



Luftfartstilsynet

Luftfartstilsynet
Civil Aviation Authority - Norway



UTGITT AV
LUFTFARTSTILSYNET
Postadresse
Postboks 8050 Dep
NO-0031 Oslo
Besøksadresse
Rådhusgata 2, Oslo
Olav V gate 56-58, Bodø
Telefon: 23 31 78 00
Telefaks: 23 31 79 95
E-post: postmottak@caa.no
www.luftfartstilsynet.no



ÅRSMELDING 2004



ÅRSMELDING
2004

INNHold

- | | | | |
|----|------------------------------|----|---|
| 01 | Nytt i 2004 | 24 | Nye utformingskrav til større flyplasser |
| 04 | Flysikkerhet som ledetråd | 26 | Flysikkerhetsutviklingen i norsk sivil luftfart |
| 07 | Nye Luftfartstilsynet i Bodø | 29 | Internasjonalt engasjement |
| 12 | Godkjenner SAS Braathens | 31 | Resultater |
| 15 | Europas første S-92 | 35 | Økonomi |
| 18 | Strengere krav til security | 38 | Fakta om Luftfartstilsynet |
| 21 | Mot ny lufthavn i Østfold | 40 | Ordlister |

LUFTFARTSTILSYNETS KJERNEOPPGAVER

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 eller søker ansettelse i sivil luftfart. Adgangskontroll initieres av søknader fra aktører i luftfarten eller krav til regelmessig fornying av eksisterende rettigheter.

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.

Regelverksutvikling

Hovedandelen av regelverksutviklingen skjer i internasjonale samarbeidsfora som Luftfartstilsynet aktivt deltar i. Regelverket bestemmer hvilke krav som må stilles for å oppnå et høyest mulig sikkerhetsnivå. I Norge blir det nasjonale regelverket løpende oppdatert etter hvert som internasjonale regler innføres som norske.

Informasjon

Et viktig ledd i det forebyggende flysikkerhetsarbeidet er å informere brukerne. Sikkerhetstenkingen utvikles kontinuerlig og dette skal formidles på en effektiv måte. Eksempler på informasjonstiltak er kunngjøringer, statistikk over ulykker og hendelser, konferanser, pressemeldinger og annet informasjonsmateriale.

Luftfartstilsynets nettsted er hovedkanal for ekstern informasjon. Her finnes også en nettutgave av denne årsmeldingen og en videopresentasjon av tilsynet. Besøk oss på: www.luftfartstilsynet.no

LUFTFARTSTILSYNETS ÅRSMELDING 2004

Redaksjon

Robert Haast, ansvarlig redaktør
Inger Johanne Fjellanger, redaktør
Bente Rønnestad
Erik Uribarri

Design, rådgivning og tilrettelegging

Gazette AS

Foto

Thomas Bjørnflaten, Haagen Tangen Eriksen,
Inger Johanne Fjellanger, Bård Gudim,
Robert Haast, Lars Høgberg, Getty Images,
L-P Lorentz, SAS Braathens, Scanpix,
Sven Westgaard

Papir

Galleri Silk 300/170g

Trykk

PDC Tangen, Lundebø & Co.

Opplag

2000

ISBN

82-8046-006-3

Utgitt

Mai 2005

Forside:

Bildet viser en Pratt & Whitney PW545B-motor på et mellomstort business-jetfly av typen Cessna Citation XLS. Dette moderne flyet ble typesertifisert i mars 2004 og kom på markedet sommeren samme år.

NYTT I 2004

NYE LOKALER I BODØ

Luftfartstilsynet tok i bruk midlertidige lokaler i administrasjonsbygget på Bodø lufthavn 1. oktober 2004. Lokalene er moderne, og gir plass til 32 medarbeidere.



I neste fase vil eksisterende lokaler i tredje etasje på lufthavnen bli bygd om til cellekontorer og sitteplasser i landskap.

Disse lokalene står ferdig 1. september 2005. Dermed vil Luftfartstilsynet ha kapasitet til mer enn 90 ansatte som i henhold til rekrutteringsplanen skal være på plass høsten 2005.

[Les mer side 7-10](#)

FÆRRE MISTER SERTIFIKATET ETTER SYKDOM



En forskningsrapport utarbeidet av Luftfartstilsynets flymedisinske seksjon i samarbeid med Flymedisinsk institutt viser at færre

flygere mister sertifikatet som følge av hjerte- og karsykdommer, til tross for at helsekravene til yrkesflygere er strengere enn for andre yrkesgrupper. Dette kan skyldes bedre behandlingstilbud, og endringer i regelverket. For diagnosene nevrologi, muskel- og skjelettlidelser og psykiatri viser rapporten en liten økning, som kan knyttes til høyere krav til forsvarlig arbeidsmiljø og fysisk og psykisk velvære.

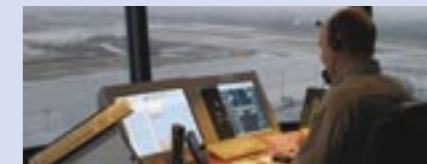
SIKKERHETSKRAV FOR FLYGING MED HUMANITÆRT FORMÅL



Luftfartstilsynet anbefaler hjelpeorganisasjonene å bruke renommerte flyselskap til nødhjelpsoperasjoner. Sikkerhetskravene går blant annet ut på at alle luftfartøy skal ha godkjent luftdyktighetsbevis, miljødyktighetsbevis og antikollisjonssystem. Er ikke standarden på flymateriell og -operasjoner i samsvar med sikkerhetsstandarden i den vestlige verden, kan humanitære flyginger medføre økt sikkerhetsrisiko. I enkelte tilfeller gir Luftfartstilsynet dispensasjon fra støykrav, men bare hvis tidsfaktoren er kritisk. Av sikkerhetshensyn gis det aldri dispensasjon fra kravet om antikollisjonssystem.

VURDERER LUFTROMSRESTRIKSJONER

En egen koordineringsgruppe skal heretter vurdere, anbefale, utforme og koordinere midlertidige luftromsrestriksjoner når spesielle arrangementer, ulykker eller andre hendelser gjør det nødvendig.



Gruppen ledes av Luftfartstilsynet, og består av myndighetsrepresentanter for politi, Forsvaret, sivil luftfart og Avinor. Restriksjonene skal ta hensyn til behovene til dem som berøres, og minimalisere konsekvensene for luftfartsaktørene. Statsbesøk og båtrace i Oslofjorden er eksempler på aktiviteter som har utløst slike restriksjoner.



TROFÉ TIL JARLSBERG FRITIDSSENTER

Luftfartstilsynets Sikkerhetstrofé for 2003 ble tildelt Jarlsberg Fritidssenter A/L. Senteret er ansvarlig operatør av Jarlsberg flyplass, og har utviklet et avansert driftssystem ved flyplassen som bidrar til flysikkerheten for motorflygere, seilflygere, mikroflygere og fallskjermhoppere. Flyplassen har dessuten et særskilt område med plass til mange modellflygere. Sikkerhetstrofeet deles ut til medlemmer av Norsk Luftsportsforbund/Norsk Aero Klubb for å stimulere til ytterligere arbeid med sikkerhetstiltak.



NY FASE FOR ALLMENNFLYGING

Prosjekt allmennflyging og luftfart (PAL) er avsluttet. Men Luftfartstilsynets satsing på allmennflyging fortsetter i en egen seksjon innenfor teknisk-operativ avdeling. Målet er å bedre flysikkerheten for småflygere og luftsportsutøvere, og markere Norge som en av de beste nasjonene i Europa innenfor sikkerhet. Luftfartstilsynet forsetter samarbeidet med utøvernes organisasjoner. I løpet av de nærmeste årene vil det komme flere nye forskrifter som skal bidra til økt flysikkerhet for allmennflyging og luftsport.

NYTT I 2004

NYE LUFTFARTØY, SERTIFISERINGER OG MODIFIKASJONER

Med EASAs nye forskrifter bortfalt kravet til formell typeakseptering for nye typer luftfartøy. Likevel skal det fortsatt gjøres en teknisk-operativ gjennomgang av luftfartøy før Luftfartstilsynet utsteder luftdyktighetsbevis, slik tilfellet har vært med den nye generasjonen offshorehelikopter, Sikorsky S-92. I privat sektor øker interessen for å ta inn fly fra tidligere østblokk-land. Flyene er ikke godkjent av EASA, og Luftfartstilsynet gjør en mer omfattende prosess før det utstedes norsk luftdyktighetsbevis. Eksempler på flytyper som er innført til Norge i 2004, er jettflyet Gulfstream Galaxy og seilflyet Sportine Aviacija (LAK 19). Det ble også gitt godkjenning til en ny luftballong i 2004.



[Les mer side 15-17](#)

KONSESJONER I 2004

Tre nye landingsplasser har fått konsesjon i 2004:

Moss lufthavn, Rygge blir en ny sivil lufthavn for Østlands-området, og søker er Forsvaret og Rygge Sivile Lufthavn AS (RSL). Konsesjonen ble innvilget 19. november 2004 i tråd med Luftfartstilsynets innstilling, og etter at Samferdselsdepartementet vurderte søknaden ut fra et politisk synspunkt.



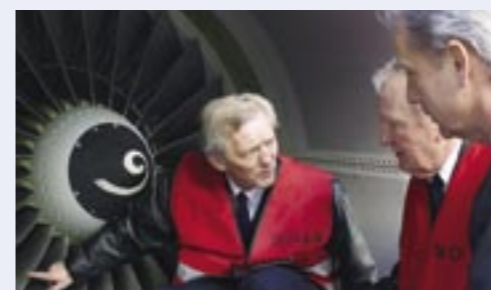
Kalda-Kari helikopter-plass blir landingsplass utenfor Jostedalens nasjonalpark. Konsesjonen ble tildelt av Luftfartstilsynet 24. februar 2004, og ble vurdert i forhold til miljø, kultur, samferdsel og næring. Søker er Kalda-Kari AS.



Landingsplass ved Haukeland Sykehus, Bergen vil sikre at Norsk Luftambulanses fly pasienter rett til sykehuset i kritiske tilfeller. Luftfartstilsynet tildelte Helse Bergen konsesjonen i juli 2004 etter at Bergen kommune og Fylkesmannen i Hordaland vurderte saken. Konsesjonen er basert på et trafikk tall på ca. 400 flybevegelser i året, og gjelder for 10 år.

[Les mer side 21-24](#)

NYTT I 2004



DOBLING I ANTALL UANMELDTE INSPEKSJONER

Antall uanmeldte inspeksjoner av norske og utenlandske fly ble nesten fordoblet i forhold til i fjor. I 2004 utførte Luftfartstilsynet i alt 331 slike inspeksjoner, mens det tilsvarende tallet fra året før var 179. SAFA/SANA er en del av et europeisk sikkerhetsprogram i regi av luftfartsorganisasjonen ECAC, og er ment som et supplement til det ordinære og regelmessige tilsynet luftfartsmyndighetene fører med fly og personell i luftfarten.

NYE EASA-FORSKRIFTER

Luftfartstilsynet innførte EASAs sertifiseringsforskrift og vedlikeholdsforskrift med virkning fra 1. mars 2004. Reglene gjelder for alle land tilknyttet EASA. Samtlige norske flyverksteder har mottatt brev fra Luftfartstilsynet som redegjør for hvordan verkstedene skal forholde seg til de nye forskriftene. Verkstedene hadde frist til 28. november med å oppdatere håndbøkene slik at de reflekterte kravene i den nye forskriften. De reviderte håndbøkene er kontrollert og godkjent av Luftfartstilsynet.



Både Luftfartstilsynet og verkstedene var under sterkt press i hele fjor på grunn av den korte implementeringstiden. Alle de 32 verkstedene fikk godkjent sine håndbøker innen fristen. I tillegg har 24 av verkstedene fått en EASA-godkjenning, som innebærer at de fritt kan selge sine tjenester i EASA-området.

BEGIVENHETSRIKT ÅR FOR SECURITY

Security var et nøkkelord for luftfarten i 2004. Kato Air-hendelsen ble en dramatisk påminnelse om at både små og store flyplasser er utsatt. Umiddelbart etter hendelsen iverksatte Luftfartstilsynet 100 prosent kontroll av alle passasjerer og håndbagasje fra regionale lufthavner, og krav om stengt cockpitdør under flyreisen.

Men også andre viktige hendelser skjedde på området security i 2004:

EU-regelverket om felles europeiske regler for security ble innført i Norge, tilsynet fikk ledervervet i Sikkerhetsrådet for luftfarten og overtok ansvaret for vandelskontroll av lufthavnansatte og andre med tilgang til lufthavnene. Dessuten startet arbeidet med flere nye sikkerhetsprogrammer for norske lufthavner og leverandører.

[Les mer side 18-20](#)



NYE FLYTEKNISKE FORSKRIFTER

Luftfartstilsynet introduserte en ny serie med flytekniske forskrifter (BSL-B) tilpasset det europeiske regelverket i EASA.

Forskriftene gjelder blant annet dokumentasjon av luftdyktighet, eksport og vedlikehold av flymaterieell og autoriserte verksteder.

I løpet av 2005 kommer nye forskrifter om luftfartøy unntatt fra de regulære forskriftene, og revidert forskrift om selvbygging av luftfartøy.

BEDRE ARBEIDSVILKÅR FOR BESETNINGSMEDLEMMER

I desember 2004 ble det fastsatt nye forskrifter som skal regulere arbeidstid og vern for besetningsmedlemmer på lik linje med andre arbeidstakere.

Forskriftene skal ivareta partenes interesser uten å hindre fleksibiliteten. Det skjer gjennom større muligheter for tariff- og kollektivavtaler, krav til arbeidsplaner og avvikling av pauser. I 2004 publiserte Luftfartstilsynet en egen HMS-veileder om arbeidstidsbestemmelsene.

FORBUDTE GJENSTANDER

EU-kommisjonen vedtok i januar 2004 en veiledende liste over forbudte gjenstander på sivile flyginger fra medlemslandenes lufthavner. De enkelte EU- og EØS-land har anledning til å legge til gjenstander til sin nasjonale liste, men kan ikke fjerne gjenstander. Norge har valgt å følge listen uten tillegg.

Blant gjenstander som ikke kan tas med gjennom sikkerhetskontrollen og om bord i fly, er skarpe, spisse eller stumpe gjenstander og våpen, samt brennbare, eksplosive, kjemiske og giftige stoffer. Se www.luftfartstilsynet.no for fullstendig liste.



NYE ORGANISASJONER I ERVERVSMESSIG LUFTFART

Sammenslåingen av SAS og Braathens resulterte i et stort, nytt flyselskap i Norge i 2004, faktisk det aller største. Det nye selskapet SAS Braathens fikk Luftfartstilsynets endelige godkjenning i 2005. To nye fly- og helikopterselskaper ble godkjent i 2004. Flyselskapet Airwing fikk lisens for transport av passasjerer, frakt og gods i Europa, og helikopterselskapet Midt-Norsk Helikopter fikk driftstillatelse for rundflyging, foto/reklame, overvåking og slepeflyging. Flyselskapet Sundt Air fikk godkjenning som kontrollflyorganisasjon.

I tillegg ble det gitt godkjenning til en ny helikopterskole, Pegasus Flight Training Organisation (PFT), med rett til skoleflyging, rundflyging, slippflyging, foto/reklame og overvåking, samt ett nytt helikopterverksted, Scandinavian Aircraft Maintenance, med tillatelse til vedlikehold av helikoptertypen Eurocopter AS 350.

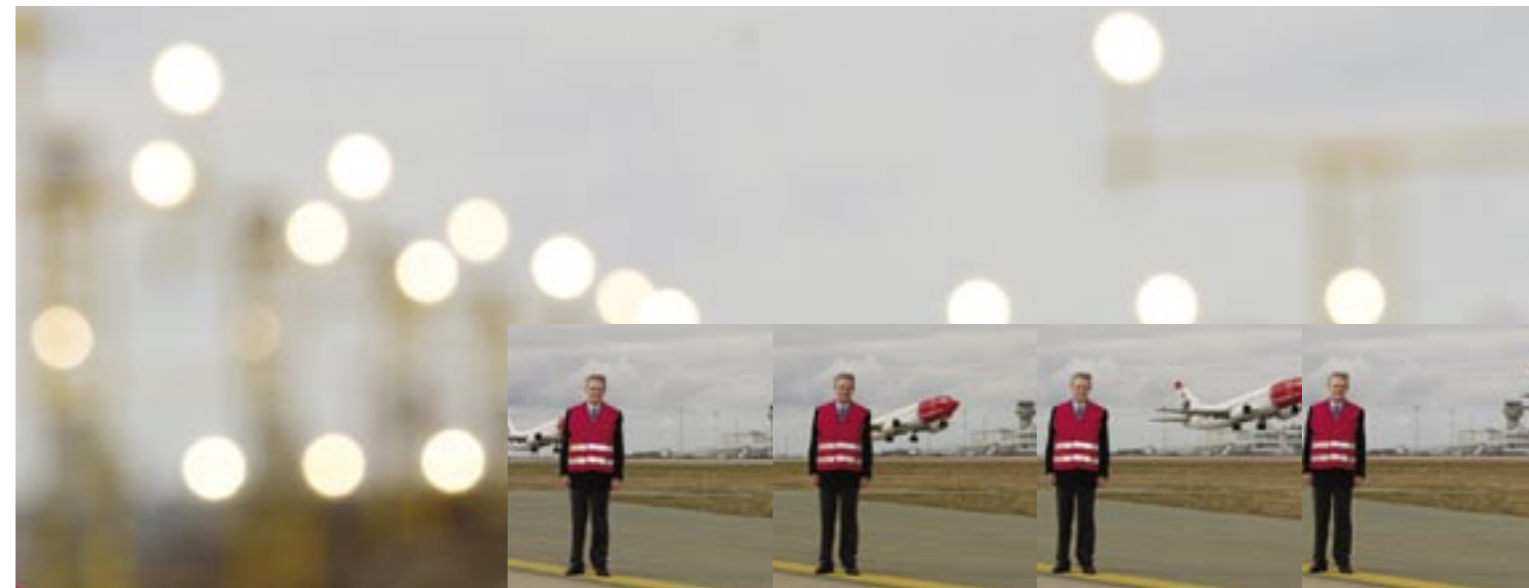
[Les mer side 12-14](#)

KAN GODKJENNE TEKNISK STANDARD



Luftfartstilsynet er autorisert for sertifisering av bedrifter som lager paller og containere til bruk i luftfartøy etter JTSO-standard. Andre typer flymaterieell som faller inn under standarden, er passasjerstoler og redningsutstyr. Autorisasjonen av Luftfartstilsynet gjelder også innenfor EASA, og tilsynet skal følge samme standarder som andre land i EASA på dette området. Godkjenningen er del av en større prosess som gjelder Luftfartstilsynets autorisasjon som godkjenningmyndighet overfor produksjonsbedrifter som produserer flymaterieell.

