

Årsmelding



20 05

LIFT

Oppdrag, kjerneoppgaver og nøkkeltall



OPDRAGET

Luftfartstilsynet skal være en aktiv pådriver for sikker og samfunnstjenlig luftfart.

Aktiv pådriver innebærer at Luftfartstilsynet skal ha en offensiv og tydelig rolle som myndighetsutøver og gi støtte til aktørene i luftfarten.

Med **sikker og samfunnstjenlig** luftfart menes luftfart hvor sikkerhet er grunnleggende og hvor luftfarten er organisert slik at den fungerer effektivt for alle brukere, samtidig som miljømessige hensyn ivaretas.

ADGANGSKONTROLL

Luftfartstilsynet gjennomfører ulike former for kontroll før et tilsynsobjekt blir godkjent og et rettighetsdokument utstedt. De vanligste formene for adgangskontroll er dokumentgransking, 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, internett og annet informasjonsmateriale.

NØKKELTALL 2005

Tilsyn med luftfartsorganisasjoner:

37 fly- og helikopterselskaper, 35 verksteder, 48 fly-/klubbskoler, 5 flytekniske skoler.

Tilsyn med luftfartøy:

639 fly, 149 helikoptre, 137 seilfly, 12 luftballonger.

Tilsyn med lufthavner og luftfartsanlegg:

69 lufthavner/flyplasser, 4 sjøflyhavner, 25 helikopterlandingsplasser, 1 helikopter/sjøflyhavn, 91 innretninger i Nordsjøen.

Tilsyn med lufttrafikkjentesten:

3 kontrollsentraler, 52 kontrolltårn, radarinstallasjoner, værtjenesten, navigasjons- og kommunikasjonsutstyr.

Utdanning:

– Tilsyn med instruktører, skoler, kontrollanter og simulatorer.
– Sertifisering av til sammen 8000 flygere, flyteknikere, flygeledere og kabinpersonell.

Tilsyn med allmennflyging og luftsport:

Private motorfly og helikoptre, seilfly, mikrofly, para- og hangglidere, ballonger, fallskjermhopping.

Tilsyn med security:

16 millioner passasjerer sikkerhetskontrolleres hvert år på norske lufthavner.

Helikoptersikkerhet i Nordsjøen:

720.000 passasjerer fraktes årlig til, fra og mellom oljeplattformene i Nordsjøen.

Internasjonalt samarbeid:

Luftfartstilsynet deltar i utvikling av internasjonalt regelverk i bl.a ICAO, ECAC, EUROCONTROL og EASA/JAA.

Innhold



01



Innledning

Beretning	4
Nytt i 2005	6
Etablering i Bodø	8

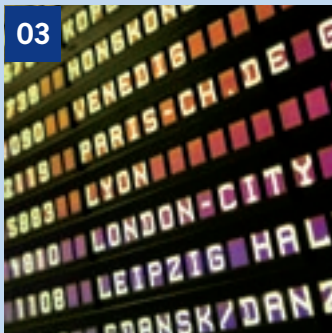
02



Flysikkerhet

Arbeidsmetoder for flysikkerhet	12
Oppfølging ulykker og hendelser	13
Luftfartstilsynets rolle	14
Forebyggende tilsynsmetodikk	15
Organisering av luftfarten	16
Innenlands helikoptersikkerhet	17
Offshore helikoptervirksomhet	18
SAFA-inspeksjon av luftfartøy	19
Nye sikkerhetskrav for flyplasser	20
Høy security-aktivitet	22

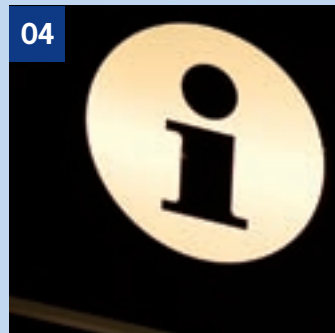
03



Internasjonalt engasjement

Norge medlem av EASA	24
Bedre utnyttelse av luftrommet	25
Internasjonale inspeksjoner	26

04



Rapportering

Flysikkerhetsstatistikk	28
Resultater	31
Økonomi	34
Fakta om Luftfartstilsynet	36
Organisasjon	38
Ordlister	39

Årsmeldingen finnes også i nettsjón på www.luftfartstilsynet.no

LUFTFARTSTILSYNETS ÅRSMELDING 2005

Redaksjon:
Inger Johanne Fjellanger, ansvarlig redaktør
Sven Westgaard, redaktør
Bjørn Erlandsen
Erik Uribarri
Evelyn Vestbø

Design, rådgivning og tilrettelegging:
Gazette AS

Foto:
Thomas Bjørnflaten, Haagen Tangen Eriksen,
Gettyimages, Bård Gudim, Helge Grønmo,
Trond Isaksen, Anders Presterud, Sven Westgaard

Papir: Galleri Silk 300/170g
Trykk: PDC Tangen, Lundebø & Co.
Opplag: 1500

ISBN 82-8046-009-8
Utgitt Mai 2006

Beretning

01 Fokus på luftfart – fokus på flysikkerhet

I året som gikk var luftfarten i fokus som aldri før. Store omstillinger i SAS Braathens og Avinor medførte uro og perioder med store forsinkelser og kansellerte flyginger. Misfornøyde flypassasjerer ble mer normen enn unntaket, og utallige presseoppslag medførte mye oppmerksomhet.

Toneangivende politikere forlangte forandringer og forbedringer, og sjefsskiftene har vært mange. Luftfartstilsynet har også vært i fokus hos media, i første rekke gjennom lederskiftet og uroen rundt flyttingen til Bodø. Til tross for store utfordringer for mange aktører, er det tilfredsstillende å merke seg at flysikkerheten i Norge fortsatt ligger på et høyt nivå.

