgang eller landing. ■



Figur 5. Antall ulykker innen privat- og klubbflyging siste 10 år



Figur 6. Kategorisering av ulike typer ulykker og hendelser innen privat- og klubbflyging i år 2001

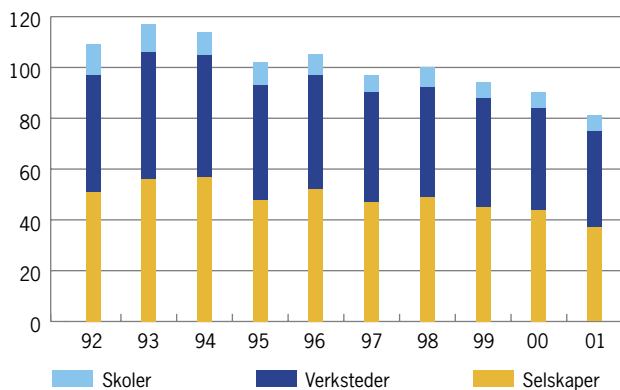
Mål og resultater

Luftfartstilsynet opprettholdt i 2001 et høyt aktivitetsnivå innen sin ordinære tilsynsvirksomhet. Her gjengis noen hovedtall innen de ulike tilsynsområdene.

En grunnleggende del av det flysikkerhetsfremmende arbeidet i norsk luftfart er å ha et oppdatert og velfungerende regelverk. Arbeidet med regelverksutviklingen er gitt høy prioritet også i 2001. I løpet av året ble i alt 30 regelverksendringer slutført. Den sentralt styrte «Nasjonal dugnad for opprydding i forskriftsverket» ble avsluttet 31. desember 2001. To områder der det utvikles nytt forskriftsverk er lufttrafikkjenesten og utformingen av flyplasser. Dette arbeidet vil bli videreført i 2002.



Det har vært gjennomført et omfattende arbeid innen de tradisjonelle tilsynsområdene – adgangs-kontroll og virksomhetstilsyn. En viktig del av LTs tilsynsfunksjon er å godkjenne organisasjoner, luftfartøy/materiell og enkeltpersoner, noe som gjøres ved å utstede ulike typer rettighetsdokumenter. Et annet viktig arbeid er den årlige gjennomføringen av et stort antall inspeksjoner. I 2001 har Luftfartstilsynet økt antallet inspeksjoner sammenlignet med tidligere år. Detaljer om de ulike tilsynsaktivitetene finnes på Luftfartstilsynets nettsider.

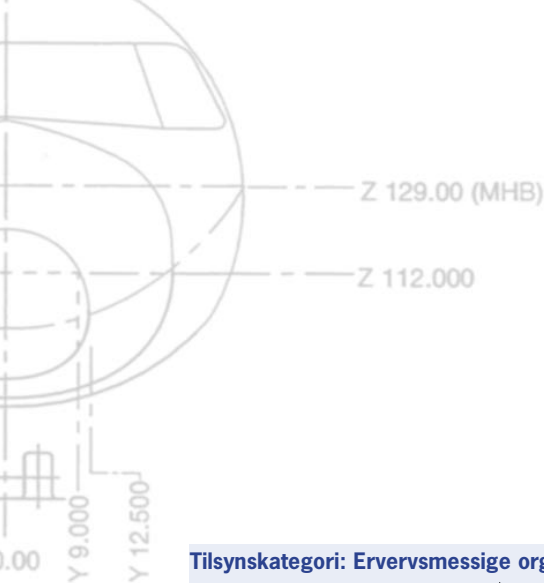


Figur 1: Antall fly/helikopterselskaper, -verksteder og -skoler innen ervervsmessig luftfart i Norge siste 10 år.

Tilsyn med ervervsmessig luftfart

Luftfartstilsynet fører tilsyn med alle luftfartsorganisasjoner og luftfartøy/materiell innen ervervsmessig sivil luftfart. Tilsyn med norskregistrerte luftfartøy foretas av Luftfartstilsynet, mens det Skandinaviske Tilsynskontor (STK) fører tilsyn med SAS og SAS Commuter.