FLYSIKKERHET SOM LEDETRÅD



Internasjonal luftfart var sterkt preget av store omstillinger i 2004 som i foregående år. Dette gjaldt også for norske aktører og for Luftfartstilsynet. Samtidig var det stort fokus på sikkerhetskontroll, særlig etter at besetningen om bord på Kato Airs rute 605 fra Narvik til Bodø ble angrepet av en passasjer med øks. Denne alvorlige hendelsen kunne ha fått fatale følger, men endte heldigvis med en kontrollert landing, takket være dyktige flygere og snarrådige passasjerer.

Flysikkerhetsstatistikk

Internasjonalt var 2004 et godt år med det laveste antallet omkomne i sivil luftfart på 20 år. I totalt 28 ulykker verden over omkom 466 mennesker, mot 702 mennesker året før. Ifølge verdensorganisasjonen for sivil luftfart ICAO har ulykkesfrekvensen de siste 25 årene gått ned fra tre omkomne per én million flyginger, til dagens 0,5. Det ble ikke registrert fatale ulykker med større jettfly i Europa, Nord-Amerika og Australia. Heller ikke i Norge ble det registrert dødsulykker innen ruteflyging og annen ervervsmessig flyging i 2004.

Positiv flysikkerhetsstatistikk kommer ikke av seg selv. Dagens sikkerhetskultur i sivil luftfart er et resultat av kontinuerlig flysikkerhetsarbeid og møysommelig innsats fra aktørene i luftfarten, det være seg flyselskaper, verksteder, flyskoler, luftfartøyer, sertifikatnehavere, luftfartshavner og myndigheter. Fokus på sikkerhetsarbeid gjennom 20 år har gitt gode resultater.

Men dagens harde konkurranse, krav om bedre lønnsomhet og lavere priser og kostbare sikkerhetstiltak kan føre til press på sikkerhetsmarginene. I en slik situasjon er det viktig at ledelsen for de ulike aktørene deltar aktivt i flysikkerhetsarbeidet, og oppfyller strenge internasjonale krav.

Det er Luftfartstilsynets oppgave å påse at marginene ikke reduseres. Det er derfor nødvendig å prioritere tilsyn på de mest utsatte områdene, og spesielt der hvor effektivisering kan påvirke flysikkerheten negativt. I Europa og ellers i verden har det vist seg at behovet for

sterke og kompetente tilsynsmyndigheter er stort, særlig når aktørene i luftfarten blir stadig mer konkurranseutsatt.

Utfordringer

Selv om statistikken viser at den positive trenden fortsetter i 2004, er det fortsatt mange utfordringer. For at flysikkerhetsnivået skal kunne opprettholdes og forbedres, er det nødvendig å videreføre kvalitets- og sikkerhetsarbeidet med uforminsket kraft. I årene fremover vil Luftfartstilsynet fokusere på følgende områder:

- *Omstillingsarbeidet innen flyselskapene og lufttrafikkjentesten*
Internasjonalisering og økt konkurranse medfører større krav til aktørenes effektivitet. Ledelse og ansatte i disse organisasjonene må finne balansen mellom effektivisering, kvalitet og sikkerhet.
- *Forebygging av anslag mot sikkerheten i luftfarten*
Høy beredskap er nødvendig for å forebygge anslag mot sikkerheten i luftfarten. Sikkerhetskontroll er kostbart, og medfører ulemper for passasjerer og ansatte. Det er likevel viktig at alle forstår at sikkerhetstiltakene er påkrevde, og at de til enhver tid gjeldende regler må følges og respekteres.

Internasjonalt samarbeid

Majoriteten av reglene som i dag styrer norsk luftfart, er basert på internasjonale avtaler. Det er derfor viktig at norske luftfartsmyndigheter deltar aktivt i internasjonalt samarbeid for å ivareta norske interesser. Luftfartstilsynet har ansvaret for å ivareta Norges forpliktelser i forhold til internasjonale luftfartsorganisasjoner som ICAO, ECAC og EUROCONTROL. ▶▶



NYE LUFTFARTSTILSYNET I BODØ

► EUs engasjement og ambisjonsnivå på luftfartsområdet er høyt. Etableringen av den europeiske luftfartsmyndigheten EASA, og EUs samarbeid med EUROCONTROL i gjennomføringen av felles regler på lufttrafikkområdet (Single European Sky) viser at EU ønsker å spille en sentral rolle i europeisk luftfart i tiden fremover.

«Nye Luftfartstilsynet skal være operativt i Bodø i januar 2007. Uavhengig av nyetableringen vil Luftfartstilsynet fortsette sitt flysikkerhetsarbeid, og gjennomføre sine oppgaver på en effektiv og brukervennlig måte.»

Norge blir fullverdig EASA-medlem 1. juni 2005, og en del av Single European Sky i 2006. For Luftfartstilsynet betyr dette tilpasning til et nytt regime der nesten all regelverksutvikling på flysikkerhetsområdet skjer innenfor EU og EASA. Et felleseuropeisk regelverk skal sikre et høyt flysikkerhetsnivå og like konkurransevilkår for europeiske aktører. Luftfartstilsynet skal også være en aktiv og kompetent bidragsyter som ivaretar norske luftfartsinteresser på best mulig måte i tiden fremover.

Det nye Luftfartstilsynet

Med luftfarten i omstilling spiller luftfartsmyndighetene en sentral rolle. Luftfartstilsynet vil ha krevende oppgaver i årene som kommer. Det skal føres et

kvalitativt godt og kostnadseffektivt tilsyn som ikke svekker aktørens posisjon i forhold til konkurrenter underlagt tilsyn fra andre lands luftfartsmyndigheter.

Etablering av *Nye Luftfartstilsynet i Bodø* er en ekstra utfordring. Men Luftfartstilsynet er kommet godt i gang. Allerede høsten 2005 vil cirka 90 ansatte være på plass i Bodø. I tillegg gjennomfører tilsynet et massivt opplæringsprogram. For å sikre at arbeidet blir utført med tilfredsstillende kvalitet vil det til en viss grad bli nødvendig med dobbeltbemanning i tiden frem til 2007.

Nye Luftfartstilsynet skal være operativt i Bodø i januar 2007. Uavhengig av nyetableringen vil Luftfartstilsynet fortsette sitt flysikkerhetsarbeid, og gjennomføre sine oppgaver på en effektiv og brukervennlig måte. Luftfartstilsynet baserer seg på et verdigrunnlag som innebærer at tilsynet skal ha høy integritet og kompetanse, være en tydelig og synlig myndighet, og en tilgjengelig, lydhør og konstruktiv aktør.

Verdiene skal sikre at Luftfartstilsynet når sine mål. Tilsynets viktigste oppgaver er å påse at aktørene i luftfarten følger gjeldende krav, og at regelverket i luftfarten til enhver tid er oppdatert. Samtidig skal tilsynet være en effektiv og åpen etat, og en sterk internasjonal aktør. Men mest av alt ønsker Luftfartstilsynet å spille en nøkkelrolle i nasjonalt og internasjonalt flysikkerhetsarbeid.

Otto Lagarhus
Luftfartsdirektør

I 2003 startet Luftfartstilsynet et prosjekt for å koordinere alle aktivitetene knyttet til nyetableringen i Bodø. Året etter ble det gjennomført to store anskaffelseskonkurranser; én for konsulenttjenester i forbindelse med rekruttering, og den andre for bistand til et omstillingsprogram for medarbeidere som ikke følger med til Bodø.

I 2005 videreføres prosjektet som «Nye Luftfartstilsynet i Bodø». Rekruttering av medarbeidere til Bodø, og nye lokaler til hovedkontoret inngår i prosjektet. Under etableringsarbeidet skal kompetansen og kapasiteten i Luftfartstilsynet opprettholdes for å bidra til økt flysikkerhet på best mulig måte.

Rekruttering i 2004

Luftfartstilsynet hadde en strategi i 2004 som gikk ut på å rekruttere relativt store grupper nye medarbeidere for å gjennomføre effektiv grunnopplæring og seksjonsvis trening. Grundig opplæring skal sikre at de nye medarbeiderne kan arbeide selvstendig i 2007 når flyttingen er gjennomført i sin helhet. Luftfartstilsynet benyttet et eksternt byrå, Raadhuset Rekruttering & Utvelgelse AS, for å ta seg av både søknadsadministrasjonen og de innledende utvelgesrundene, mens tilsynet selv sto for de avgjørende intervjuene og den endelige utvelgelsen. I 2004 ble det gjennomført to omfattende rekrutteringsrunder.

Den første rekrutteringsrunden startet i mars 2004. Det ble utlyst 34 flyfaglige stillinger med tilsettsdato 1. oktober 2004. I denne omgangen ansatte Luftfartstilsynet 18 personer, fordelt med to medarbeidere i analyseseksjonen, tre i vedlikeholdsseksjonen, tre i securityseksjonen, seks i flysikringsseksjonen, to i utdanningsseksjonen, en i flyplassseksjonen og en medarbeider i operativ seksjon.

I september 2004 startet en ny rekrutteringsrunde. Denne gangen ble det utlyst 40 flyfaglige stillinger med tilsettsdato 1. april 2005. 16 av disse stillingene ble ikke besatt i første omgang. Etter den

nye runden ansatte Luftfartstilsynet i alt tre personer, fordelt på vedlikeholdsseksjonen, operativ seksjon og flysikringsseksjonen.

Kompetanseutvikling

I forbindelse med ansettelsene utviklet Luftfartstilsynet et omfattende opplæringsprogram som går over seks måneder. Sentrale temaer i grunnopplæringen er revisjonsteknikk, kvalitetsarbeid og kvalitetsledelse, forvaltnings- og offentlighetslov, risikobasert tilsyn og forvaltningsrollen. Opplæringsprogrammet er basert på intensive moduler, etterfulgt av økter med selvstudium. I programmet benyttes både interne og eksterne forelesere.

Etter grunnopplæringen gjennomgår de enkelte inspektørene et seksjonsvis treningsprogram. Programmets varighet avhenger av det aktuelle fagområde og tidligere erfaring. Selv om mange av de nyansatte har bred erfaring fra sivil luftfart, er det behov for individuelle tilpasninger. Den omfattende tilleggsopplæringen skal sikre høy flyfaglig kvalitet, kunnskap om Luftfartstilsynets myndighetsrolle, og ikke minst innsikt og trening i inspektøroppgaver.

Karriereomstilling

Medarbeidere som ikke ønsker å flytte til Bodø, fikk i 2004 tilbud om et program for karriereomstilling, for å lette overgangen til nytt arbeid. Programmet er delt inn i tre moduler, og har en total varighet på cirka 17 måneder. De første medarbeiderne startet omstillingsprogrammet i 2004.

Revurdering stillingskrav

Resultatet av rekrutteringsprosessen i 2004 var ikke tilstrekkelig for å få til en ►►

nyetablering av Luftfartstilsynet i Bodø. Luftfartsdirektør Per-Arne Skogstad valgte derfor å trekke seg fra sin stilling, og Otto Lagarhus ble tilsatt som ny luftfartsdirektør fra 1. februar 2005, for en periode på tolv måneder. I forbindelse med lederskiftet ble det foretatt en ny vurdering av ansettelseskravene i Luftfartstilsynet ut fra internasjonale anbefalinger for stillinger innen teknisk og operativ virksomhet.

Anbefalingene åpner blant annet for kandidater med militær bakgrunn, og gir mulighet for skjønsmessige vurderinger

i forhold til erfaring i timer og/eller antall år. Når det gjelder krav til utdanning og erfaring, ønsker Luftfartstilsynet å legge seg på et nivå i tråd med andre europeiske luftfartstilsyn. Opplæringen vil bli justert tilsvarende, slik at ferdig utdannede medarbeidere til enhver tid er fullt kvalifisert til oppgaver de skal utføre.

Fremtidig rekruttering

Luftfartstilsynet vil i 2005 fortsette sin praksis med å rekruttere nye medarbeidere i grupper. I tillegg kan det bli utlyst enkeltstillinger, eksempelvis lederstillinger og teknisk-operative stillinger,

som kan være vanskeligere å rekruttere. Målet er å rekruttere cirka 70 nye medarbeidere i første tertial 2005, gjennom 15 stillinger i mars, og cirka 55 stillinger i april 2005. De nye medarbeiderne skal tilsettes henholdsvis 1. september og 1. oktober 2005.

Blant de nye medarbeiderne som skal rekrutteres, er flytekniske og flyoperative inspektører, medarbeidere innen flysikring, flyplass og security, og juridiske og administrative medarbeidere. Den omfattende rekrutteringen vil til en viss grad kreve dobbeltbemanning for å



Luftfartstilsynets nye lokaler på Bodø lufthavn (fase 2), sett fra sør.



Illustrasjonene viser lokalene i fase 2 av Luftfartstilsynets etablering i Bodø. Det totale arealet i denne fasen er på 1300 m². Lokalene er i tredje etasje av terminalbygget på Bodø lufthavn, og gir plass til cirka 60 medarbeidere. Det er planlagt 51 sitteplasser i landskap og ni cellekontorer. I tillegg kommer fire stillerom, ett hvilerom og fire møterom, hvorav to store og to små. Den runde sonen i midten av arealet er et fellesområde.

Kombinasjonen av sitteplasser i landskap og cellekontorer ivaretar helheten i byggets spesielle utforming, og gir dessuten optimale lysforhold og en best mulig plassutnyttelse. Når fase 2 står ferdig 1. september 2005, vil det være plass til cirka 90 medarbeidere. Lokalene fra første fase er i andre etasje av lufthavnens administrasjonsbygg, og ble tatt i bruk 1. oktober 2004. Her finnes det i dag 32 cellekontorer, to store møterom og fire små møterom, fordelt på 700 m².

Passasjerterminalen på Bodø lufthavn er tegnet av Per Morten Wik fra arkitektfirmaet BOARCH. Wik står også for Luftfartstilsynets nye lokaler i fase 2 av etableringen. Interiørarkitekten er BOARCHS Stina Leivseth. Byggherren er Avinor AS.





TILSYN

- SAS BRAATHENS
- SIKORSKY S-92
- SECURITY
- MOSS LUFTHAVN, RYGGE

► sikre best mulig kompetanseoverføring, og bidra til at den regulære driften ivaretas.

Luftfartstilsynet antar at alle utlyste stillinger med tjenestested i Bodø blir besatt med godt kvalifiserte medarbeidere. Dermed kan nyetableringen gjennomføres etter den opprinnelige planen. Fra 1. oktober 2005 vil i overkant av 90 ansatte arbeide hos Luftfartstilsynet i Bodø. Det er et godt utgangspunkt for at Luftfartstilsynet kan være fullt operativt i Bodø fra 1. januar 2007.

Lokalisering i Bodø

Luftfartstilsynets midlertidige lokaler i Bodø som ble tatt i bruk 1. oktober 2004, representerer fase 1 i etableringen. Tilsynet leier lokaler i administrasjonsbygget på Bodø lufthavn. Lokalene ligger i andre etasje over hovedinngangen til lufthavnen, og består av moderne kontorer og møterom. Lokalene gir plass til 32 medarbeidere, og har videokonferanseutstyr og trådløst nettverk.

Bygg i Bodø

Planen «Bygg i Bodø» er en del av prosjektet «Nye Luftfartstilsynet i Bodø», og representerer fase 2 og 3. Fase 2 gjelder ombygging av eksisterende lokaler i tredje etasje på Bodø lufthavn til cellekontorer og sitteplasser i landskap. Lokalene skal gi plass til cirka 60 ansatte, i tillegg til kontorene fra fase 1.

Dermed vil Luftfartstilsynet ha kapasitet til mer enn 90 ansatte som i henhold til rekrutteringsplanen skal være på plass allerede høsten 2005. Lokalene har utsikt til rullebanen og Børvassindene, og vil

bli utstyrt med moderne kommunikasjons-teknologi. I henhold til planen vil lokalene stå ferdig 1. september 2005. Utformingen av lokalene sikrer best mulig kommunikasjon og kompetanseoverføring på tvers av avdelingene.

Fase 3 av Luftfartstilsynets etablering i Bodø omfatter arbeidet med et permanent bygg. Luftfartstilsynet har ennå ikke fullført kravspesifikasjonen for det nye bygget, men vil gjennomføre en kartlegging av aktuelle tomter i første kvartal 2005. I løpet av 2005 avgjør tilsynet hvor i Bodø det nye Luftfartstilsynet skal etablere seg permanent.

Samarbeid med Bodø kommune

I første kvartal 2005 forsterker Luftfartstilsynet kontakten med Bodø kommune gjennom Team Bodø KF. Bodø kommune ønsker å være på tilbudssiden, og stiller ressurser til rådighet. Luftfartstilsynet tar gjerne imot tilbudet, og vil ta opp følgende temaer med kommunen:

- Aktuelle tomter for permanente lokaler
- Visningsturer for medarbeidere i Oslo og nye medarbeidere til Bodø
- Bistand til å finne arbeid for ektefeller til Luftfartstilsynets medarbeidere
- Informasjon om byen og boligmarkedet
- Bistand til å skaffe midlertidige boliger og barnehageplasser
- Nettverksbygging gjennom kultur og idrett

Luftfartstilsynet ser frem til å samarbeide med Bodø kommune og Team Bodø KF. Samarbeidet vil gjøre det enklere å etablere og integrere tilsynets medarbeidere. ■



GODKJENNER SAS BRAATHENS



Det er ingen enkel oppgave å slå sammen to operative flyselskaper. Før de kan fly som ett selskap, må Luftfartstilsynet gå gjennom organisasjonen på nytt for å påse at den tilfredsstillende strenger, internasjonale krav til sikkerhet, kvalitet, kompetanse og materiell.

SAS Braathens blir Norges største flyselskap, får om lag 4000 ansatte og vil operere 57 fly.

GODKJENNINGS-DOKUMENTER FOR FLYSELSKAP

AOC – Air Operator Certificate – En operativ og teknisk godkjenning av luftfartsselskaper.

Lisens – En tillatelse til å drive ervervsmessig lufttransport av passasjerer

og gods. Utstedelse av lisens fordrer gyldig AOC. **Driftstillatelse** – Tillatelse til å drive annen ervervsmessig luftfartsvirksomhet utover den som krever lisens.

LUFTFARTSTILSYNETS OPPGAVER

Luftfartstilsynet fører tilsyn med og godkjenner alle luftfartsorganisasjoner og luftfartøy. I tillegg utsteder tilsynet sertifikater til personell i sivil luftfart.

Organisasjoner: 39 fly- og helikopterselskaper, 35 verksteder, 51 fly-/klubbkoler.

Luftfartøy: 606 fly, 140 helikoptre, 134 seilfly, 12 luftballonger.

Personell: Sertifikater til bl.a. 1920 trafikkflygere, 2353 helikopterpiloter, 3076 privatflygere, 2869 flyteknikere, 2615 kabinpersonell og ca. 470 flygeledere.



Etter oppkjøpet av Braathens vedtok SAS-konsernet i mars 2004 å slå selskapet sammen med Scandinavian Airlines Norge til ett flyselskap under navnet SAS Braathens. Beslutningen utløste mange komplekse arbeidsoppgaver i Luftfartstilsynet. Selv om de to flyselskapene hver for seg hadde alle nødvendige godkjenninger før sammenslåingen, var det nødvendig å behandle SAS Braathens som et helt nytt flyselskap. Selskapet valgte å bygge videre på organisasjonen og dokumentasjonen i Braathens AS.

Et år etter har tilsynet gjennomført en omfattende godkjenningssprosess med vurdering av flyselskapets sikkerhets- og kvalitetssystemer, dokumenter, kompetanse og luftfartøy, i henhold til felleseuropeiske krav utarbeidet av luftfartsorganisasjonen JAA.

Samtlige avdelinger involvert

For å håndtere søknader om lisens, driftstillatelse og Air Operator Certificate har samtlige avdelinger i Luftfartstilsynet vært involvert i en tverrfaglig prosjektgruppe bestående av fagfolk fra områdene operativ, teknisk, juridisk, utdanning, HMS, økonomi og security. Godkjenningen av det nye selskapet har blitt ekstra omfattende fordi problemstillinger vedrørende arbeidsmiljø, ansettelsesforhold og arbeidsgiveransvar er kommet inn i prosessen, faktorer som tradisjonelt ikke er en del av Luftfartstilsynets tilsyns-

områder. Dette krevde avklaringer som vil bli retningsgivende for tilsynsarbeidet i fremtiden.

Dokumentsjekk og inspeksjoner

Som siste ledd i godkjenningssprosessen foretar Luftfartstilsynet en adgangs-kontroll. Den består av to elementer: dokumentgranskning og verifikasjon. Dokumentgranskningen gjøres for å verifisere at selskapene har ivarettatt alle relevante krav i forskriftene. Dersom dokumentasjonen er tilfredsstillende i henhold til regelverket, gjør Luftfartstilsynet en inspeksjon der inspeksjonsgruppen verifiserer at selskapets organisasjon og ledelse er i stand til å utøve nødvendig kontroll av virksomheten, samt kontrollerer at den planlagte driften er i samsvar med dokumentasjonen.

Nødvendige godkjenninger

Det er flyoperativ seksjon i Luftfartstilsynet som er ansvarlig for utstedelse av AOC, en teknisk-operativ godkjenning som stiller forskriftsmessige krav til organisasjon og ledelse, flysikkerhetsprogram og kvalitetssystem, samt trening og utdanning av personell.

Juridisk seksjon har ansvar for selskapets lisens, som gir rett til kommersiell passasjertransport. Seksjonen vurderer selskapets rettslige stilling i forhold til kravene om forskriftsmessig gjennomføring og håndheving av punkter i EØS-avtalen



EUROPAS FØRSTE S-92

► som gjelder luftfart. Før lisensen utstedes, krever lisensforordningen gyldig AOC, god vandel hos daglig leder og forsikringer som dekker erstatningsansvar ved ulykker, især passasjerulykker, bagasje, frakt, post og skade på tredjemann.

SAS Braathens kan velge mellom å eie eller leie inn luftfartøy, men det er et krav at alle leieavtaler godkjennes av Luftfartstilsynet før fartøyene kan tas i bruk. Dette gjøres også av juridisk seksjon.

Økonomi- og personalseksjonen i administrasjonsavdelingen i Luftfartstilsynet vurderer flyselskapets økonomi i forhold til lisensforordningens strenge krav om å legge frem regnskaper og prognoser for fremtidig drift, for et bestemt tidsrom.

Utdanningsseksjonen i Lufthavn- og utdanningsavdelingen sjekker om treningsorganisasjonen flyselskapet skal benytte, i dette tilfellet SAS Flight Academy, oppfyller kravene i det europeiske regelverket JAR, slik det er spesifisert i bestemmelsene for sertifikater til flygende personell (Flight Crew Licencing).

Separat verkstedsgodkjenning

Vedlikeholdsseksjonen i teknisk-operativ avdeling er ansvarlig for å godkjenne flyselskapets vedlikeholdsordning. I prosessen ble Braathens splittet i et rent flyselskap, og et rendyrket verksted som opererer som egen juridisk enhet, med godkjenning for EASA Part 145 og JAR 145. Oppsplittingen førte igjen til kravet om nye håndbøker, vedlikeholdsprogrammer og ny organisasjonsstruktur som Luftfartstilsynet måtte godkjenne separat.

Eget opplegg for security

EUs securitydirektiv setter standarden for praksis i flyselskapene. Securityseksjonen i Lufthavn- og utdanningsavdelingen kontrollerer om flyselskapet tilfredsstiller kravene i direktivet. SAS Braathens må blant annet få godkjent en sikkerhetsansvarlig i selskapet. Videre skal flyselskapet ha en securitymanual som sikrer at alt personell i selskapet trenes og sikkerhetsklareres. Til slutt får flyselskapet en securitygodkjenning i forhold til EUs direktiv.

HMS – en del av tilsynet

HMS ble for første gang en integrert del av Luftfartstilsynets arbeidsprosess. Tilsynet har vurdert relevant dokumentasjon og generelle arbeidsrettslige forhold i SAS Braathens i henhold til gjeldende krav, blant annet en HMS-håndbok. Det er lagt ned et betydelig arbeid i selskapet for å tilpasse HMS til krav fra Luftfartstilsynet. HMS og internkontrollsystemet blir en viktig del av Luftfartstilsynets tilsyn med flyselskapet fremover.

Ett år er gått

Det er gått nøyaktig ett år siden godkjenningprosessen startet. Etter adgangs-kontrollen ble konklusjonen at nye SAS Braathens tilfredsstiller myndighetskravene til lisens, AOC, driftstillatelse, verksteds- og securitygodkjenning. Godkjenning dokumentene ble formelt overrakt selskapet under en enkel seremoni hos Luftfartstilsynet i Oslo 1. april 2005.

På sikt vil Luftfartstilsynets oppgaver med sertifisering og tilsyn øke vesentlig når SAS Braathens opererer langt flere luftfartøyer enn i dag. ■

Sammen med helikopterselskapene har Luftfartstilsynet levert et pionérarbeid på sertifisering og godkjenning av amerikanske Sikorsky S-92A i Norge og Europa. Den nye helikoptertypen representerer et steg videre i arbeidet med sikrere transport, og er nå klar for oppdrag i Nordsjøen.

Norge er det første landet i Europa som har godkjent Sikorsky S-92A til bruk i sivil luftfart. Arbeidet som Luftfartstilsynet har lagt ned i sertifiseringsprosessen for den nye helikoptertypen får stor betydning, også for andre europeiske land som skal ta i bruk S-92. Kurs og treningsprogram som Luftfartstilsynet har kvalitetssikret og godkjent, kan karakteriseres som nybrottsarbeid i europeisk sammenheng. I prosessen med en internasjonal operasjonell godkjenning for helikoptertypen har Luftfartstilsynet samtidig hatt en viktig lederrolle i det JAA-oppnevnte JOEB, som er det operative evalueringsteamet for denne helikoptertypen.

Tett dialog med fabrikken

Sikorsky S-92A er nå godkjent av amerikanske og europeiske luftfartsmyndigheter. Helikopteret har gjennomgått et omfattende flytestingsprogram som kontrollerer at maskinens systemer fungerer som de skal etter gjeldende kvalitetskrav.

JOEB har vurdert og godkjent helikopteretrensingsimulator, tekniske kurs og treningsprogram for pilotene, samt listen for sikkerhetsutstyr – Master Minimum Equipment List (MMEL). Utstyrslisten er det dokumentet som beskriver laveste utstyrsnivå som kreves for helikopteret, og er helt sentral i godkjenningprosessen. Produsenten og myndighetene har i fellesskap utarbeidet dette dokumentet. Samarbeidet med helikopterfabrikanten har vært avgjørende både i den norske og internasjonale godkjenningprosessen.

Nasjonalt typesertifikat

Her hjemme har luftdyktighetsseksjonen i Luftfartstilsynet ledet arbeidet med sertifisering og introduksjon av den nye

helikoptertypen i Norge, etter anbefalinger fra sertifiseringsteamet knyttet til JAA og EASA. Den nasjonale koordinatoren mottar og følger opp alle rapporter fra sertifiseringsteamet, i samarbeid med vedlikeholdsseksjonen.

Så snart sertifiseringsarbeidet er ferdig, utsteder JAA et Type Certificate Data Sheet (TCDS), sammen med en anbefaling om at medlemslandene kan utstede et nasjonalt typesertifikat. For EASA-medlemmer utføres dette arbeidet av EASA og ikke av nasjonal myndighet. Sikorsky S-92A ble godkjent av JAA/EASA i mai 2004, og i Norge i august samme år, med utstedelsen av nasjonalt typesertifikat fra Luftfartstilsynet.

Siden helikopteret er en ny modell, vil utstyret bli kontinuerlig evaluert av myndighetene i en tid fremover. Prosessen med modifikasjoner og endringer fortsetter derfor, både i JOEB og internt i Luftfartstilsynet. Trolig vil mye av dette arbeidet være avsluttet innen september 2006.

Luftdyktighetsbevis og utvidede godkjenninger

Norsk Helikopter AS er, tett fulgt av CHC Helikopter Service, først ute med å ta i bruk neste generasjon tunge helikopter i Nordsjøen. Luftfartstilsynet utstedte det første luftdyktighetsbeviset i februar 2005 da det første helikopteret ble levert til Norsk Helikopter AS. Maskin nummer to ble levert Norsk Helikopter i mars, fulgt av CHC Helikopter Service litt senere som tredje S-92 på norsk register.

Når et helikopterselskap utvider fartøyflåten med en ny helikoptertype, må selskapets AOC og verkstedsrettigheter utvides til å inkludere den nye modellen. ►►

FAKTA OM SIKORSKY S-92

Antall passasjerer: 19
Maksimal hastighet: 165 knop
Minimum operasjonsvekt: 9000 kg
Maksimal avgangsvekt: 11 860 kg

Sikorsky S-92 er det største helikopteret som opererer i Nordsjøen. Det har flere sikkerhetssegenskaper som større motorytelse, hjelpeaggregat for strømforsyningen og gode flyegenskaper på én motor. Egenkapene skal bidra til å unngå landing på sjøen ved eventuell motorstans. I tillegg er helikopteret raskere, har større rekkevidde og økt komfort for passasjerene.

HELIKOPTERTRAFIKK I NORDSJØEN

Antall passasjerer: 730 000 passasjerer fraktes årlig til og fra oljeplattformene i Nordsjøen. Helikopterselskaper som frakter passasjerer i Nordsjøen: Norsk Helikopter AS og CHC Helikopterservice AS.

- ▶▶ Operativ seksjon og vedlikeholdsseksjonen vurderer og godkjenner denne utvidelsen for begge de to helikopterselskapene.

Som del av selskapets AOC må vedlikeholdsordningen utvides til å omfatte den nye helikoptertypen, og godkjennes av Luftfartstilsynet. Vedlikeholdsordningen omfatter selskapets hovedbase og eventuelt sekundærbase, vedlikeholdshåndbøker og øvrig vedlikeholdsdokumentasjon. Selskapet må dokumentere at de har fasiliteter, sertifisert personell og utstyr til å vedlikeholde helikoptret før Luftfartstilsynet kan gi godkjenningen.

Utfordret på opplæring

Da Norsk Helikopter AS som den første operatøren i Europa besluttet å ta i bruk S-92-modellen, forelå det imidlertid ingen europeisk godkjente typekurs for helikoptret. Mangelen på et forskriftsmessig utdanningsprogram for piloter og teknikere ble derfor en betydelig utfordring, både for operatøren og tilsynet.

I prosessen med godkjenning av utdanningsprogram og sertifikater for den nye helikoptertypen, har utdanningsseksjonen og sertifikateneheten i Luftfartstilsynet spilt en viktig rolle. Før teknisk personell eller piloten kan ta det nye helikoptret i bruk, kreves det en omfattende utsekk for å bli kjent med luftfartøyet. Nye prosedyrer og systemer og ny teknologi fordrer inngående kunnskap om flytypen for at luftfartøyet kan opereres trygt og sikkert.

Sikorsky-fabrikken i USA bruker organisasjonen Flight Safety i opplæringen av helikopterpersonell, men skolen hadde på dette tidspunktet bare godkjenning for helikoptret fra FAA, luftfartsmyndigheten i USA. Utdanningsseksjonen i Luftfartstilsynet gikk derfor sammen med operatøren om å utvikle et nytt typekurs, tilpasset det europeiske markedet. Arbeidet ble gjort ved å sammenholde de ulike kravene i JAR-forskriftene og materialet fra Flight Safety. Typekurset ble kjørt i regi av Norsk Helikopters egen JAR-147-

godkjente skole, med nye instruktører og trening. Gjennom det nye og godkjente utdanningsprogrammet fikk helikopterselskapet samtidig utvidede rettigheter i forhold til JAR-147. Arbeidet med kurs og opplæring vil gjøre fremtidige utdanningsprosesser betydelig lettere, både nasjonalt og internasjonalt.

Samarbeid med andre oljenasjoner

Luftfartsmyndighetene i Nederland og Storbritannia har også deltatt i arbeidet med den internasjonale godkjenningen. I likhet med Norge sitter Nederland og Storbritannia med unik kompetanse på helikoptre som benyttes offshore, fordi de har betydelig petroleumsvirksomhet og samme behov for lufttransport. ■

SAMARBEIDSFORUM FOR HELIKOPTERSIKKERHET

Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel ble opprettet av Luftfartstilsynet 25. juni 2003 for å følge opp tilrådingene i to NOU-er. Forumet består av representanter fra myndigheter, helikopteroperatører, arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjoner, og ledes av tilsynets teknisk-operative direktør Jan Bengtson. Her er noen resultater:

Flyttbare innretninger. Databasen til Norsk Register for Luftfartshindre (NRL) utvides til å omfatte hindre som utgjør en risiko ved helikopterflyging på sokkelen. Det utvikles også en internettløsning for innmelding og varsling av flyttbare hindre til helikopteroperatører.

Innflyging til installasjonene. Det arbeides med å få GPS godkjent som primært navigasjonshjelpemiddel på underveisflyging, og med nye innflygingsprosedyrer til riggene.

Flyværtjenesten. En ny organisering av flyværtjenesten på sokkelen skal forbedre flyværtjenestetilbudet. Luftfartstilsynet arbeider med en ny forskrift på området.

Internasjonalt FoU-samarbeid. Luftfartstilsynet deltar i et britisk FoU-prosjekt om et datasystem for registrering og sammenstilling av feil på kritiske komponenter i helikoptre.

Teknisk tilstandsovervåking. Luftfartstilsynet har harmonisert kravene til «Vibration Health Monitoring» (VHM) med myndighetene i Storbritannia. Den nye VHM-forskriften trer i kraft i juli 2005.



SIKKERHET I NORDSJØEN

Sikkerhetsmarginene for denne delen av luftfarten har statistisk vært dårligere enn for annen passasjertransport, og var bakgrunnen for et større offentlig utredningsarbeid for helikoptersikkerheten på kontinentalsokkelen. Anbefalingene herfra førte til opprettelsen av Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet som ledes av Luftfartstilsynet.



GODKJENNING AV FLY OG HELIKOPTRE

Alle nye typer av luftfartøy som tas i bruk i Norge, skal gjennom en godkjenningssprosess hos Luftfartstilsynet.

Nye luftfartøy innføres årlig, men hovedvekten av tilsynets arbeid gjelder godkjenninger av endringer, modifikasjoner og reparasjoner på ulike typer luftfartøy.



Det er luftdyktighetsseksjonen hos tilsynet som har ansvar for disse aktivitetene, som nå mer og mer foregår etter retningslinjer gitt av EU-byrået for luftfart, EASA. Alle fly og helikoptre som er godkjent i Norge, er registrert i Norges luftfartøyregister. Registeret drives av Luftfartstilsynet.



STRENGERE KRAV TIL SECURITY



Kato Airs innflyging til Bodø 29. september 2004 kunne ha blitt skjebnesvanger for alle om bord. Angrepet ble til alt hell avverget av pilotene og to passasjerer da flyet var i ferd med å styrte. Men hendelsen viser at anslag mot sikkerheten i sivil luftfart like godt kan rettes mot små som store lufthavner.

SIKKERHETSBEGREPER I LUFTFARTEN:

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

Security: Sikkerhet i forhold til ulovlige handlinger. Formålet med securitytiltak er å beskytte luftfarten mot blant annet terror.

LUFTFARTSTILSYNETS ANSVAR FOR SECURITY:

Målet er å beskytte passasjerer, ansatte, offentligheten og installasjoner mot terror og andre former for ulovlige handlinger overfor sivil luftfart. Blant annet skal passasjerer, bagasje og frakt om bord i fly være 100 prosent sikkerhetskontrollert.

GODKJENNINGER OG INSPEKSJONER

Securityseksjonen godkjenner securityprogrammer for lufthavner, luftfartsselskaper, utdanningsinstitusjoner og fraktleverandører. Seksjonen utfører inspeksjoner og kontrollerer at det er samsvar mellom det virksomhetene oppgir i sine securityprogrammer, og at programmene faktisk etterleves i praksis.



Etter terrorangrepet mot USA 11. september 2001 fikk arbeidet med security en ny dimensjon for alle aktører i luftfarten. Norge er hittil blitt spart for alvorlige angrep mot sikkerheten, men Kato Air-hendelsen viser at mindre lufthavner og flyselskaper er minst like sårbare for anslag. Hendelsen var en dramatisk påminnelse om betydningen av å innføre og implementere et felles europeisk regelverk for security hos alle aktører i norsk sivil luftfart.

Strakstiltak

Security er høyt prioritert hos Luftfartstilsynet, som rett etter hendelsen innførte strakstiltak frem mot årsskiftet 2004/2005. Tiltakene var todelt: Et vedtak om 100 prosent kontroll av alle passasjerer og deres håndbagasje ved avreise fra regionale lufthavner i Norge, og en forskrift med krav om at luftfartøyer med cockpitdør holder døren stengt under hele flyreisen. Kato Air-hendelsen ble rutinemessig innrapportert til den internasjonale luftfartsorganisasjonen ICAO.

I forbindelse med tilpasning til EØS-avtalen hadde Norge utsatt implementeringen av EUs securityregelverk for de regionale lufthavnene til 1. januar 2005. Vilkårene for utsettelsen var at berørte lufthavner ikke hadde internasjonal trafikk, og at kompensierende tiltak var iverksatt. EUs regelverk var dermed ikke implementert da Kato Air-hendelsen fant sted.

Nasjonalt securityprogram

EU-forordningen utgjør det overordnede rammeverket for en felles securitylovgivning i 29 europeiske land. Forordningen ble implementert i Norge 5. mai 2004. Senere er det vedtatt en rekke forordninger med hjemmel i ramme-forordningen, eksempelvis forordning om forbudte gjenstander, kvalitetskontroll og kritiske deler av sikkerhetsbegrensede områder. Som følge av kravene i EU-forordningen har Luftfartstilsynet utarbeidet et nasjonalt securityprogram for sivil luftfart (NASP), et nasjonalt kvalitetskontrollprogram (NQCP) og et nasjonalt opplæringsprogram (NASTP).