I tillegg gjennomfører et spesialteam ved Luftfartstilsynet SAFA-inspeksjoner. SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft) er et europeisk samarbeid, der Norge som en av 38 stater foretar sikkerhetsvurderinger av utenlandsregistrerte fly som lander i Norge.



Tilsynskategori: Ervervsmessige organisasjoner

	Resultatmål	Resultat 2000	Resultat 2001
Store flyselskaper, helikopter-selskaper og verksteder	2 inspeksjoner pr. år	Adgangskontroll 45	Adgangskontroll 45
Små flyselskaper og verksteder	1 inspeksjon pr. år	Virksomhetstilsyn 97	Virksomhetstilsyn 127
Alle ervervsmessige flyskoler	Minimum 1 inspeksjon pr. år		

Tabell 1: Antall gjennomførte inspeksjoner av ervervsmessige organisasjoner de to siste årene.

Tilsynskategori: Ervervsmessige luftfartøy

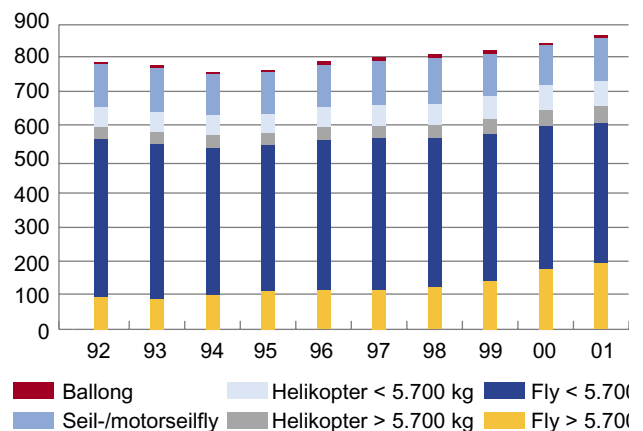
	Resultatmål	Resultat 2000	Resultat 2001
Besiktelse av luftfartøy	1 besiktelse pr. 3 år (30%)	Besiktelser 123	Besiktelser 159
Gransking av luftfartøy	1 dokumentgransk. pr. år (70%)	Granskinger 273	Granskinger 251
SAFA-inspeksjoner	30 inspeksjoner	SAFA-inspek. 30	SAFA-inspek. 36

Tabell 2: Antall gjennomførte inspeksjoner av ervervsmessige luftfartøy de to siste årene.

Tilsyn med allmennflyging og luftsport

Luftfartstilsynet fører tilsyn med en rekke organisasjoner og luftfartøy/materiell innen klubb/privat virksomhet. I 2001 ble alle besiktelse og granskinger av både private luftfartøy og luftfartøy i klubbmiljø gjennomført som planlagt. I tillegg ble 26 flyskoler i klubb godkjent som JAR – FCL registrert lærested. Virksomhetstilsynet med NAK sentralt og med et utvalg flyklubber og klubbkoler økte til 12 inspeksjoner i 2001 mot 6 i 2000.

Gjennom prosjektet allmennflyging og luftsport (PAL) ønsker Luftfartstilsynet å utvikle en tilsynsform som forbedrer og forenkler forutsetningene for fritidsflyging.



Figur 2: Antall luftfartøy innen ervervsmessig og klubb/privat luftfart i Norge siste 10 år.

Tilsynskategori: Organisasjoner innen allmennflyging og luftsport

	Resultatmål	Resultat 2000	Resultat 2001
Norsk Aero Klubb sentralt – 3 seksjoner	Hver seksjon 1 inspeksjon pr. år	Adgangskontroll 0	Adgangskontroll 0
Klubber i Norsk Aero Klubb	Inspeksjon av 6 klubber pr. år	Virksomhetstilsyn 5	Virksomhetstilsyn 4
Skoler i flyklubb (privatflygersertifikat)	1 inspeksjon hvert 3. år	Adgangskontroll 4	Adgangskontroll 0
		Virksomhetstilsyn 1	Virksomhetstilsyn 8

Tabell 3: Antall gjennomførte inspeksjoner av organisasjoner innen allmennflyging og luftsport de to siste årene.

Tilsynskategori: Luftfartøy innen allmennflyging og luftsport

	Resultatmål	Resultat 2000	Resultat 2001
Besiktelse lett luftfartøy	1 besiktelse pr. 5 år (20%)	Besiktelser 126	Besiktelser 114
Gransking av luftfartøy (administrativ fornyelse av luftdyktighetsbevis)	1 dokumentgransk. pr. år (80%)	Granskinger 414	Granskinger 420

Tabell 4: Antall gjennomførte inspeksjoner av luftfartøy innen allmennflyging og luftsport de to siste årene.



Tilsyn med flyplasser og flysikkerhetstjenester

Luftfartstilsynet fører tilsyn med alle luftfartsanlegg og flysikkerhetsanlegg i Norge og på norsk kontinentalsokkel. Den største eieren av slike anlegg er Luftfartsverket, men det finnes også enkelte kommunale, militære og private eiere.



Tilsynskategori: Flyplasser og flysikkerhetstjenester

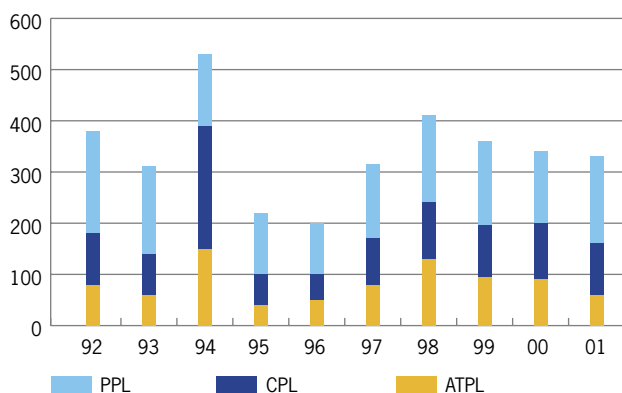
	Resultatmål	Resultat 2000	Resultat 2001
Godkjenning av flyplasser	1 godkjenning/fornyhet godkjenning hvert 5. år	Utstedelse 14 Fornyelse/ending 22	Utstedelse 27 Fornyelse/ending 31
Tilsyn – flyplasser til allmenn bruk	2 inspeksjoner i løpet av 5 år	Adgangskontroll 4	Adgangskontroll 4
Tilsyn – flyplasser til ikke allmenn bruk	1 inspeksjon hvert 5. år	Virksomhetstilsyn 30	Virksomhetstilsyn 28
Behandling av flyplassrapporter	Halvårlig godkjenning av flyplassrapport	Systemtilsyn 102	Systemtilsyn 108
Tilsyn – flysikkerhetstjenester	2 inspeksjoner i løpet av 5 år	Adgangskontroll 0 Virksomhetstilsyn 10	Adgangskontroll 0 Virksomhetstilsyn 47
Helikopterdekk (offshore)	Bistand til Oljedirektoratet og Sjøfartsdirektoratet	Inspeksjoner 15	Inspeksjoner 10

Tabell 5: Antall gjennomførte inspeksjoner av flyplasser og flysikkerhetstjenester de to siste årene.

Tilsyn med personell i sivil luftfart

Luftfartstilsynet fører tilsyn med personell i sivil luftfart gjennom sertifisering og godkjenning. Før Luftfartstilsynet utsteder eller fornyer sertifikater og andre rettighetsdokumenter, blir kandidatene testet for å kontrollere om de tilfredsstiller flyfaglige og helsemessige krav. Testing skjer på grunnlag av fastlagte krav for de ulike yrkeskategoriene.

Som et ledd i sertifisering av personell i sivil luftfart har Luftfartstilsynet ansvaret for medisinske undersøkelser. Flymedisinsk institutt (FMI) på Blindern i Oslo utfører flymedisinske spesialistundersøkelser av bl.a. flygere og flygeledere. Tall for 2001 viste at Luftfartstilsynet til sammen mottok 5 940 legeerklæringer. FMI undersøkte 1282 personer, og 79 personer innen norsk luftfart ble erklært «medisinsk udyktige» i 2001. Tallene er om lag de samme som for år 2000.



Både operative og tekniske kandidater må gjennomføre og bestå prøver og eksamener før de kan få utstedt sertifikater og bevis. Når det gjelder flygersertifikater fordeles disse på tre hovedkategorier: PPL (privatflygersertifikat), CPL (trafikkflygersertifikat) og ATPL (trafikkflygersertifikat som gir flest rettigheter). ■

Figur 3: Antall utstedte flygersertifikater i de siste 10 årene.