Veileder for securityprogrammer

Ifølge EUs regler skal Luftfartstilsynet godkjenne securityprogrammene til lufthavnoperatører, utdanningsinstitusjoner og flyselskaper. Fraktleverandører og postleverandører kan søke om å få godkjent sine programmer. Luftfartstilsynet har utviklet modellprogrammer rettet direkte mot lufthavnoperatører, luftfartsselskaper og fraktleverandører som veiledning til hvordan de utarbeider egne securityprogrammer. De veiledende programmene viser og systematiserer kravene til security som stilles til aktører i sivil luftfart.

For Luftfartstilsynet innebærer EU-reglene godkjenning av securityprogrammer for 51 lufthavner og sju luftfartsselskaper. I tillegg kommer aktører som har søkt om ▶▶



MOT NY LUFTHAVN I ØSTFOLD

►► godkjenning, blant dem to organisasjoner for securityopplæring, 25 fraktleverandører og én postoperatør. For hver aktør som blir securitygodkjent, skal det oppnevnes en ansvarlig for security i virksomheten, som må gjennom en separat, individuell godkjenning.

«Security er høyt prioritert hos Luftfartstilsynet, som rett etter Kato Air-hendelsen innførte strakstiltak frem mot årsskiftet 2004/2005.»

Arbeidet med å godkjenne lufthavnoperatørenes securityprogrammer startet høsten 2004. Lufthavner med utenlandstrafikk ble prioritert først, deretter lufthavner rangert etter størrelse. I løpet av 2004 ble det gjort inspeksjoner ved 13 lufthavner. Godkjenning av luftfartsselskapenes securityprogrammer foregikk i samme tidsrom. Programmet til Braathens ASA inneholder et opplæringsprogram som er lagt opp som nettbasert e-læring, og stiller krav til at kandidaten har bestått besvarelsen i én modul, før det er mulig å gå videre.

Ny grunnopplæring fra årsskiftet

Luftfartstilsynet stiller strenge krav til utdanning av sikkerhetskontrollører og vaktledere på lufthavnene. EUs forordninger regulerer hvilken kompetanse ansatte som jobber med sikkerhetskontroll skal ha. Fra og med 1. januar 2005 skal alle nyansatte og ansatte som ikke kommer inn under overgangsbestemmelsene, gjennomføre sin grunnopplæring hos en utdanningsorganisasjon godkjent av Luftfartstilsynet. I tillegg må kandidatene bestå flere prøver og tester før Luftfartstilsynet sertifiserer dem.

I henhold til de nye EU-kravene skal også flybesetninger gjennomgå et securityopplærings- og bevisstgjøringsprogram.

Vandelskontroll for ansatte

Luftfartstilsynet overtok ansvaret for vandelskontroll fra Avinor 1. oktober 2004. Godkjent vandel er en av forutsetningene for å få utstedt ID-kort med adgang til sikkerhetsområder ved lufthavnen. Det gjelder alle med fast arbeidssted i lufthavnen, regelmessig tilgang til lufthavnen og flygende personell. Vandelsgodkjenning innebærer at Luftfartstilsynet gjør en bakgrunnssjekk av ansatte, med grunnlag i en politiattest. Hvis attesten inneholder anmerkninger, vurderer Luftfartstilsynet om vedkommende skal få tilgang til sikkerhetsområder ved lufthavnen. Vandelskontroll er ett av flere virkemidler for å forebygge anslag mot sikkerheten i luftfarten.

Sjekker all frakt

All frakt som sendes med passasjerfly, gjennomgår 100 prosent sikkerhetskontroll. Leverandørene kan søke om myndighetsgodkjenning for å få frakten håndtert enklere og raskere. Ved årsskiftet var det registrert 23 søknader om å få godkjenning som «regulert» fraktagent. Dette innebærer at leverandøren har egne securitysystemer som kan erstatte lufthavnens sikkerhetskontroll.

Rådgivende organ

Sikkerhetsrådet for luftfarten (SFL) var tidligere Avinors ansvar. Høsten 2004 ble ansvaret overført til Luftfartstilsynet, som nå er rådgivende organ for berørte myndigheter i forebygging av anslag. Rådets oppgave er å være oppdatert på trusselbildet, risiko og konsekvenser for sivil luft-

fart i Norge, gi råd om sikkerhetsnivået i trusselsituasjoner og bidra til å påvirke det internasjonale arbeidet med regelverk om sikkerhetskrav. Rådet har representanter fra departementene for samferdsel, utenriks, justis og forsvar, fra Politidirektoratet, Politiets sikkerhetstjeneste, Nasjonal sikkerhetsmyndighet og fra virksomheter i luftfarten som berøres av EUs nye securitybestemmelser. Rådet møtes normalt seks ganger i året, men kommer sammen på kort frist dersom situasjonen krever det. ■

NASJONALT OG INTERNASJONALT SAMARBEID

EUs securitykomité arbeider med felles-europeiske regler for security.

Nordisk arbeidsgruppe for luftfartens sikkerhet (NALS) har representanter fra luftfartsmyndighetene i fem nordiske land, politimyndigheter, lufthavnoperatører og flyselskaper. Fra 2005 har Sverige overtatt formannskapet fra Norge.

Sikkerhetsrådet for luftfarten (SFL) ledes av luftfartsdirektøren, og består av medlemmer fra departementene for samferdsel, utenriks, justis og forsvar, samt Politidirektoratet, Politiets sikkerhetstjeneste og Nasjonal sikkerhetsmyndighet. **SFLs ekspertgruppe** bistår SFL i arbeidet med å forebygge anslag rettet mot sivil luftfart.

Nasjonalt Råd for Facilitation sivil luftfart (NAFAL). Rådets mandat er å fremme forslag til fastsettelse av standarder for effektiv gjennomstrømming av personer, bagasje og varer på lufthavner. Luftfartstilsynet koordinerer gruppen, som har medlemmer fra 12 ulike myndigheter og virksomheter i sivil luftfart.

Norge er medlem i **Working Group i ECAC**, som også arbeider med spørsmål knyttet til security og facilitation.

Det er ikke ofte det etableres nye lufthavner for ruteflyging i Norge. Flyplassen på Rygge har tidligere vært drevet og eiet av Forsvaret, men i 2003 mottok Luftfartstilsynet søknad om å benytte flyplassen til sivil luftfart. Første skritt mot ny-etableringen var tildelingen av konsesjon i 2004.

Prosessen med å etablere en ny sivil lufthavn på Østlandet har pågått i flere år. Allerede i 2000 ble det fremlagt konsekvensutredning i henhold til plan- og bygningslovens regler, og 1. november 2002 godkjente forsvarsministeren Master Plan for Rygge Sivile Lufthavn. For å drive en sivil lufthavn kreves det teknisk-operativ godkjenning, samt konsesjon fra luftfartsmyndighetene.

Luftfartstilsynet ble formelt involvert i etableringen av ny lufthavn på Rygge da Forsvaret og Rygge Sivile Lufthavn AS (RSL) søkte om henholdsvis teknisk-operativ godkjenning våren 2003, og konsesjon sommeren 2003. Ønsket var å etablere en sivil lufthavn for regulære rute-flyginger på destinasjoner innen Norge, og på utvalgte destinasjoner i utlandet.

I Luftfartstilsynet var saken innom juridisk seksjon, flyplassseksjonen, flysikringsseksjonen og seksjon for allmennflyging og luftsport.

Konsesjon

Konsesjonen er det grunnleggende juridiske dokumentet for etablering og drift av en landingsplass, og må være gitt før etablering skjer. En konsesjon for å anlegge, drive og inneha en sivil lufthavn kan bare gis hvis det er forenlig med allmenne hensyn.

Med mindre saken er av politisk karakter, er det Luftfartstilsynet ved juridisk seksjon som fatter vedtak om konsesjon. En ny sivil lufthavn beliggende på Østlandet i nær konkurranse med Oslo lufthavn, Gardermoen og Sandefjord lufthavn, Torp, var en sak av en slik karakter at Samferdselsdepartementet ønsket å behandle den. Medieoppmerksomheten rundt saken var

stor, og ulike samfunnsgrupper og enkelt-individer har deltatt i diskusjonen om ny lufthavn i Østlands-området.

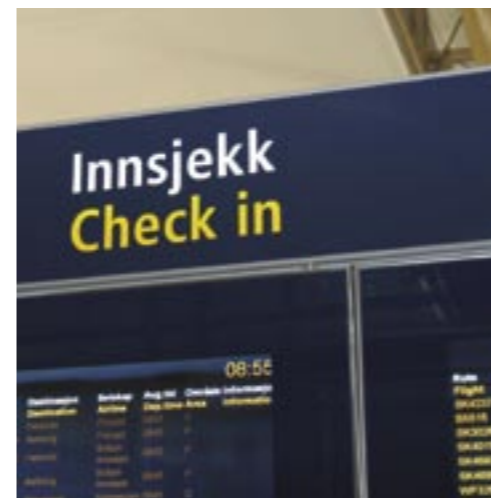
Ute på høring

Luftfartstilsynet forberedte konsesjons-saken for departementet, og søknaden om konsesjon ble i første omgang sendt på intern høring i Luftfartstilsynet 2. oktober 2003. Verken flyplassseksjonen, flysikringsseksjonen eller seksjon for allmennflyging og luftsport hadde kommentarer.

Luftfartsloven krever at det innhentes uttalelser fra kommunale og andre myndigheter før det gis konsesjon. Søknaden ble derfor sendt til Fylkesmannen i Østfold, Østfold fylkeskommune og til alle kommuner som Luftfartstilsynet mente ble berørt av lufthavnen, med frist 1. desember 2003. De fleste høringsinstansene uttalte seg i saken.

Konsesjonssøker og operatør

I tillegg til konsesjonen må en lufthavn for alminnelig rutetrafikk ha en teknisk-operativ godkjenning fra Luftfartstilsynet, med hjemmel i luftfartsloven. I Luftfartstilsynet er det flyplassseksjonen og flysikringsseksjonen som vurderer en slik godkjenning. Forsvaret søkte om godkjenning av Rygge hovedflystasjon allerede i april 2003, med deling av ansvaret mellom Rygge Sivile Lufthavn og Forsvaret. Luftfartstilsynet mente at en deling av ansvarlinjene var uheldig fra et flysikkerhetsmessig perspektiv, og krevde derfor at samme juridiske enhet var innehaver av både konsesjon og teknisk-operativ godkjenning. Saken endte med at Forsvaret ved Generalinspektøren for Luftforsvaret (GIL) trådte inn i konsesjonssøknaden 23. mars 2004. ►►



► Flere høringsrunder

Forsvarets søknad om å tre inn som konsesjonssøker ble sendt ut på høring til lokale myndigheter 26. mars 2004, med frist 14. mai 2004. Med på den nye høringsrunden var også Sarpsborg kommune. Ingen av høringsinstansene hadde innvendinger mot endring av konsesjonssøker, men i denne høringsrunden kom det uttalelser fra enkelte kommuner som ikke tidligere hadde uttalt seg, samt organisasjoner og velforeninger. Sistnevnte hadde særlig fokus på støyproblematikk, og vilkårene for allmennflyging.

må søke om internasjonal status for den kan benyttes til internasjonal trafikk. Forsvaret har informert om at søknad blir sendt når Samferdselsdepartementet har gitt konsesjon.

Innstilling og konsesjon

Luftfartstilsynet leverte sin innstilling til Samferdselsdepartementet 4. juni 2004. Tilsynet anbefalte konsesjonssøknaden fra Forsvaret, blant annet på bakgrunn av høringsinstansenes positive syn på den nye lufthavnen. Luftfartstilsynet foreslo å utarbeide inn- og utflygingstraseer for å redusere støybelastningen for bebyggelsen omkring, og ivareta hensynet til allmennflyging i større grad enn det Forsvaret la opp til. Foreslått åpningstid for flyplassen er kl. 07.00–23.00. Samferdselsdepartementet ga klarsignal for å drive sivil lufthavn på Rygge 19. november 2004, i tråd med Luftfartstilsynets anbefaling. Navnet Moss lufthavn, Rygge ble bestemt av tilsynet, i henhold til internasjonale regler for navnebruk.

«Luftfartstilsynet foreslo å utarbeide inn- og utflygingstraseer for å redusere støybelastningen for bebyggelsen omkring, og ivareta hensynet til allmennflyging i større grad enn det Forsvaret la opp til.»

Samtlige høringsuttalelser og kommentarer fra første og andre høringsrunde ble gjennomgått av Luftfartstilsynet. De lokale myndighetene fremhevet næringshensyn på den ene siden og miljøhensyn på den andre, men de fleste var likevel positive til etableringen av sivil lufthavn på Rygge.

Når det gjelder flyplassens utforming og drift, er oppfølgingen stilt i bero i påvente av tilbakemelding fra Forsvaret. Teknisk-operativ godkjenning blir ikke gitt før alle avvik og merknader er lukket. ■

FØLGENDE SEKSJONER ER INVOLVERT I ETABLERINGEN AV NYE LUFTHAVNER:

Flyplassseksjonen fører tilsyn med lufthavnens fysiske utforming, og med flyplassiere (Avinor og andre).

Flysikringsseksjonen fører tilsyn med lufttrafikkjenesten, flynavigasjons- og flyværtjenesten, samt kontrolltårn, kontrollsentraler, radio-, radar- og navigasjonsutstyr.

Securityseksjonen fører tilsyn med alle deler av sikkerhetskontrollen på flyplassen: alt personell på flyplassen, fraktleverandører og det tekniske utstyret for sikkerhetskontrollen.

Juridisk seksjon gir konsesjon til landingsplasser. Seksjonen driver også regelverksutvikling i forbindelse med drift og utforming av flyplasser i samarbeid med de flyfaglige avdelingene.

Omfattende lufthavninspeksjon

Før Luftfartstilsynet kan foreta en teknisk-operativ godkjenning av lufthavnen og driftsorganisasjonen, må anlegget inspiseres. Inspeksjonen av Moss lufthavn, Rygge ble gjort 7.–8. januar 2004, og omfattet utformingen av lufthavnen, kvalitetssystem, bakketjeneste, lufttrafikk- og flyværtjeneste, og flynavigasjonstjeneste og -utstyr. Inspektører fra flyplassseksjonen og flysikringsseksjonen utførte inspeksjonen av lufthavnen. Rapportene er i dag fortsatt under behandling. For lufttrafikkjeneste og flynavigasjonstjeneste er de fleste avvik og merknader lukket.

Må søke om internasjonal status

I desember 2003 gjorde Luftfartstilsynet oppmerksom på at Rygge Sivile Lufthavn

HVA SOM MÅ TIL FOR Å GODKJENNE EN FLYPLASS
Teknisk-operativ godkjenning gjelder flysikkerhetsmessige hensyn som krav til utforming av flyplassen, bakketjeneste og fysikringstjeneste. **Konsesjon** kreves for å anlegge, inneha eller drive en landingsplass. Konsesjonen skal ivareta allmenne hensyn. Det er Luftfartstilsynet som behandler de fleste søknadene om konsesjon.

LUFTFARTSTILSYNETS ANSVAR FOR FLYPLASSER
Luftfartstilsynet fører tilsyn med alle norske lufthavner, flyplasser, landingsplasser og luftfartsanlegg for fly og helikoptre. Luftfartstilsynet fører tilsyn med ca. 100 flyplasser i Norge, inkludert Svalbard. De fleste eies av Avinor. Den største private lufthavnen er Sandefjord lufthavn, Torp. I tillegg kommer private småflyplasser og helikopterlandingsplasser.

• **NORSKE LUFTHAVNER OG LUFTFARTSANLEGG:**
63 større og mindre lufthavner og flyplasser, 6 sjøflyhavner, 28 helikopterlandingsplasser og 93 flyttbare og faste innretninger i Nordsjøen.

• **LUFTTRAFIKKTJENESTEN:**
3 kontrollsentraler, 52 kontrolltårn, radarinstallasjoner, værtjenesten, navigasjons-/kommunikasjonsutstyr



NYE UTFORMINGSKRAV TIL STØRRE FLYPLASSER

Moss lufthavn, Rygge vil være blant vel 50 flyplasser som omfattes av ny forskrift om utforming av store flyplasser (BSL E3-2). Den reviderte forskriften skal ut på høring i 2005, sammen med Luftfartstilsynets økonomiske konsekvensutredning av blant annet nye krav til sikkerhetsområder.

Våren 2003 sendte tilsynet ut revidert utkast til nye forskrifter basert på resultatene av en omfattende risikoanalyse utført av engelske AEA Technology plc. Under høringen kom det frem synspunkter om at tilsynet burde foreta ytterligere utredninger av økonomiske konsekvenser knyttet til kravet til sikkerhetsområdene.

Konsekvensutredningen som Luftfartstilsynet gjennomførte i 2004, tar kun for seg sju flyplasser, og er ment som et redskap for å illustrere kostnadsnivået også ved andre flyplasser. Flyplassene i utredningen er Førde lufthavn, Bringeland, Sandane lufthavn, Anda, Svolvær lufthavn, Helle, Honningsvåg lufthavn, Valan, Sandnessjøen lufthavn, Stokke, Kirkenes lufthavn, Høybuktnoen og Molde lufthavn, Årø.

Forebyggende tiltak

Risikoanalysens anbefaling til dimensjoner på sikkerhetsområdene er basert på en målsetting om at det skal være mindre enn én fatal ulykke per 10 millioner flybevegelser (10^{-7}). Dette samsvarer med sikkerhetsmålsettingen i resten av Europa. Sikkerhetsområdene skal fungere som hinderfritt område for luftfartøy som overflyr flyplassen i lav høyde, og et område som reduserer faren for skader på luftfartøy som av en eller annen grunn ruller av banen.

Luftfartstilsynet ser for seg sikkerhetsområdet som et landområde utformet i henhold til kravene. Er rullebanen omgitt av vann, har det tradisjonelt vært krav om utfylling av masse for å få nødvendige dimensjoner på området. Men konsekvensutredningene tar

utgangspunkt i at de ytre delene av området kan være vann dersom overgangen fra land til vann utformes slik at flyet kan rulle ut i vannet uten å bli skadet, og med redusert hastighet for å unngå personskaade. For små flyplasser med banelengder under 1200 meter er det lagt vekt på å utrede sidene av rullebanen. Erfaringsmessig skjer det oftere utforkjøring her, enn i enden av banen.

Der terrenget rundt rullebanene er slik at kravene til sikkerhetsområder er vanskelig å oppfylle, foreslår Luftfartstilsynet bruk av kompensierende tiltak som eksempelvis skjerpede flyoperative krav, krav til visuelle hjelpemidler som gir tilstrekkelig nøyaktighet under landing, og krav til bedre vintervedlikehold. Dette tar konsekvensutredningen høyde for.