Økonomi, budsjett og regnskap

Luftfartstilsynet fikk i 2001 bevilget kr 110 450 000 over statsbudsjettet. I tillegg ble budsjettet tilført kr 5 461 000 i overførte midler fra 2000, til sammen kr 115 911 000. Inntektsbudsjettet var på kr 34 900 000.

Oversikt over budsjett og regnskap:

Kapittel 1313 post 01

Post	Regnskap	Bevilgning
Sum lønn og godtgjøring	62 396 823	
Sum andre driftsutgifter	52 996 478	
Sum kapittel 1313	115 393 301	115 911 000

Kapittel 4313

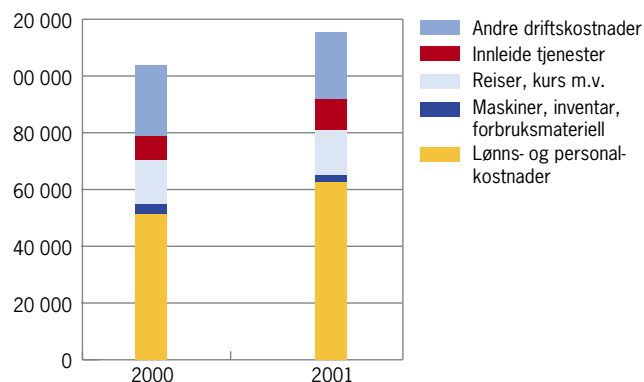
Post	Regnskap	Bevilgning
Sum post 01 - inntekter fra tilsyn	48 055 071	34 900 000
Sum post 02-18 – diverse refusjoner	2 785 281	
Sum kapittel 4313	50 840 352	34 900 000

På utgiftssiden har det vært en vesentlig økning av utgiftene til lønn og godtgjørelser, som er en følge av den bemanningsøkningen som har skjedd gjennom 2001.

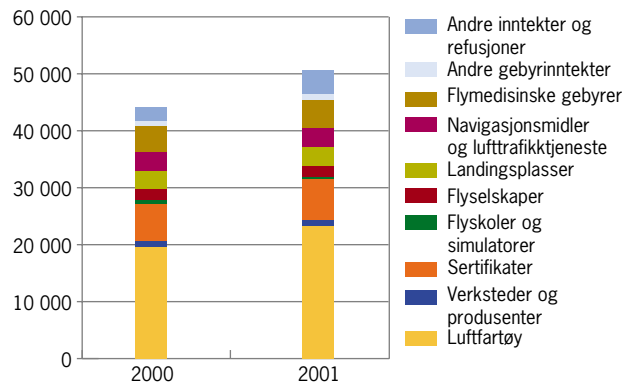
Det har vært en vesentlig økning av gebyrinntektene i 2001 i forhold til året før. En årsak er at Norge har fått en forholdsvis større del av gebyrinntektene i forbindelse med registrering, utstedelse av luftdyktighetsbevis og tilsyn med luftfartøy i SAS.

Andre inntektsøkninger utover prisjustering gjelder bl.a. for sertifikater og flymedisinske gebyrer som kan føres tilbake til et høyere aktivitetsnivå enn budsjettet på disse områdene.

Luftfartstilsynet skal i utgangspunktet dekke sine kostnader gjennom brukerbetalte tjenester. Dette har ikke vært mulig ennå. I etableringsåret 2000 dekket gebyrinntektene om lag 41 prosent av driftsutgiftene. I 2001 var dette tallet steget til ca. 44 prosent. Målet er å øke kostnadsdekningen slik etaten er pålagt, og det utredes for tiden forskjellige løsninger. Hensikten er å finne finansieringsløsninger som i minst mulig grad belaster markedet med økte kostnader. ■



Figur 1: Driftsutgifter og utgiftsstruktur



Figur 2: Inntekter og inntektsstruktur

Ordliste

Adgangskontroll Luftfartstilsynets bedømmelse – på grunnlag av foreliggende dokumenter og opplysninger – av om et system eller deler av et system oppfyller bestemmelser for adgang til sivil luftfart.

Allmennflyging (General Aviation) Privatflyging som i hovedsak skjer uten godtgjørelse (ikke-ervervmessig). Grensene er ikke klart definert, men dette dreier seg i store trekk om forretningsflyging, privatflyging og luftsport med fly og helikoptre.

Besiktelse Luftfartstilsynets fysiske tilsyn med luftdyktighet til flymateriell.

BSL Bestemmelser for Sivil Luftfart (inndelt i en serie B–H) er forskrifter gitt med hjemmel i luftfartsloven og øvrige lover/forskrifter/bestemmelser av særlig betydning for luftfarten.

Driftstillatelse Tillatelse til å drive annen ervervmessig virksomhet enn lufttransport (rundflyging, aerial work, skoleflyging).

EASA (European Aviation Safety Agency) EUs forslag til etablering av en egen europeisk luftfartsmyndighet under felles regler for sivil luftfart. Det er forventet at EASA trer i funksjon sommeren 2003.

ECAC (European Civil Aviation Conference) De europeiske luftfartsdirektørers samarbeidsorgan for fremme av et sikkert, effektivt og bæredyktig europeisk sivil luftfartssystem.

Ervervmessig lufttransport (Commercial Aerial Transport) Lufttransport av passasjerer, post og/eller frakt mot vederlag og i henhold til lisens utstedt av LT.

Eurocontrol Europeisk organ for å fremme sikker flynavigasjon i Europa. Norge har deltatt siden opprettelsen på 1960-tallet og ratifiserte avtalen i 1994.

Flysikringstjeneste Fellesbetegnelse for lufttrafikkledelse (ATM), flynavigasjonstjeneste (CNS) og flygeværtjeneste.

Gransking I betydningen dokumentgransking. Luftfartstilsynet kan utstede og fornye luftdyktighetsbevis på grunnlag av innsendte rapporter og dokumentasjon.

Hendelser Begivenheter, som ikke karakteriseres som en ulykke, men som har eller vil kunne ha ugunstige innvirkninger på sikkerheten i luftfarten.

HUMS (Health & Usage Monitoring System) Tekniske tilstandsovervåkningssystem for helikoptre.

ICAO (International Civil Aviation Organization) En sammenslutning av stater som er tilsluttet konvensjonen for internasjonal sivil luftfart, Chicagokonvensjonen. Organisasjonen er et spesialorgan under FN.

JAA (Joint Aviation Authorities) Sammenslutning av europeiske luftfartsmyndigheter som samarbeider om utvikling av forskrifter og sikkerhetstilsyn innen sivil luftfart.

JAR (Joint Aviation Requirements) Felleseuropeiske luftfartsbestemmelser fastsatt av JAA.

Klubbflyging Flyging foretatt av personer som gjennom sitt medlemskap i en klubb/forening har rett til å bruke luftfartøy som disponeres av denne. Klubben/foreningen står som fartøyets eier/bruker.

Lisens Tillatelse til å utføre ervervmessig lufttransport med passasjerer, post og frakt.

Luftdyktighetsbevis Bekreftelse som utstedes når Luftfartstilsynet ved besiktelse eller på annen måte har godkjent et luftfartøy som luftdyktig jfr. luftfartsloven § 4-3.

Luftfartssertifikat (Aviation Personnel Licence) Dokument med eventuelt rettighetsbevis, utstedt av Luftfartstilsynet, som gir innehaveren rett til å tjenestegjøre om bord i norske luftfartøy eller på bakken iht. gitte betingelser.

Luftsport Privatflyging uten godtgjørelse, som flyging med motorseilfly, seilfly, varmluftballong, hangglider, paraglider, gyroplan, fallskjerm og ubemannede fly.