Ny forskrift fra 2006

Luftfartstilsynet antar at kostnadene til utbedringer ved alle de norske flyplassene som omfattes av den nye forskriften, vil beløpe seg til mellom 1,5 og 2 milliarder kroner. Konsekvensutredningene sendes til berørte flyplassoperatører i mai 2005 for ytterligere synspunkter og innspill. Deretter går Luftfartstilsynets utredning ut på ordinær høring sammen med utkastet til revidert forskrift. Etter planen vil den reviderte forskriften tre i kraft 1. januar 2006. ■

RAPPORTERING

- FLYSIKKERHETS-UTVIKLINGEN
- INTERNASJONALT ENGASJEMENT
- RESULTATER
- ØKONOMI

FLYSIKKERHETSUTVIKLINGEN I NORSK CIVIL LUFTFART

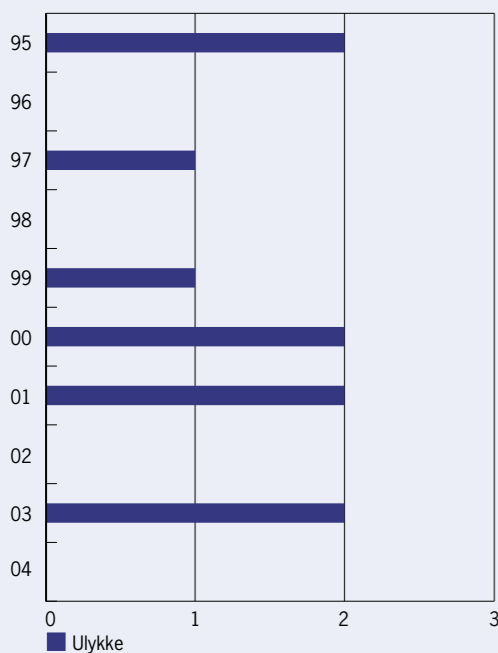
Den ene dødsulykken i norsk luftfart i 2004 skjedde under privatflyging med helikopter utenfor Bergen. En passasjer omkom i ulykken. Den mest dramatiske hendelsen i norsk ruteflyging skjedde 29. september. En passasjer om bord i en maskin fra Kato Airline AS angrep besetningen med øks, og forsøkte å stupe flyet i bakken ved å gripe tak i den ene styrespaken. Besetning og passasjerer greide i fellesskap å forhindre en dødsulykke.

For øvrig skjedde det ingen ulykker med rutefly, og ingen ulykker i helikoptertrafikken tilknyttet virksomheten på norsk kontinentalsokkel. Innen annen ervervsmessig luftfart skjedde det seks ulykker, men ingen omkom i noen av ulykkene. Luftfartstilsynets statistikk viser utviklingen i antall ulykker i de siste ti årene.

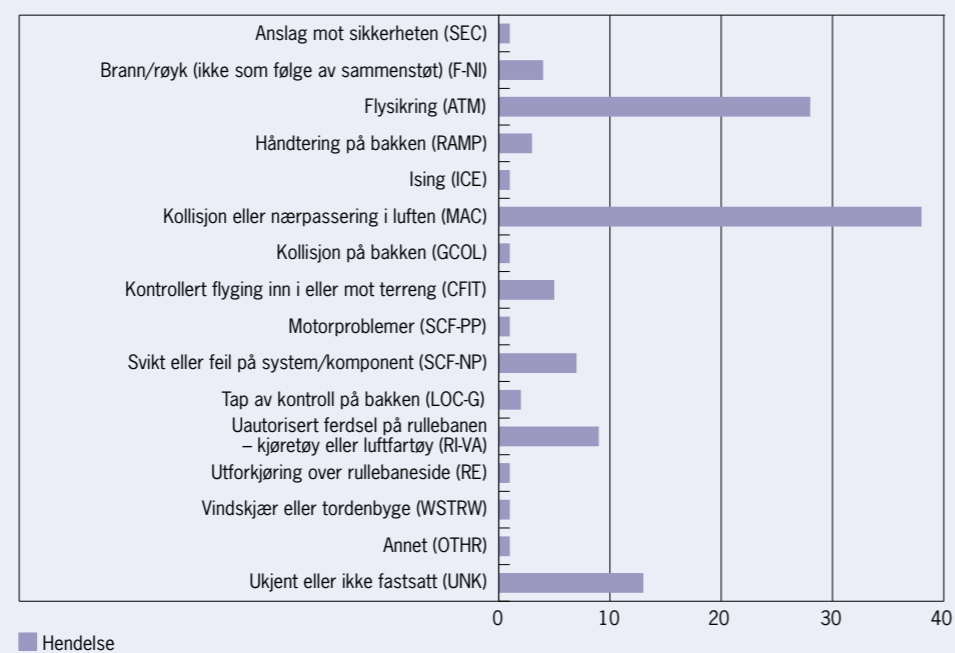
Luftfartstilsynet utarbeider flysikkerhetsstatistikk og foretar analyser, basert på mottatte rapporter fra aktører i luftfarten og Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (HSLB). HSLB utreder ulykker og hendelser i norsk luftfart, både med norskregistrerte og utenlandsk registrerte fly.

Flsikkerhetsstatistikken er inndelt etter type virksomhet: ruteflyging, annen kommersiell flyging og klubb- og privat-

flyging. For hver type virksomhet presenteres to statistiske oversikter. Den ene viser utviklingen av antall ulykker siste ti år med norskregistrerte luftfartøy (figurene 1, 3 og 5). Den andre viser innrapporterte ulykker og hendelser i år 2004 (figurene 2, 4 og 6). I sistnevnte tabell vises ulykker og hendelser i Norge med både norskregistrerte og utenlandsk registrerte luftfartøy, og saker med norskregistrerte luftfartøy i utlandet. Sakene er her kategorisert etter type hendelse. Vær oppmerksom på at det kan være ulike typer hendelser nevnt i ulike figurer. Bare hendelser som har forekommet innen gjeldende type virksomhet, er tatt med. Bemerk også at Luftfartstilsynet siden 2003 har tatt i bruk en ny standard for inndeling av type hendelser (ICAOs standard ADREP 2000). Inndelingen kan



Figur 1: Antall ulykker innen ruteflyging siste ti år



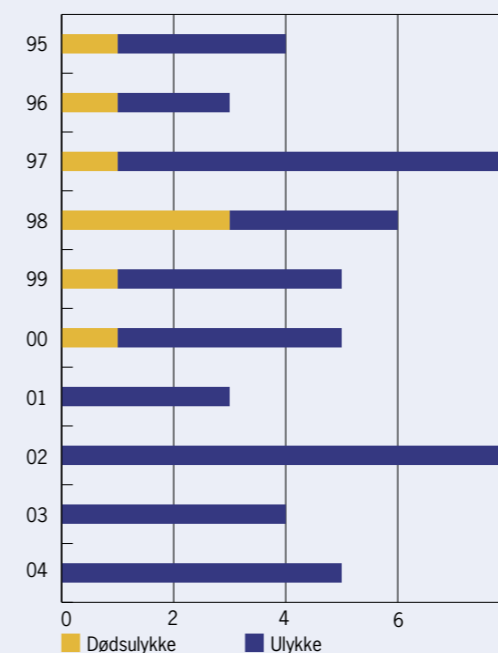
Figur 2: Kategorisering av ulike typer hendelser innen ruteflyging i 2004

derfor ikke sammenliknes direkte med årsmeldinger for 2003.

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 rute-flyging med passasjerer i norskregistrerte luftfartøy. Den andre gjelder all annen kommersiell flyging som inkluderer charterflyging, taxiflyging, gods, luftambulans, kommersiell skoleflyging, anleggsarbeid med helikopter og annen arbeidsflyging (aerial work).



Figur 3: Antall ulykker innen annen kommersiell flyging siste ti år

Oppsummering av tallene for 2004

Virksomhet	Konsekvens			Totalt
	Dødsulykke	Ulykke	Hendelse	
Rute			116	116
All annen kommersiell		6	22	28
Privat/Klubb	1	11	32	44
Annet			2	2
Ukjent			2	2
Sum	1	17	174	192

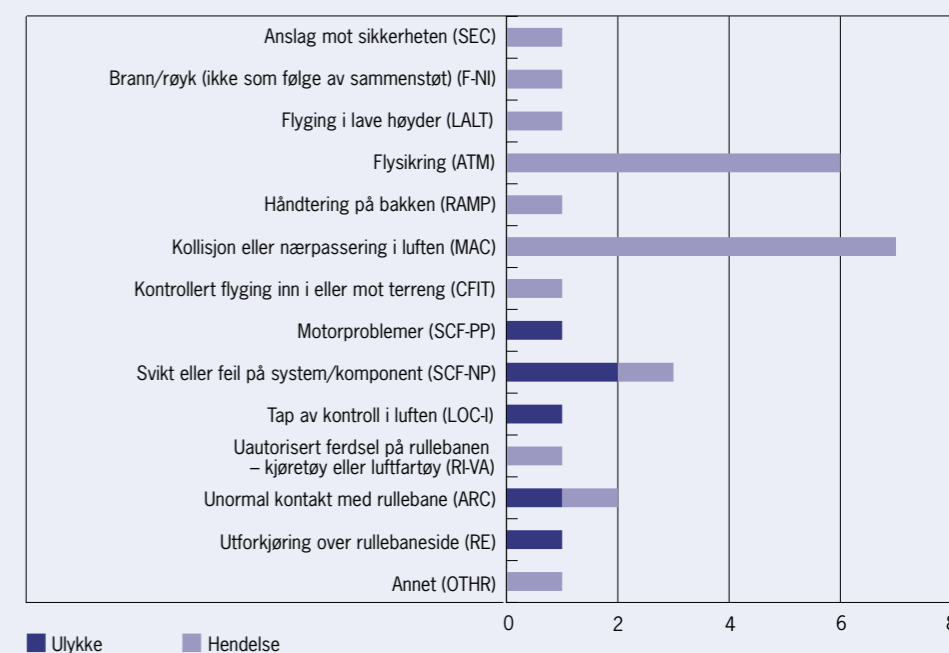
1. Utviklingen innen ruteflyging

Det skjedde ingen ulykker i Norge i 2004. Til sammen ble det registrert 116 hendelser. Flertallet av hendelsene er, i likhet med tidligere år, lufttrafikkrelaterte («Flysikring» og «Kollisjon eller nærpassering i luften»). Tilfellene innebærer ofte at den fastsatte separasjonsavstanden

mellom luftfartøy har vært underskredet. I svært få av tilfellene har det oppstått reell kollisjonsfare.

2. Utviklingen innen annen kommersiell flyging

Oversikten viser all kommersiell flyging som ikke er ruteflyging med passasjerer. ►►



Figur 4: Kategorisering av ulike typer ulykker og hendelser innen annen kommersiell flyging i 2004



INTERNASJONALT ENGASJEMENT

►► Helikoptertransport av personer i forbindelse med aktivitetene på kontinental-sokkelen er inkludert i denne kategorien.

kontinental-sokkelflyging), og én med et tomotors småfly.

og med at helikopteret ikke var norsk-registrert, men er tatt med i tabell 6.

Det har ikke vært dødsulykker med norskregistrerte luftfartøy innen annen kommersiell flyging de fire siste årene, i motsetning til tidligere år der det har vært omkomne hvert år siden 1993.

Det ble registrert sju hendelser innen kontinental-sokkelflyging i 2004, men ingen ulykker eller alvorlige luftfartshendelser. Tre av sakene var nærpasseringer, de resterende var alle av ulik type.

Den største gruppen saker i 2004 ligger under «Motorproblemer». Lufttrafikk-relaterte saker som «Flysikring» og «Kollisjon eller nærpassering i luften» kom på henholdsvis andre- og tredjeplass.

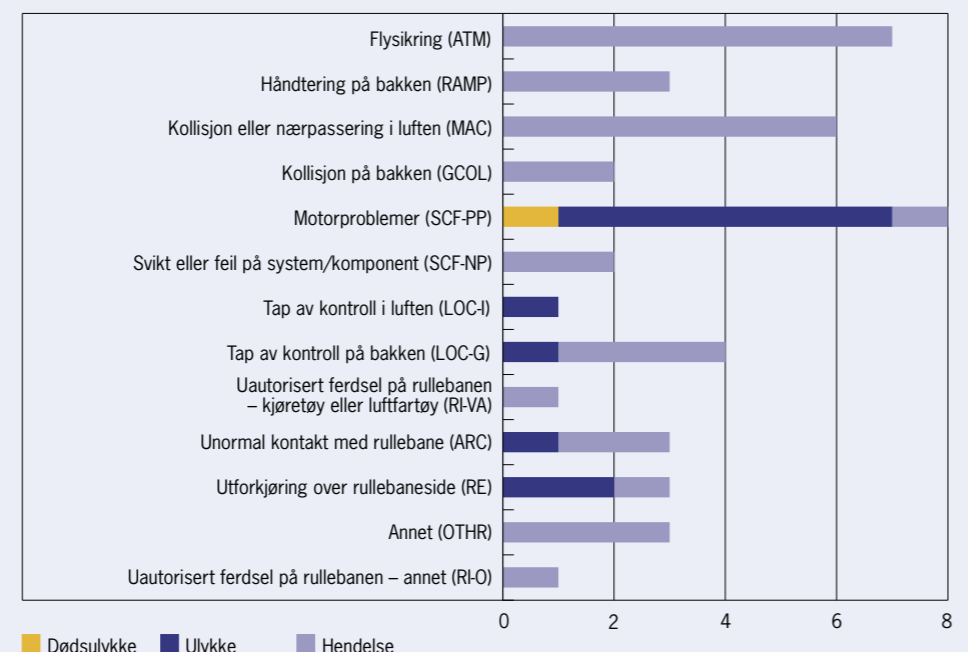
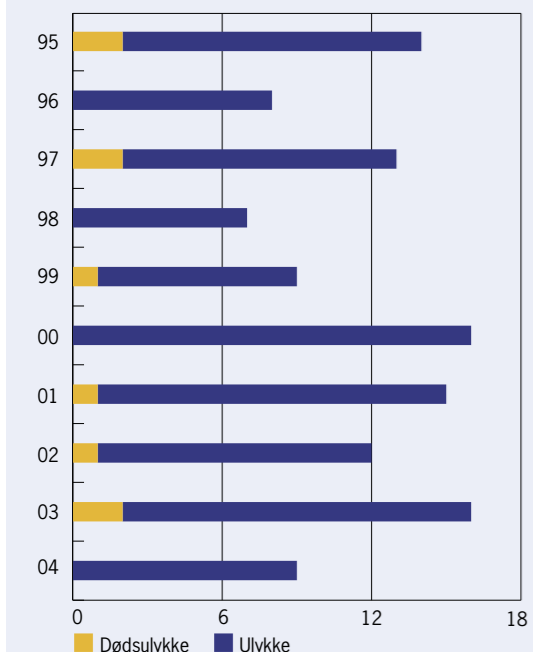
Figur 4 viser at seks saker ble klassifisert som ulykker i 2004. En av ulykkene skjedde med et svenskregistrert helikopter, og vises derfor ikke i figur 3.

PRIVAT- OG KLUBBFLYGING
Et britiskregistrert helikopter mistet motorkraft, og måtte lande i sjøen rett etter avgang ved Breistein fergekai utenfor Bergen.

Den mest alvorlige av hendelsene skjedde 26. februar 2004, da to småfly, et Cessna U206E og et Piper PA-28-161, nesten traff hverandre i luften over Oslo sentrum. Det var til sammen sju personer om bord i de to flyene. ■

Av de seks ulykkene skjedde fem med helikopter (under annen virksomhet enn

Helikopteret sank, og en av de to passasjerene om bord mistet livet i ulykken. Denne ulykken vises ikke i figur 5, i



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 2004. Dødsulykken med et engelsk helikopter er inkludert i oversikten.

Luftfartstilsynet har ansvar for å ivareta Norges forpliktelser i forhold til sentrale internasjonale konvensjoner og avtaler på luftfartsområdet. Innenfor ICAO, EUROCONTROL, ECAC, JAA og ikke minst EU og EASA deltar Luftfartstilsynet aktivt i en rekke ekspertgrupper, komiteer og møter på ulike nivåer.

Norge er blitt sterkt profilert i 2004 mens luftfartsdirektøren satt som formann i styret i JAA (JAAB). Gjennom vervet var luftfartsdirektøren sentral i samarbeidet mellom JAA og EASA, samt medlem av ECACs Coordinating Committee. Luftfartsdirektøren var visepresident i Provisional Council i EUROCONTROL, og formann i Group of Aerodrome Safety Regulators (GASR).

Nevnte akkrediteringer har betydning for omfanget av Luftfartstilsynets mulighet til å utføre oppgaver på vegne av EASA. For øvrig er Luftfartstilsynet allerede blitt akkreditert som MOA-myndighet innenfor området vedlikehold.

Norge har foreløpig kun observatørstatus i EASAs styre (Management Board), men vil få fast plass når Norge blir medlem, dog uten stemmerett. Luftfartstilsynet er også representert i EUs Security Committee og Single Sky Committee som observatører. Dette er sentrale fora innenfor EU i utviklingen av regelverk på securityområdet, og for utviklingen av Single European Sky. På EU-området deltar Luftfartstilsynet i nært samarbeid med Samferdselsdepartementet.

I 2004 har Luftfartstilsynet vært pådriver for at JAA skulle få på plass prosedyrer som sikrer gjensidig anerkjennelse av myndighetsgodkjenninger mellom JAA-land i og utenfor EASA. Slike prosedyrer kom på plass høsten 2004. Dette sikrer langt på vei norske aktører frem til Norge blir fullverdig medlem av EASA gjennom EØS-avtalen sommeren 2005.

Internasjonale organisasjoner der Norge deltar og/eller er medlem



* Fra 1. juni 2005 er alle EØS-land medlem av EASA.

EASA (European Aviation Safety Agency)
EUs luftfartsbyrå EASA har preget Luftfartstilsynets arbeid i 2004, blant annet i gjennomføringen av EASA-regelverk på områdene sertifisering og vedlikehold i påvente av formell tilknytning til EASA gjennom EØS-avtalen. Sertifiseringsforordningen og vedlikeholdsforordningen ble av den grunn vedtatt som nasjonale forskrifter 1. mars 2004. Konsekvensen av dette er at Norge etterlever det samme flysikkerhetsregelverk som EASAs medlemsland.

Single European Sky
Single European Sky er en EU-satsing for et enhetlig styrt luftrom. I april 2004 trådte fire overbyggende Single European Sky-forordninger i kraft i EU: 1. Ramme-forordningen, 2. Luftromsorganisering, 3. Flysikringstjenesten og 4. Interoperabilitet. Den siste går ut på at system og utstyr skal være gjensidig kompatibel i alle de europeiske landene. Formålet med forordningene er å tilrettelegge for redusert antall forsinkelser i flytrafikken i Europa. Norge vil implementere regelverket gjennom EØS-avtalen.

Innenfor området sertifisering har Luftfartstilsynet i 2004 også blitt akkreditert som POA- og ETSO-myndighet, og i nær fremtid forventer Luftfartstilsynet å oppnå DOA- og PCA-akkreditering.

Som et ledd i videreutviklingen av Single European Sky har EU-kommisjonen gitt EUROCONTROL sju mandater til å utarbeide forslag til mer teknisk regelverk innenfor luftrom, system for underveis- og landingsavgift samt interoperabilitet. I tillegg har EU utviklet forslag til detaljert regelverk knyttet til flysikringstjenesten. Luftfartstilsynet har deltatt i dette arbeidet gjennom Norges medlemskap i EUROCONTROL.