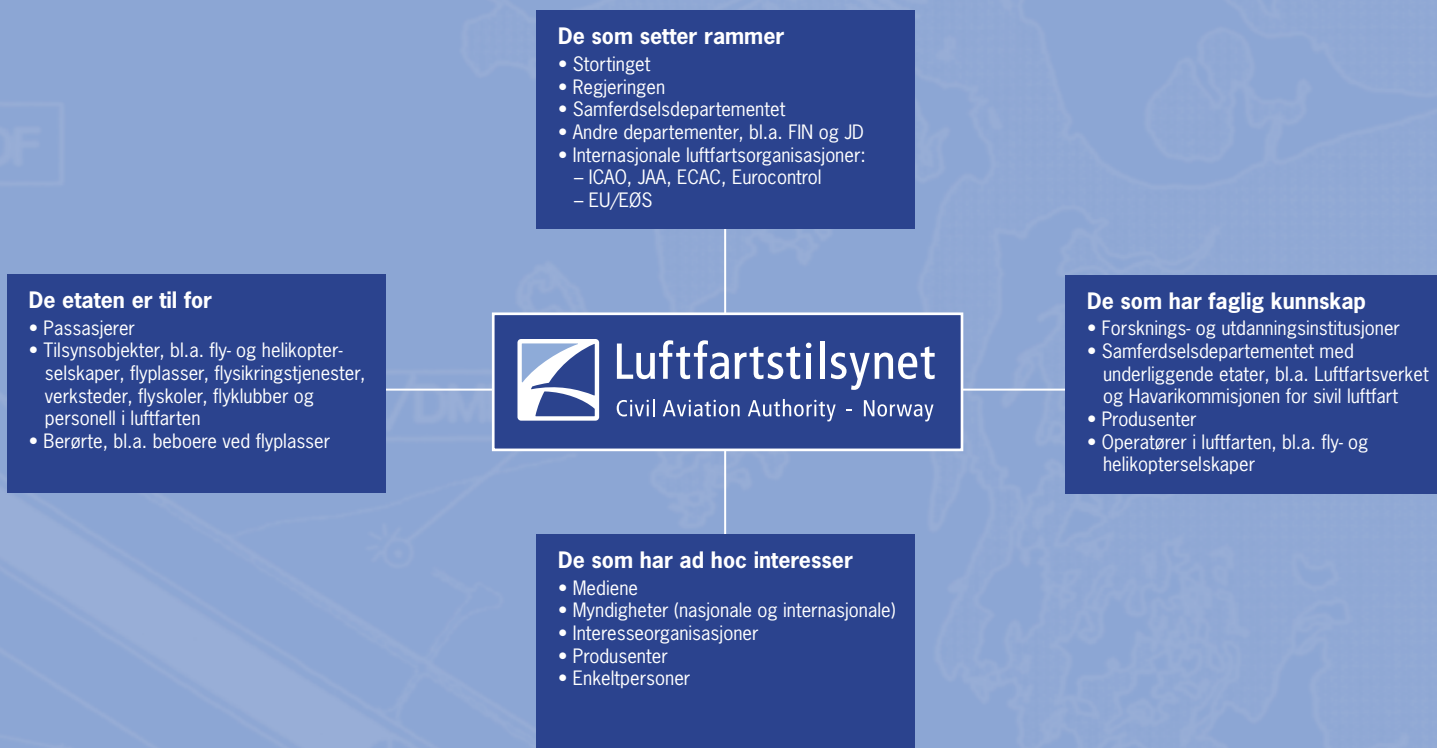
SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft) En sikkerhetsvurdering av utenlandsregistrerte fly som lander i Norge. Inspeksjonene skjer iht. de standarder som er bestemt i ICAOs annekser 1, 6 og 8. Følgende inspiseres: flyets dokumenter, sertifikat, nødutstyr og tekniske tilstand i tillegg til flybesetningens sertifikat.

Safety Sikkerhet i forhold til utilsiktede avvik. Typiske områder er å sikre luftdyktigheten for det enkelte luftfartøy og å sørge for sikker avvikling av lufttrafikken.

Security Sikkerhet i forhold til tilsiktede avvik, som voldelige anslag mot lufttrafikken. Terrorhandlinger er et typisk «security»-tema.