RESULTATER



Luftfartstilsynet deltar også i Single Sky Committee. Denne komiteen har en sentral rolle knyttet til regelverksutvikling. Luftfartstilsynet har deltatt som observatør med talerett på alle møtene i 2004.

ICAO Aerodrome Panel (AP)
Høsten 2004 besluttet ICAO å opprette en gruppe for lufthavner, Aerodrome Panel, med rapporteringsansvar til lufttrafikkommisjonen (Air Navigation Commission). Gruppen fikk i oppdrag å gå gjennom store deler av ICAOs annekser om lufthavnutforming og helikopterlandingsplasser.

Hensikten var blant annet å samle og videreføre aktivitetene til en rekke grupper under en gruppe med høyere status og koordineringsansvar. Sammen med femten andre stater og fire internasjonale organisasjoner ble Norge invitert til å oppnevne et medlem.

Norge deltar nå med et medlem i panelet, et medlem i en undergruppe som ser på fysiske karakteristika, og et medlem i en undergruppe som ser på utforming og drift av helikopterlandingsplasser.

Revisjon av Luftfartstilsynet
Internasjonale luftfartsorganisasjoner fører jevnlig tilsyn med sine medlemsland for å kontrollere at de nasjonale myndighetene til enhver tid fyller sine internasjonale forpliktelser.

Den FN-baserte luftfartsorganisasjonen ICAO forbereder en inspeksjon av Luftfartstilsynet i mai 2006. Tilsynet besvarte i 2004 omfattende spørsmåls-lister til ICAOs annekser om lufttrafikk, ulykkes- og hendelsesrapportering og lufthavner.

Sent på året mottok Luftfartstilsynet også spørsmålslistene til ytterligere 13 av ICAOs 18 annekser. Spørsmålslistene er meget omfattende, og det er forventet at

arbeidet med å fylle ut mer enn 2500 sider vil fortsette frem til sommeren 2005.

Deltakelse i internasjonale tilsynsteam
Gjennom medlemskap i ulike internasjonale luftfartsorganisasjoner er Luftfartstilsynet forpliktet til å stille med personell til inspeksjoner i andre land. Luftfartstilsynet stilte med ansatte på flere internasjonale tilsynsteam i 2004.

Operativ seksjon deltok i foregående år på to OPST-inspeksjoner, en i Ungarn og en på Malta. OPST (Operation Standardisation Team) har som oppgave å evaluere JAA-medlemslandenes fortolkning og implementering av forskriftene om ervervsmessig lufttransport av passasjerer og gods.

Utdanningsseksjonen deltok i 2004 med en person på LIST-tilsyn av luftfartsmyndigheten i Danmark. LIST (Licensing Sectorial Team) har som oppgave å vurdere JAA-medlemslandenes systemer for håndtering av sertifikatutstedelser og godkjenning av flyskoler. ■

Konseptet Single European Sky vil medføre nye utfordringer for Luftfartstilsynet ved at nye tilsyns- og rapporteringsoppgaver blir tillagt medlemsstatene. Luftfartstilsynet har i det foregående år kartlagt mulige konsekvenser av dette, og startet arbeidet med å tilrettelegge for utføringen av fremtidige oppgaver.

GASR (Group of Aerodrome Safety Regulators)

GASR er det europeiske forumet for harmonisering av tilsynet med flyplasser. Norge har i 2004 deltatt aktivt i arbeidet. Luftfartstilsynet har hatt formannsvervet (luftfartsdirektøren), har vært sekretær i styringsgruppen og har deltatt med flere eksperter i faggruppene.

Aktiviteten i 2004 dreide seg i hovedsak om å videreføre arbeidet med et utkast til et felles europeisk regelverk innenfor flyplassutforming og drift. Koordinering og samarbeid med øvrige europeiske institusjoner som JAA og EUROCONTROL ble også videreført.

Mot slutten av året ble GASR invitert til å holde en presentasjon for EU-kommisjonen. EU vil trolig gå inn for regulering av dette området, eventuelt ved hjelp av EASA. Det ble gitt uttrykk for at man så positivt på arbeidet som var gjort i regi av GASR.

Latvia ble nytt medlem av GASR i 2004, og medlemstallet ved årets utgang var 18.

For å bidra til sikkerheten i sivil luftfart benytter Luftfartstilsynet en rekke virkemidler. Dette er blant annet adgangskontroller, virksomhetstilsyn, utvikling av regelverk og informasjon til aktørene i luftfarten.

I dette kapitlet gis en oversikt over Luftfartstilsynets produksjon på sentrale virksomhetsområder: tilsyn, regelverk, sertifikater, medisinske undersøkelser, HMS, internasjonalt arbeid, samt utviklings- og prosjektoppgaver.

Omfanget av tilsynet

Tallene under viser omfanget av tilsyn, inspeksjoner, dokumentgranskinger, godkjenninger og sertifiseringer gjennomført i 2004. Luftfartstilsynet opererer med tre produksjonsindikatorer på områdene luftfartøy, luftfartsforetak, samt flyplass og luftfartsanlegg. På disse områdene utførte Luftfartstilsynet i 2004 totalt 1153 inspeksjoner, tilsyn, adgangskontroller og/eller dokumentgranskinger.

I oversiktene vises utviklingen de siste årene, og en sammenstilling for 2004, av forventet og faktisk produksjon innen det enkelte området.

Målet er at faktisk produksjon skal være minimum 80 prosent av planlagt produksjon. Luftfartstilsynet hadde en nedgang på ca. to prosent i antall tilsyn fra 2003 til 2004.

Saksbehandlingstid

Målet er at det ikke skal ta mer enn tre uker fra en inspeksjon er gjennomført, til tilsynsrapport er oversendt tilsynsobjektet. Dette skal oppnås i minst 80 prosent av tilfellene. Tabellen under viser utviklingen i måloppnåelse gjennom 2004. ►►

Omfang av tilsyn	Antall tilsyn utført i				Antall tilsyn		
	2000	2001	2002	2003	Mål 2004	Resultat 2004	Måloppnåelse i %
<i>Hovedområder</i>							
Tilsyn med luftfartøy	875	828	852	891	875	901	103 %
Tilsyn med luftfartsforetak	156	188	199	197	202	166	82 %
Tilsyn med lufthavner og luftfartsanlegg	47	79	52	85	83	86	104 %
Sum	1042	1095	1137	1173	1160	1153	99%

Sakstype	Indikator	1. tertial	2. tertial	3. tertial	Gj.snitt
Tilsyn med luftfartsforetak	3 uker	75 %	86 %	88 %	83 %
Tilsyn med flyplasser og luftfartsanlegg	3 uker	100 %	100 %	97 %	99 %

Type legeerklæringer	Antall legeerklæringer: innkomne og legemnd	Antall kjennelser «medisinsk udyktig»				
		2000	2001	2002	2003	2004
Legeattest klasse 1	3975 (3887)	29	32	30	14	14
Legeattest klasse 2	1267 (1161)	9	5	2	2	5
Legeattest flygeleder	505 (518)	7	5	1	1	1
Legeattest kabinpersonell	617 (793)	18	17	5	11	17
Legeattest brann- og havaripersonell	585 (545)	9	18	5	11	4
Legeattest AFIS/HFIS-fullmektig	117 (97)	2	2	0	1	0
Totalt	7066 (7001)	74	79	43	40	41



►► **Sertifikater**

Det var i 2004 en betydelig aktivitet når det gjelder utstedelser, utvidelser, fornyelser og gjenutstedelser av sertifikater. Det ble holdt 873 teoretiske og 1368 praktiske prøver for operative sertifikater/bevis, og 748 teoretiske og 176 praktiske prøver for tekniske sertifikater/bevis.

Medisinske undersøkelser

Luftfartstilsynets flymedisinske seksjon har ansvaret for medisinske undersøkelser

og kjennelser av personell som arbeider i luftfarten. Seksjonen er samlokalisert med Flymedisinsk institutt (FMI) på Blindern. FMI utfører flymedisinske spesialistundersøkelser av flygere og flygeledere. Tall for 2004 viser at Luftfartstilsynet mottok 5731 legeerklæringer, FMI undersøkte 1335 personer, og 41 personer ble erklært «medisinsk udyktig».

Det ble i 2004 avgitt omtrent like mange uskikkethetskjennelser som de senere år.

Regelverksutvikling og implementering

Det er i 2004 gjennomført et omfattende arbeid med forskriftsutvikling og implementering. Oversikten under viser nye forskrifter i 2004.

Utviklingsoppgaver og prosjekter

Luftfartstilsynet utfører en rekke utviklingsoppgaver. Disse oppgavene organiseres som prosjekter, og følges opp separat i forhold til regulær drift. Blant prosjektene som er satt i gang i

Forskrift	Vedtatt
Forskrift om registrering av luftfartøy m.m.	5. februar 2004 nr. 0393
Forskrift om gjennomføring av Commission Regulation (EC) No 2042/2003 (vedlikeholdsforskriften – EASA)	22. februar 2004 nr. 0465
Forskrift om gjennomføring av Commission Regulation (EC) No 1702/2003 (sertifiseringsforskriften – EASA)	22. februar 2004 nr. 0466
Forskrift om kontinuerlig luftdyktighet (luftdyktighetsforskriften), (BSL B 1-2)	24. februar 2004 nr. 0433
Forskrift om luftfartøyers masse og balanse (masseforskriften), (BSL B 1-3)	24. februar 2004 nr. 0434
Forskrift om eksport av flymateriell (eksportforskriften), (BSL B 1-4)	24. februar 2004 nr. 0435
Forskrift om vedlikehold av flymateriell for ervervmessig flyging og luftfartøy sertifisert i henhold til JAR/FAR 25 eller 29 (vedlikeholdsforskriften – erverv), (BSL B 2-1)	24. februar 2004 nr. 0457
Forskrift om vedlikehold av flymateriell for ikke-ervervmessig luftfart (vedlikeholdsforskriften – privat), (BSL B 2-3)	24. februar 2004 nr. 0458
Forskrift om dokumentasjon knyttet til luftdyktighet (dokumentasjonsforskriften), (BSL B 1-1)	24. februar 2004 nr. 0468
Forskrift om autoriserte verksteder (verkstedforskriften), (BSL B 2-4)	24. februar 2004 nr. 0469
Forskrift om utforming av små helikopterplasser (BSL E 3-6)	16. april 2004 nr. 0629
Forskrift om plasttjeneste (BSL E 4-2)	27. april 2004 nr. 0670
Forskrift om forebyggelse av anslag mot sikkerheten i luftfarten (BSL A 2-1)	30. april 2004 nr. 0715
Forskrift om bruk av modified automatic dependant surveillance (M-ADS) – utstyr i sivile helikopter (BSL D 2-10)	18. juni 2004 nr. 0959
Forskrift om minstestørrelser på forsikringssummer for passasjer- og tredjemansansvaret	6. juli 2004 nr. 1101
Forskrift om elektrotjeneste (BSL E 4-3)	26. august 2004 nr. 1245
Forskrift om gebyr for luftfartens offentlige forretninger (Gebyrregulativet)	31. august 2004 nr. 1232
Forskrift om gjennomføring av JAR-STD 1A om kvalifisering av flygesimulatorer	23. september 2004 nr. 1331
Forskrift om gjennomføring av JAR-STD 4A om kvalifisering av instrumenttreningsinnretninger for fly	23. september 2004 nr. 1332
Forskrift om låsing av cockpit-dør	30. september 2004 nr. 1303
Forskrift om gebyr for luftfartens offentlige forretninger (Gebyrregulativet)	15. desember 2004 nr. 1703
Forskrift om arbeidstid med mer for besetningsmedlemmer i sivile luftfartøyer (BSL D 2-4)	30. desember 2004 nr. 1817

2004, er arbeidet med nye forskrifter om rapportering av hendelser (ESARR 2), og om systemer for sikkerhetsanalyser og kompenserende tiltak (ESARR 4). Det er videre arbeidet med prosjektet for etablering av ny kontrollantordning, der autorisering av kontrollanter er et nytt delprosjekt som startet i fjor. Videre er prosjektet med installering av et satellitt-basert innflygingssystem – SCAT-1 – under avslutning.

Nytt av året er at Luftfartstilsynet nå deltar i det statlige miljøledelsesprosjektet Grønn Stat.

Av større prosjekter som er videreført i 2004, kan nevnes Trasé II-prosjektet om innflygingstraseer til Oslo lufthavn, Gardermoen, Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på kontinentalsokkelen og ny forskrift for store flyplasser.

ANNEN AKTIVITET OG OPPGAVER SAFA-programmet

Med bakgrunn i den generelle situasjonen innen luftfarten i dag med bl.a. økonomisk liberalisering og fokusering på security, har Luftfartstilsynet økt antallet uanmeldte inspeksjoner av norske og utenlandske fly.

SAFA-gruppen har i forbindelse med gjennomføringen av ECACs SAFA-program, gjennomført 201 SAFA-inspeksjoner (Safety Assessment of Foreign Aircraft) av utenlandske fly. Det gjennomføres også Ramp Checks av nasjonale fly, inkludert SAS-fly. Det ble utført 130 slike SANA-inspeksjoner (Safety Assessment of National Aircraft) i perioden. Totalt er det gjennomført 331 Ramp Checks i 2004 mot 179 i 2003.

Helse, Miljø og Sikkerhet (HMS) i luftfarten

I løpet av 2004 er Luftfartstilsynets aktivitet på arbeidsmiljø/HMS-området ytterligere utvidet. Dette har særlig vist seg gjennom en økning i oppmerksomhet og aktivitet hos operatører og selskaper. I 2004 har flere selskaper blitt besøkt, både gjennom løpende virksomhetstilsyn (JAR-OPS 1&3/JAR 145), og gjennom øvrige besøk og deltakelse på møter. Det er dessuten registrert en betydelig økning i henvendelser til Luftfartstilsynet, og i særlig grad fra enkeltansatte i luftfartsindustrien, som har ønsket klargjøring, råd og veiledning på HMS-området.

På regelverksområdet har Luftfartstilsynet i 2004 gjennomført revisjon og justering av BSL D 2-4 om arbeidstid for besetningsmedlemmer i sivil luft-



fart, og i samarbeid med danske og svenske myndigheter er det startet med å utarbeide en forskrift om arbeidstid for helikoptermannskap. I 2004 er det også publisert en egen HMS-veileder på området.

I årene fremover vil det arbeides videre med avklaringen av arbeidsmiljøansvar mellom Arbeidstilsynet og Luftfartstilsynet.

KOMMUNIKASJON Medieanalyse 2004

I 2004 hadde Luftfartstilsynet en ekstremt høy profil i mediene. Dekningen er mer enn fordoblet i forhold til 2003, mens den er sjudoblet, sett i forhold til 2002. Totalt ble det registrert 4642 medieoppslag i 2004, mot 2086 i 2003. Luftfartstilsynet kan i 2004 sammenliknes med noen av de største aktørene i privat sektor når det gjelder omfanget av omtalen. Både i positiv/negativ vinkling og gjennomslag var nivået omtrent som i tidligere år.

Tilsynet satte viktige flyfaglige saker på dagsorden gjennom innsalg til ulike redaksjoner. I tillegg ble det publisert 15 pressemeldinger, og avholdt en pressekonferanse i forbindelse med Kato Air-saken 29. september 2004.

Luftfartstilsynets kjerneområder og operative virksomhet har fått svært mye medieoppmerksomhet, og sammenliknet med de to foregående årene har det vært en klar økning i fokuset på disse områdene. Medietrykket var spesielt stort i februar, april, juli og i årets fire siste måneder. I februar stod flytting av Avinors kontrollsentral Nord fra



▶▶ Trondheim til Bodø og konsesjons-søknaden for Rygge Sivile Lufthavn sentralt. I april var det Luftfartstilsynets rekrutteringsprosess som fikk oppmerksomhet på alle medienivåer. Ervervsmessig luftfart og flysikkerhet var i fokus i juli, og da spesielt spørsmålet om offentliggjøring av hvilke flyselskaper som får anmerkninger ved Luftfartstilsynets SAFA-inspeksjoner. Flygelederstriden og økseangrepet på Kato Air-flyet satte sitt preg på medie-dekningen i september og oktober. Fra og med november stod flyttesaken sentralt.

Ifølge Observer står Luftfartstilsynet sterkt i mediene som myndighetsorgan og faginstans. Dessuten fremstår tilsynet som en svært synlig og aktiv aktør i saker som berører norsk sivil luftfart. Til tross for mye mediestøy har flyttesaken i praksis bidratt til økt bevissthet og kunnskap om Luftfartstilsynet.

PERSONAL
Bemanningsutvikling og sykefravær
Ved utgangen av 2004 hadde Luftfartstilsynet 148 fast ansatte, fordelt på 146,5 årsverk med henholdsvis 132 personer i Oslo og 16 personer i Bodø. I løpet av året begynte totalt 2 personer og sluttet 13 personer i Oslo, mens 16 personer begynte i Bodø. Pr. 31.12.2004 hadde virksomheten 13 vakanser i Oslo. For noen av områdene har dette vært løst ved hjelp av midlertidige ansettelser og innleie fra vikarbyrå.

Sykefraværet har totalt sett steget fra 3,6 prosent i 2003 til 4 prosent i 2004. Gjennomsnittlig sykefravær i staten er 6,3 prosent (Statistisk sentralbyrå).

Arbeidet for likestilling
Av de 148 fast ansatte i Luftfartstilsynet ved utgangen av 2004 var 45 kvinner og 103 menn. Fordelingen mellom kvinner og menn må ses på bakgrunn av bransjegjennomsnittet i luftfarten hvor det er få kvinnelige piloter og teknikere, og også ledere.

Luftfartstilsynet har i løpet av året utarbeidet en handlingsplan for likestilling for årene 2005–2008. Likestillingsarbeidet i virksomheten skal bidra til å jevne ut skjevheter mellom kjønn innen alle fagområder, og i alle typer stillinger. I årene fremover vil det bli fokusert på følgende:

- En jevnere fordeling av kvinner og menn i stillinger hvor det ene kjønn er underrepresentert. Det skal legges hovedvekt på å få flere kvinner tilsatt i flyfaglige stillinger og i lederstillinger.
- Kvinner og menn skal gis like muligheter for utvikling, kompetanseheving og karriere.
- Kvinner og menn skal ha lik lønn for arbeid av lik verdi.

Periodemålet er 25 prosent kvinneandel i mellom- og topplederstillinger.

I lønnsforhandlingene for 2004 var det ingen særskilt sentral føring for likestilling. Forhandlingsresultatet i Luftfartstilsynet lå likevel på 29,1 prosent av forhandlingspotten, mens kvinneandelen av lønsmassen er på 26,8 prosent. ■

ØKONOMI



Luftfartstilsynet hadde en samlet driftsbevilgning på kr 123 479 000 i 2004. I tillegg øremerket Stortinget en startbevilgning på kr 43,2 millioner til flytting av tilsynet til Bodø. Flyttingen var også det som i stor grad preget virksomheten.

Av den samlede bevilgningen utgjorde ordinært bevilgede midler kr 121 000 000, kr 238 000 var overført fra 2003, mens kr 2 241 000 var ekstra-bevilgning til dekning av lønnsoppgjøret 2004. I forhold til samlet bevilgning var det et mindreforbruk på ca. kr 638 000, eller ca. 0,5 %.

Lønnsutgiftene utgjorde ca. 58 prosent av Luftfartstilsynets samlede driftsutgifter for 2004. Lønnsandelen har vært stigende. Det har vært noe innsparing på prosjektmidler. På grunn av flyttingen til Bodø har en presset ressursituasjon resultert i færre tilsynsreiser og opplæringstiltak, med noe innsparing på reisekostnader og kompetanseutvikling. For øvrig har driften gått som forventet.

Gebyrinntektene har steget vesentlig fra 2003 til 2004. Det skyldes hovedsakelig økning i gebyrsatsene i 2004. Inntektsmålet ble likevel ikke helt nådd i 2004, men avviket var lite (- 1,8 prosent). Noe av årsaken til inntektssvikten er at det har vært en netto avgang av fartøyer fra Norges luftfartøyregister. Det har medført lavere inntekter fra flytekniske gebyrer.

I tillegg til gebyrøkningen har nye gebyrtyper for vandelsattester og security også bidratt til inntektsøkningen. De totale gebyrinntektene ble kr 86,0 millioner, mot budsjettet kr 87,6 millioner.

Økonomisk utvikling i 2004
Etter opprettelsen av Luftfartstilsynet i 2000 har utviklingen frem til og med ▶▶

Budsjett og regnskap (tall i 1000 kroner)

	Regnskap	Budsjett
<i>Kapittel 1313 post 01</i>		
Lønn og godtgjørelser	71 495	
Innkjøpte maskiner og varer	4 963	
Reiseutgifter, kurs, mv.	14 048	
Konsulenttjenester mv.	4 126	
Andre driftskostnader	28 209	
Sum driftsutgifter	122 841	123 479
<i>Kapittel 1313 post 22</i>		
Sum post 22 – Flyttekostnader	19 490	43 200
Sum kapittel 1313	142 331	166 679
<i>Kapittel 4313 inntekter</i>		
Post 01 – gebyrinntekter fra tilsyn	86 036	87 600
Post 02 – fakturert refusjonsinntekt	3 162	
Post 16 – refunderte fødselspenger	242	
Post 18 – refundert sykelønn	1 009	
Sum kapittel 4313	90 449	87 600



► 2003 vært preget av tilpasninger og konsolidering av organisasjonen. 2003 var det første året etter opprettelsen som viste at Luftfartstilsynet hadde etablert en kompetent og effektiv organisasjon, både faglig og administrativt. I 2004 har organisasjonen i stadig sterkere grad vært preget av stortingsvedtaket om flytting av Luftfartstilsynet til Bodø.

Luftfartstilsynet begynte rekrutteringen til Bodø i 2004, og ved utgangen av året var det i alt 21 medarbeidere ved det nyetablerte Bodø-kontoret. Samtidig har

det vært en viss avskalling av personell i Oslo, men til tross for færre ansatte og ressurser kanalisert til flytteprosessen, klarte Luftfartstilsynet likevel å opprettholde tilsynsvirksomheten på et tilfredsstillende nivå i 2004. I det store og hele har driften gått som planlagt, og kostnadsstrukturen er ikke vesentlig endret.

Bevilningene til flyttingen av Luftfartstilsynet er gitt på en egen budsjettpost som er overførbart. Det har gjort det enklere å planlegge flytteprosessen, og gir bedre oversikt over kostnadene

knyttet til den. Flyttekostnadene vil øke i en overgangsperiode, etter hvert som flere tilsettes i Bodø. Samtidig er det nødvendig å opprettholde viktige deler av den eksisterende organisasjonen i Oslo for å sikre kompetanseoverføring, og en best mulig gjennomføring av flytteprosessen.

På inntektssiden var det lenge usikkerhet om det var mulig å nå inntektskravet for 2004. Selv om det ikke lyktes, er Luftfartstilsynet likevel fornøyd med at avviket ble så lite. De siste to årene har

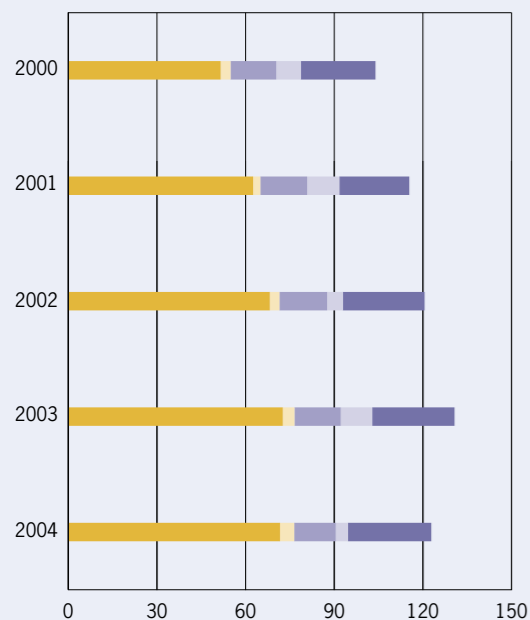
gebyrsatsene økt vesentlig for å kunne innfri inntektskravene. Det er i ferd med å skje. Med den internasjonale utviklingen på regelverkssiden kan imidlertid også Luftfartstilsynet etter hvert komme i en konkurransesituasjon i forhold til andre lands myndigheter, om å tiltrekke seg inntektsgivende tilsynsobjekter. Etableringen av en egen myndighetsfunksjon i EU, EASA, gjør også at gebyrpolitikken må tillegges større vekt etter hvert.

Luftfartstilsynet har tidligere foreslått et nytt gebyr basert på antall passasje-

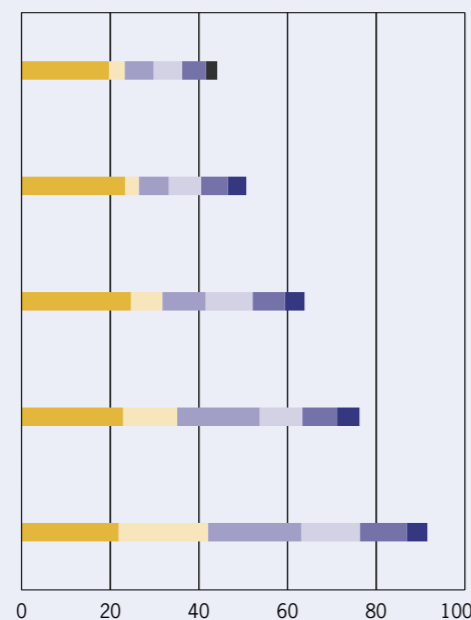
rer. Et produksjonsrelatert gebyr ville muliggjøre en reduksjon av tjenestelaterte gebyrer. Etter Luftfartstilsynets oppfatning vil det bli mindre belastende for bransjen, og en bedre beskyttelse mot konkurransemessige effekter i markedet.

I 2005 har Luftfartstilsynet fått økt sitt driftsbudsjett med ca. kr 10 millioner, bl.a. for å dekke flere nye aktiviteter, blant dem arbeid for helikoptersikkerhet på kontinentalsokkelen, samt tre nye stillinger. ■

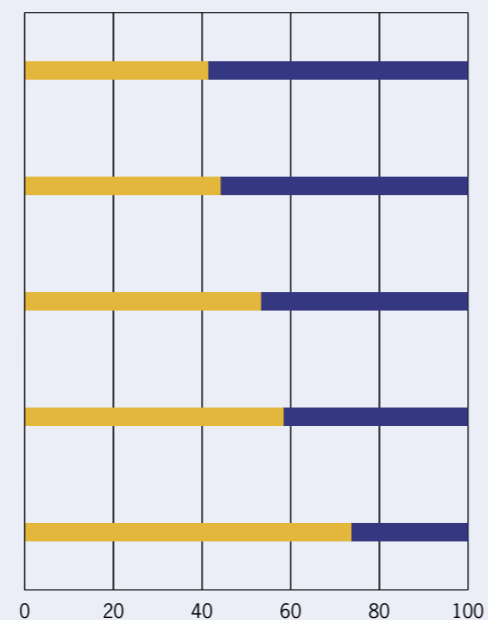
Utgifter i millioner kroner (2000–2004)



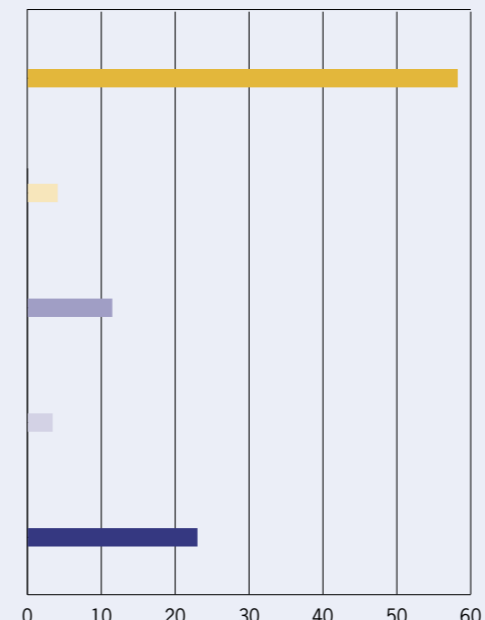
Inntekter i millioner kroner (2000–2004)



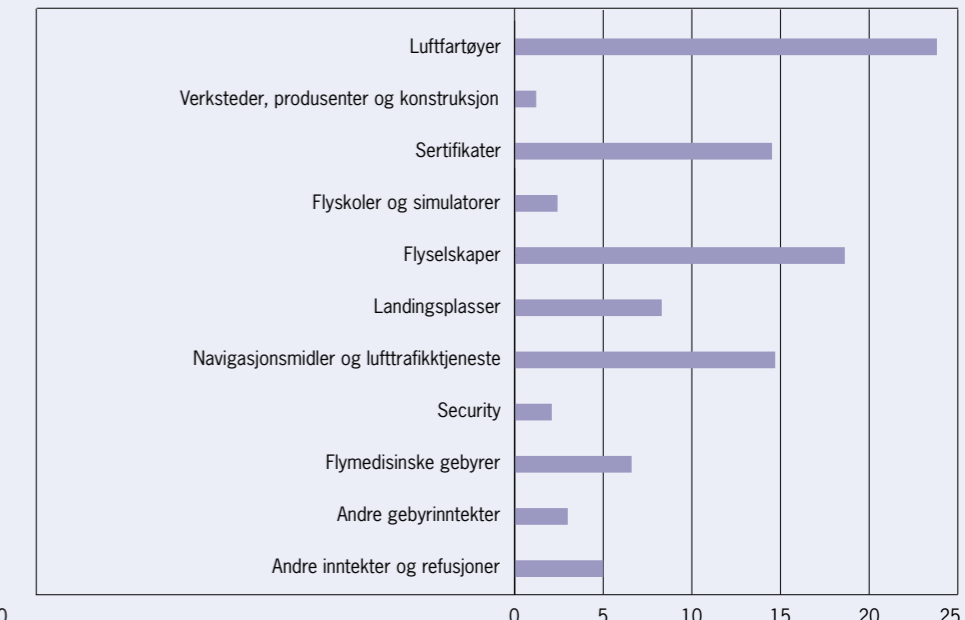
Kostnadsdekning (%)



Utgifter 2004 (%)



Inntekter 2004 (%)

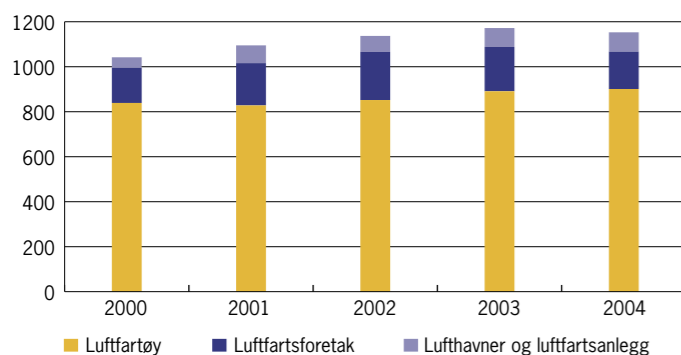


Utgifter og inntekter 2004: Grafen til venstre viser de forskjellige typer utgifter i prosent av totale driftsutgifter, mens grafen til høyre viser inntektene fra de forskjellige tilsynsområdene i prosent av totale inntekter.

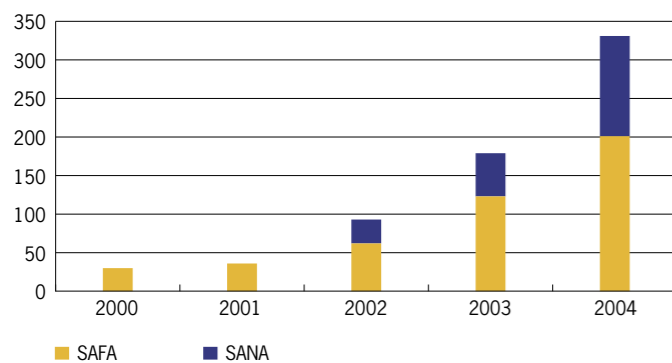
FAKTA OM LUFTFARTSTILSYNET

PRODUKSJON

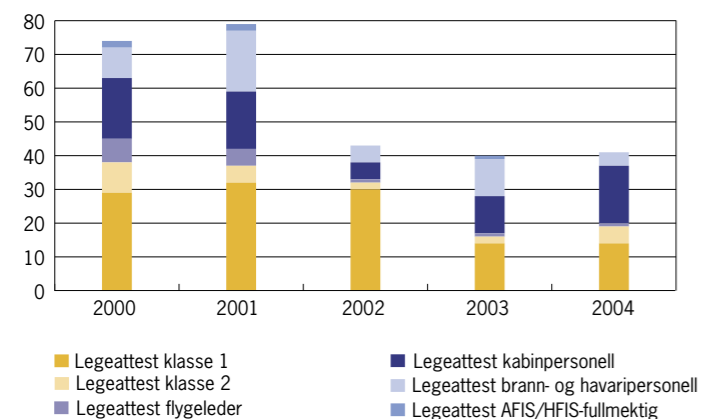
Antall tilsyn, inspeksjoner og adgangskontroller (2000–2004)



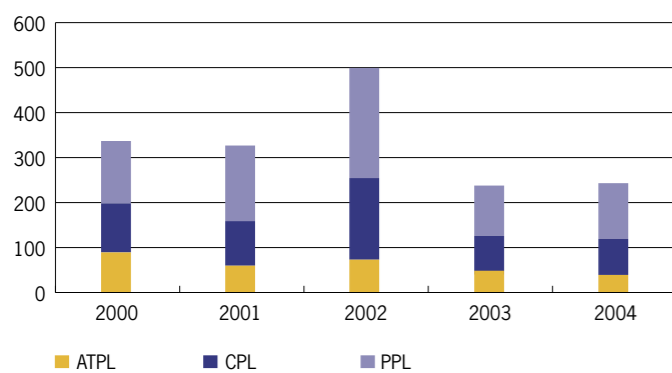
Antall SAFA/SANA-inspeksjoner (2000–2004)



Antall kjennelser «medisinsk udyktig» (2000–2004)

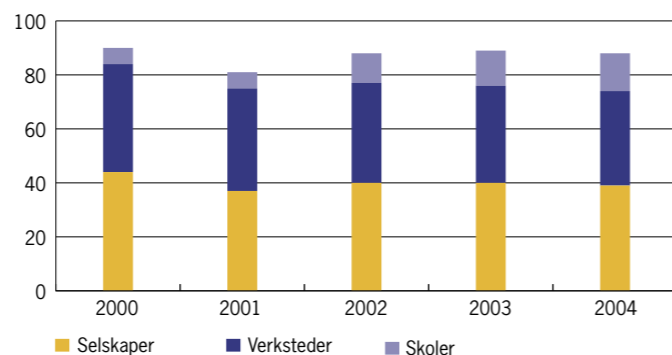


Antall nytstede flygersertifikater (2000–2004)

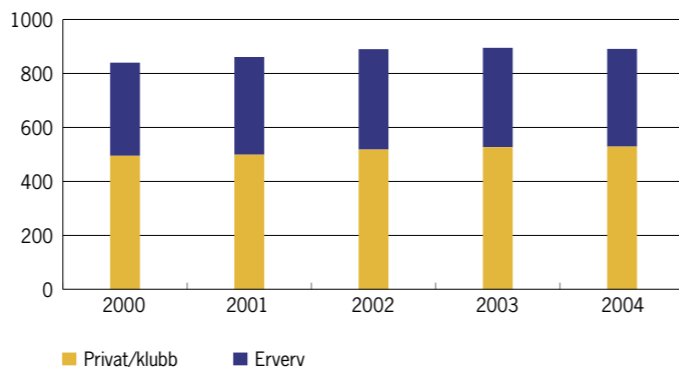


TILSYNSOBJEKTER

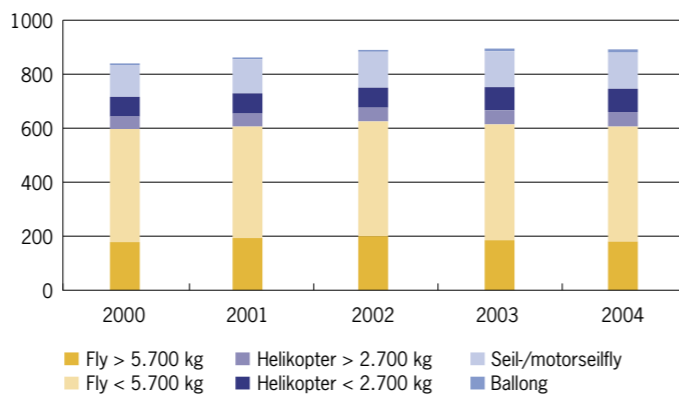
Antall fly-/helikopterselskaper, -verksteder og -skoler innen ervervmessig luftfart i Norge (2000–2004)



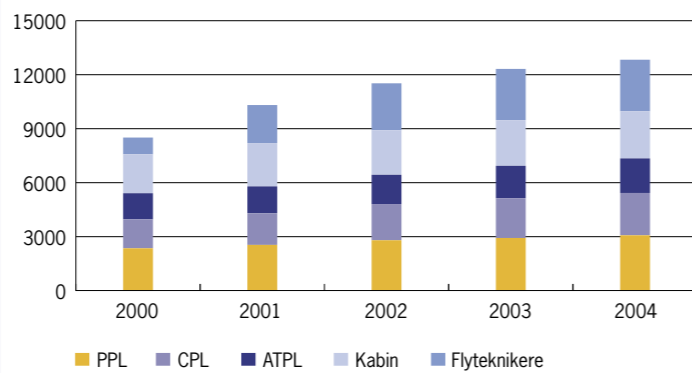
Antall luftfartøy i privat og ervervmessig luftfart (2000–2004)



Antall luftfartøy etter kategori (2000–2004)



Antall sertifikater i ulike kategorier (2000–2004)



KOMMUNIKASJONSKART FOR LUFTFARTSTILSYNET

De som setter rammer

- Stortinget
- Regjeringen
- Samferdselsdepartementet
- Andre departementer, bl.a. FIN og JD
- Internasjonale organisasjoner:
 - EU/EØS
 - ICAO, JAA/EASA, ECAC, EUROCONTROL