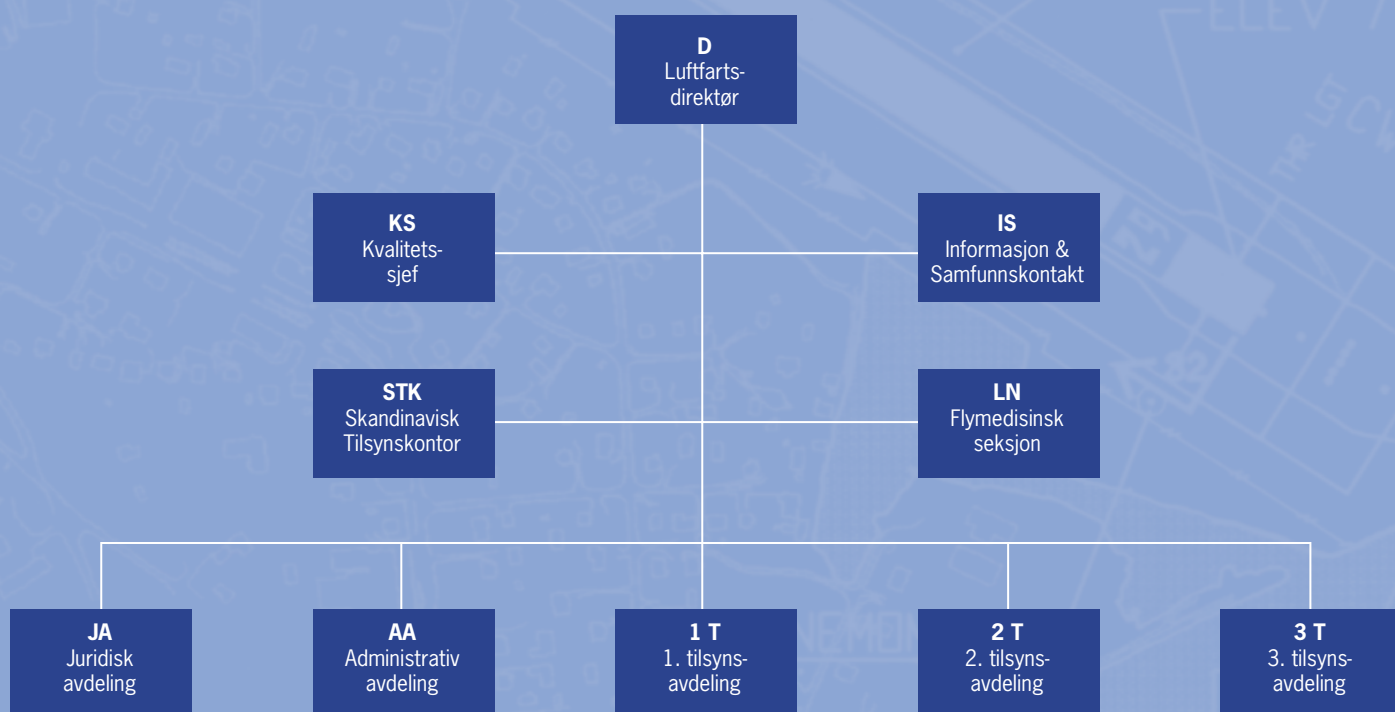
Ulykke En luftfartsulykke er en begivenhet i forbindelse med bruken av et luftfartøy hvor det oppstår dødsfall, alvorlige personskader og/eller større materielle skader.

Virksomhetstilsyn Luftfartstilsynets tilsyn med at et system eller deler av systemet fortsatt fungerer i samsvar med de bestemmelser som er fastsatt som vilkår i virksomheten.



Figur 1: **Kommunikasjonskart for Luftfartstilsynet.**

Tilsynets hovedansvarsområder er å tilpasse regelverket, utøve adgangskontroll, føre virksomhetstilsyn, yte service og ha aktiv kommunikasjon med brukerne og publikum for øvrig. Det er mange aktører involvert i norsk sivil luftfart, og ansvaret for flysikkerheten gjelder dem alle. Figuren viser noen av de mest sentrale aktører og deres relasjoner til Luftfartstilsynet.



Figur 2: **Organisasjonskart for Luftfartstilsynet.**

Utgitt av Luftfartstilsynet

Postadresse	Postboks 8050 Dep, NO-0031 Oslo
Besøksadresse	Rådhusgata 2, Oslo
Telefon	23 31 78 00
Telefaks	23 31 79 95
E-post	postmottak@caa.dep.no
Internett	www.luffartstilsynet.no
ISBN	82-8046-001-2

Design og produksjon: z:design/Gazette

Forsidefoto: © Tony Stone

Opplag: 1.500

Mai 2002