De som har faglig kunnskap

- Forsknings- og utdanningsinstitusjoner
- Samferdselsdepartementet med underliggende etater, bl.a. Avinor og HSLB
- Produsenter
- Operatører i luftfarten, bl.a. fly- og helikopterselskaper



De etaten er til for

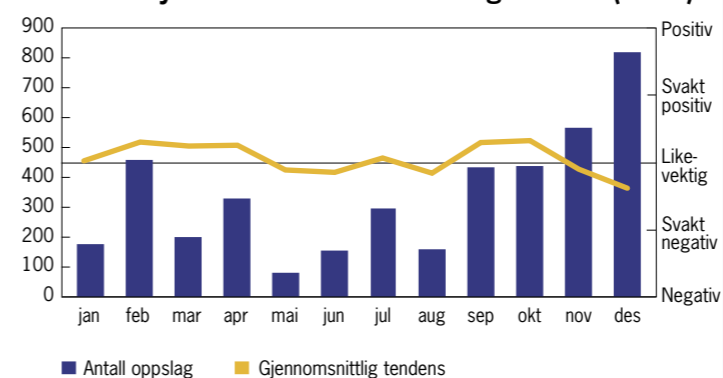
- Passasjerer
- Tilsynsobjekter, bl.a. fly- og helikopterselskaper, flyplasser, flysikringstjenester, verksteder, flyskoler, flyklubber og personell i luftfarten
- Berørte, bl.a. beboere ved flyplasser

De som har ad hoc-interesser

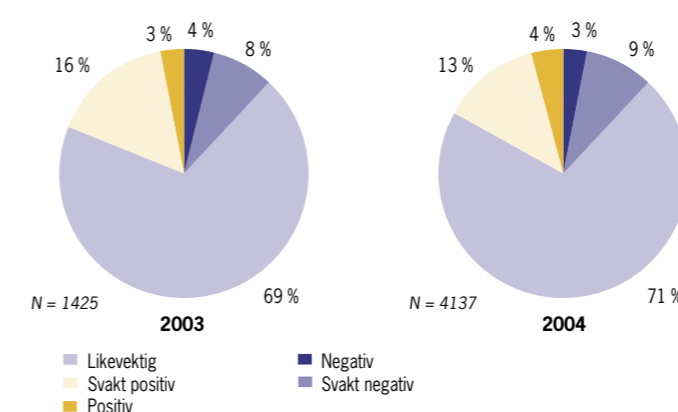
- Mediene
- Myndigheter (nasjonale og internasjonale)
- Interesseorganisasjoner
- Produsenter
- Enkeltpersoner

KOMMUNIKASJON

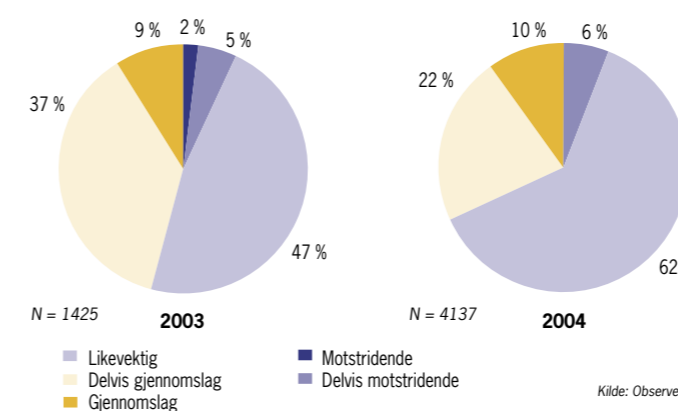
Luftfartstilsynet i mediene: Publisitet og tendens (2004)



Tendens i medieomtalen



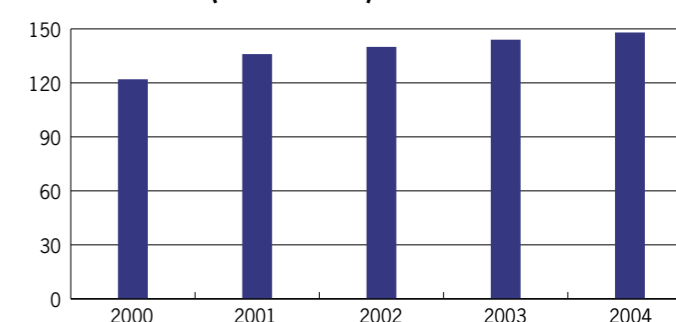
Gjennomslag for ønsket fremstilling



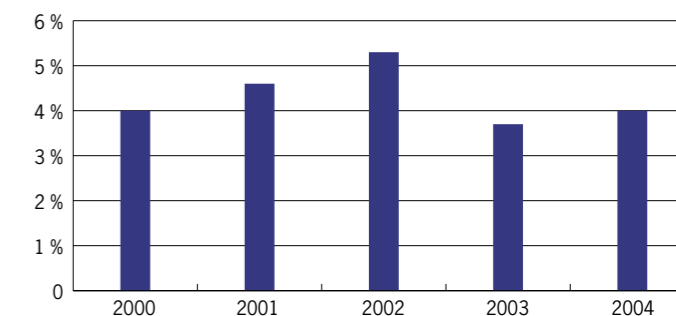
Kilde: Observer

PERSONAL

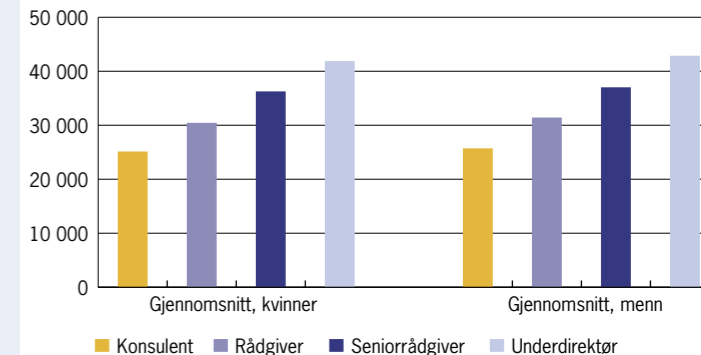
Antall ansatte (2000–2004)



Sykefravær (2000–2004)

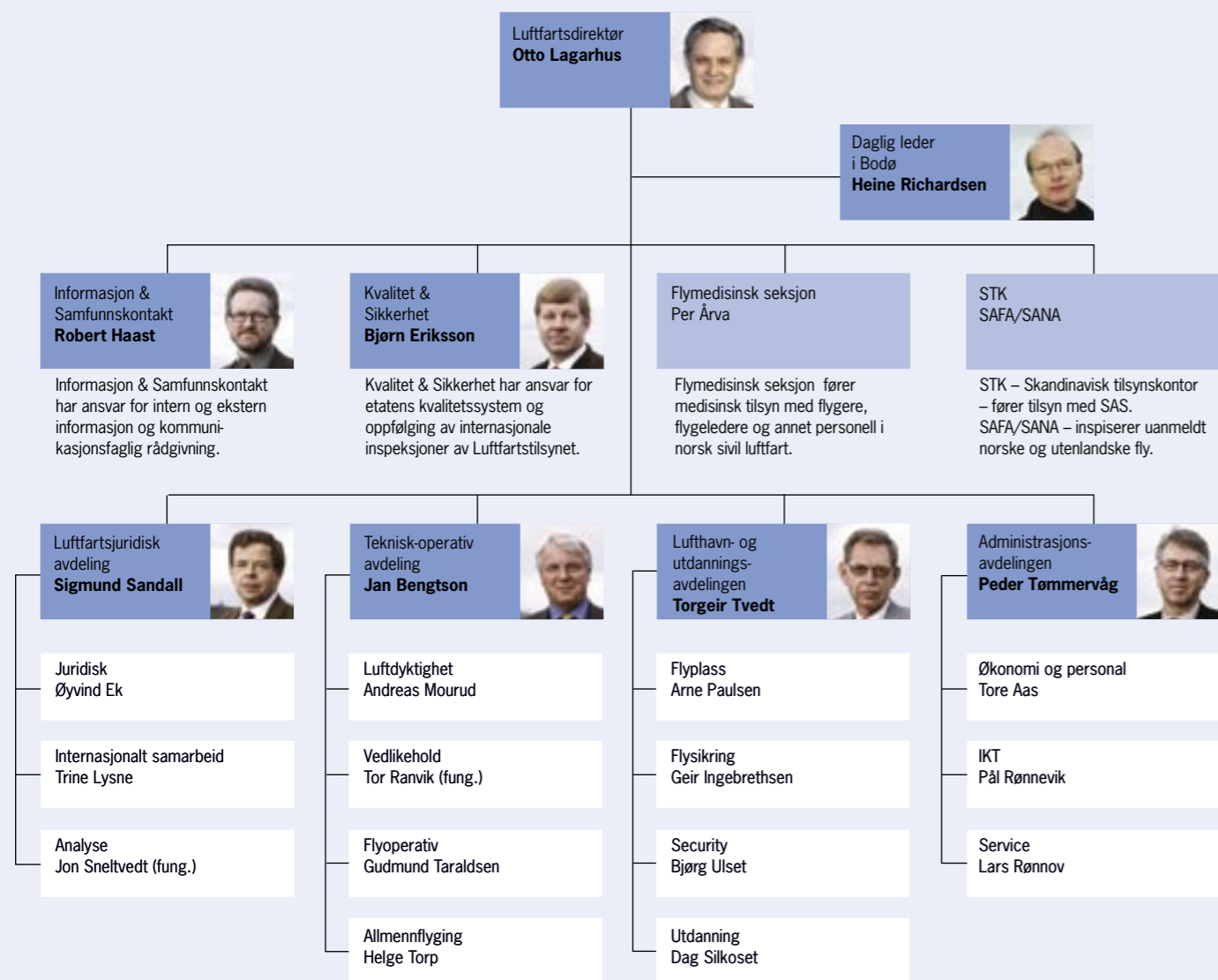


Månedslønn for kvinner og menn (2004)



ORGANISASJONSKART

pr. 30. april 2005



LUFTFARTSJURIDISK AVDELING

Avdelingen har ansvar for regelverksutvikling, internasjonalt samarbeid og utarbeidelse av statistikk for flysikkerhet.

Juridisk seksjon

har hovedansvar for regelverksutvikling, fører Norges luftfartøyregister, gir tillatelser til landingsplasser og flyselskaper, godkjenner innleie av luftfartøy og driver generell juridisk rådgivning.

Seksjon for internasjonalt samarbeid

koordinerer Luftfartstilsynets internasjonale engasjement i organisasjoner som ICAO, EASA, JAA, ECAC og EUROCONTROL. Seksjonen gir også trafikk-tillatelser til fly som ikke hører hjemme i EU/EØS-området.

Analyseseksjonen

utarbeider flysikkerhetsstatistikk og foretar analyser, basert på mottatte rapporter fra aktører i luftfarten og fra Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (HSLB).

TEKNISK-OPERATIV AVDELING

Avdelingen har ansvar for tilsyn med organisasjoner, luftfartøy og verksteder i norsk sivil luftfart, oppfølging av ulykkes- og hendelsesrapporter samt tilråninger fra HSLB, ledelse av Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på kontinentalsokkelen, og tilsyn med arbeidsmiljøet i luftfarten.

Luftdyktighetsseksjonen

har ansvar for typegodkjenning av nye fly og helikoptre, godkjenning av endringer og modifikasjoner på eksisterende luftfartøy, og for tilsynets dokumentasjonssenter.

Vedlikeholdsseksjonen

har ansvar for tilsyn med selskapenes vedlikeholdsorganisasjoner, fly- og helikopterverksteder og luftfartøy.

Flyoperativ seksjon

har ansvar for tilsyn med fly- og helikopterselskaper.

Seksjon for allmennflyging

har ansvar for tilsyn med utøvere av allmennflyging og luftsport, som omfatter motorfly, helikopter, seilfly, mikrofly, para- og hangglidere, ballonger og fallskjerm.

LUFTHAVN- OG UTDANNINGSAVDELING

Avdelingen har ansvar for tilsyn med lufthavner, lufttrafikkjentesten og security, samt tilsyn med utdanningsinstitusjoner og sertifisering av personell i luftfarten.

Flyplassseksjonen

fører tilsyn med lufthavnens fysiske utforming, bakketjenesten og flyplassoperatørene (Avinor og andre).

Flysikringsseksjonen

fører tilsyn med lufttrafikk-, flynavigasjons- og flyværtjenesten.

Securityseksjonen

godkjenner securityprogrammer for lufthavner, luftfartsselskaper, utdanningsinstitusjoner og fraktleverandører og utfører inspeksjoner av virksomhetene.

Utdanningsseksjonen

fører tilsyn med og godkjenner skoler og utstyr for all utdanning av flygende og flyteknisk personell, samt utsteder sertifikater og avvikler eksamen for flygende og flyteknisk personell.

ADMINISTRASJONS-AVDELING

Avdelingen har ansvar for personaladministrasjon, økonomi, arkiv, IKT, drift og servicefunksjoner.

Økonomi- og personalseksjonen

har ansvar for lønn, budsjett og økonomi, personaladministrasjon, kompetanseutvikling og HMS.

Seksjon for informasjons- og kommunikasjonsteknologi

har ansvar for drift og utvikling av tilsynets IKT-systemer og drift av Luftfartstilsynets fagsystem (NORCAS).

Servicesenter

har ansvar for drift, arkiv, resepsjon og sekretær oppgaver.

ORDLISTE

AOC (Air Operator Certificate) Teknisk og operativ godkjenning av luftfartsselskaper, med forskriftsmessige krav til organisasjon og ledelse, flysikkerhetsprogram og kvalitetssystem, samt trening og utdanning av personell.

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.

AFIS/HFIS-fullmektig Person som utøver flygeinformasjonstjeneste på mindre flyplasser eller helikopterlandingsplasser i Nordsjøen.

Allmennflyging Privatflyging som i hovedsak skjer uten godtgjørelse (ikke-ervervmessig). Dette dreier seg i store trekk om forretningsflyging, privatflyging og luftsport med fly og helikoptre.

Besiktelse Luftfartstilsynets fysiske tilsyn med luftdyktigheten til flymateriell.

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

DOA (Design Organisation Approval) Autorisasjon for konstruksjonsbedrifter som skal konstruere flymateriell.

Driftstillatelse Tillatelse til å drive annen ervervmessig luftfartsvirksomhet (utover den som krever lisens), som for eksempel rundflyging, aerial work, skoleflyging.

EASA (European Aviation Safety Agency) EUs organ for sivil luftfart, opprettet høsten 2002. Vil i første omgang ha ansvar for type-sertifisering, vedlikehold, personlige sertifikater og luftfartsoperasjoner.

ECAC (European Civil Aviation Conference)

De europeiske luftfartsdirektørers samarbeidsorgan for å fremme et sikkert, effektivt og bæredyktig europeisk sivil luftfartssystem.

ESARR (Eurocontrol Safety Regulatory Requirements)

Betegnelse på felleseuropeiske bestemmelser fastsatt av organisasjonen for sikker flytrafikk – EUROCONTROL.

Ervervmessig lufttransport Lufttransport av passasjerer, post og/eller frakt mot vederlag og i henhold til lisens utstedt av Luftfartstilsynet.

ETSO (European Technical Standard Order)

EASAs konstruksjonsstandard for komponenter til luftfartøy.

EUROCONTROL Europeisk organ for å fremme sikker flytrafikk i Europa.

FAA (Federal Aviation Administration) Luftfartstilsynet i USA.

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

GASR (Group of Aerodrome Safety Regulators) Et uformelt forum for harmonisering av spørsmål om regelverksutvikling og tilsynsmetodikk for flyplasser.

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.

HSLB Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane.

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) Felles-europeiske luftfartsbestemmelser fastsatt av JAA.

JOEB (Joint Operation Evaluation Board) Arbeidsgruppe oppnevnt av JAA, som vurderer og kontrollerer at nyinnførte og nyproduserte luftfartøy fyller operative krav til flysikkerhet.

JTSO (Joint Technical Standard Order) JAAs konstruksjonsstandard for komponenter til luftfartøy.

Konsesjon kreves for å anlegge, inneha eller drive en landingsplass. Konsesjonen skal ivareta allmenne hensyn.

Leie av luftfartøy

Dry lease – for selskap med driftstillatelse eller lisens som leier inn luftfartøy uten besetning.

Wet lease – for selskap med driftstillatelse eller lisens som leier inn luftfartøy med besetning (cabin og cockpit crew) fra et annet tilsvarende selskap.

Lisens Tillatelse til å drive ervervmessig lufttransport av passasjerer og gods. Utstedelse av lisens fordrer gyldig AOC.

Luftdyktighetsbevis Bekreftelse som utstedes når Luftfartstilsynet ved besiktelse eller på annen måte har godkjent et luftfartøy som luftdyktig.

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

MMEL (Master Minimum Equipment List)

Dokument som beskriver laveste utstyrsnivå som kreves for et luftfartøy for å ivareta flysikkerheten. Hver fly- og helikoptertype har en slik liste definert. Tilsvarende lister finnes for det enkelte luftfartøy og fly-/helikopterselskap (MEL).

MOA (Maintenance Organisational Approval)

Godkjenning av vedlikeholdsorganisasjoner (fly- og helikopterverksteder) som skal vedlikeholde flymateriell.

PART Betegnelse på felleseuropeiske luftfartsbestemmelser fastsatt av det nye EU-organet EASA.

PCA (Primary Certification Authority) En luftfartstilsynsmyndighet som er godkjent til sertifisering av flymateriell.

POA (Production Organisation Approval)

Autorisasjon for produksjonsbedrifter som skal lage flymateriell.

SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft)

En sikkerhetsvurdering av utenlandsregistrerte fly som lander i Norge, basert på uanmeldte inspeksjoner. Følgende inspiseres: flyets dokumenter, sertifikater, nødutstyr og tekniske tilstand i tillegg til flybesetningens sertifikater.

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.

SANA (Safety Assessment of National Aircraft)

En sikkerhetsvurdering av norske fly, basert på uanmeldte inspeksjoner. Følgende inspiseres: flyets dokumenter, sertifikater, nødutstyr og tekniske tilstand i tillegg til flybesetningens sertifikater.

Security Sikkerhet i forhold til ulovlige handlinger. Formålet med securitytiltak er å beskytte luftfarten mot blant annet terror.

Sertifikat 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.

Eksempler:

PPL – privatflygersertifikat for fly og helikopter

CPL – trafikkflygersertifikat for fly og helikopter med begrensninger. Et «minimumsertifikat» for å fly i ervervmessig luftfart.

ATPL – trafikkflygersertifikat for fly og helikopter med alle rettigheter. Bygger videre på CPL-sertifikatet. ATPL har høyere krav til antall flygetimer og gir kapteinsrettigheter.

SES (Single European Sky) EU-prosjekt om harmonisering av europeisk regelverk for å oppnå et enhetlig styrt luftrom i Europa.

TSO (Technical Standard Order) Den amerikanske luftfartstilsynets FAAs konstruksjonsstandard for komponenter til luftfartøy.

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 for virksomheten.