Internasjonalt flysikkerhetsarbeid

Internasjonalt ble 2005 et dårligere år for flysikkerheten, og fremgangen vi har blitt vant med de siste årene ble utrykkelig brutt gjennom flere større flyulykker sommeren 2005. Ulykken med flyselskapet Helios er kanskje den vi husker best. Nesten 1100 mennesker omkom i flere ulykker med større fly, mot under det halve i 2004. Vi kan se tydelige regionale forskjeller i flysikkerhet, hvor Afrika og Sør-Amerika viser vesentlige dårligere ulykkestall enn resten av verden.

Flere store og viktige initiativ har blitt satt i gang for å forbedre situasjonen, både av industrien og av internasjonale luftfartsmyndigheter, i første rekke av ICAO, FNs luftfartsorganisasjon. Det vil bli satt større fokus på kontroll og ettersyn av flyselskaper og nasjoner med dårlig sikkerhetskultur, og krav til infrastruktur, utstyr og vedlikehold har blitt skjerpet. Hyppigere og mer omfattende inspeksjoner vil bli foretatt, og såkalte «svartelister» vil bli utvidet og publisert, både i EU-regi og gjennom ICAO. Norge har entydig sluttet seg til alle forslag til forbedringer og innskjerpinger fra ICAO, og som luftfartsdirektør har jeg på Norges vegne forpliktet oss til å arbeide for full åpenhet i alle flysikkerhetsspørsmål. Vi har også knyttet oss direkte opp til EUs program for «svartelisting» av dårlige flyselskaper, og oppdaterte lister over slike vil til en hver tid være tilgjengelige på Luftfartstilsynets nettsider.

Flysikkerhet i Norge

I Norge omkom tre personer i flyulykker i 2005, to innen klubb- og privatflyging, og en i innenlands helikopter. Dette er tre for mange. Vi har i dagens luftfart-Norge evnen, kompetansen og kvaliteten til å oppnå vår null-visjon for fatale ulykker innen luftfart. Vi må aldri vike fra det målet. Antall ulykker var i 2005 14 mot 17 året før, og



Luftfartsdirektør Otto Lagarhus

antall hendelser var 136 mot 175 i 2004. Det skal presiseres at kun to av ulykkene resulterte i fataliteter, som nevnt ovenfor.

Høy flysikkerhet kommer ikke av seg selv, men er et resultat av hardt, strukturert arbeid hos alle aktører, enten det nå er flyselskaper, flysikringstjenesten, flyplasser, verksteder eller andre organisasjoner. Alle har en viktig rolle i et komplisert system for å unngå ulykker, og for å oppnå høy flysikkerhet.

Luftfartstilsynet bidrar til økt flysikkerhet gjennom ulike tilsynsmetoder, regelverksutvikling og spesielle satsingsområder. Mange av satsingene har tilsynet arbeidet målrettet med gjennom flere år, som for eksempel security, uanmeldte inspeksjoner, offshore helikoptertrafikk og sikkerheten ved flyplassene. I 2005 har vi identifisert innenlands helikoptervirksomhet og «glatte rullebaner» som nye områder der vi ønsker å sette inn en ekstra innsats. I tillegg har vi reetablert et meget godt samarbeid med Norsk Aero Klubb/ Norsk Luftsportsforbund (NAK/NLF), med et felles mål om økt flysikkerhet for klubb- og privatflyging.

Luftfartstilsynet har hatt et høyt aktivitetsnivå gjennom året. Visse områder viser en stor aktivitetsøkning i forhold til tidligere år, og da spesielt security og flyplasser. Vi kan for øvrig konstatere at Norge har et av de mest aktive inspeksjonsprogrammer i Europa for inspeksjoner av utenlandske flyselskaper. Disse gjennomføres i regi av vårt SAFA-program.

Luftfartstilsynet fører spesielt nøye tilsyn med de organisasjoner som er mest berørt av omstillingene i norsk luftfart.

Norges medlemskap i EASA

1. juni 2005 ble Norge medlem av EASA – det nystartede europeiske luftfartstilsynet. Gradvis vil vi bli en del av et europeisk system for tilsyn med luftfart, og 28. september 2005 overtok EASA det formelle ansvaret for deler av vår tekniske virksomhet på området sertifisering av utstyr, samt større modifikasjoner av fly og materiell. Etter hvert som tiden går vil vi se at EASA overtar ansvaret på flere områder, med Luftfartstilsynet som det utøvende organ på EASAs vegne.

EASA utfører også inspeksjoner av sine medlemsstater, og i november 2005 utførte de en første inspeksjon av Luftfartstilsynet på de områdene EASA overtok 28. september. Resultatet av inspeksjonen medførte en del negativ oppmerksomhet i media, men tatt i betraktning at dette var den første inspeksjon av oss i et nytt system, var vi rimelig fornøyd med resultatet. I tråd med vår klare oppfatning om åpenhet, ligger EASA-rapporten på våre nettsider, sammen med våre tilsvarende og korrigeringer.

Viktig utvikling innen flysikring

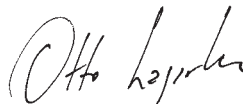
På flysikringsområdet skjer det store forandringer i Europa, spesielt gjennom SES-prosjektet (Single European Sky), som har som formål å effektivisere trafikkstrømmene, øke kapasiteten og samtidig bedre flysikkerheten. Det er et ambisiøst prosjekt som vil kreve mye av alle som er med for å oppnå de forventede resultatene. Luftfartstilsynet er aktiv i viktige fora hvor regelverket for SES blir utformet, og hvor gjennomføringen blir diskutert og besluttet.

Etableringen av Luftfartstilsynet i Bodø

For meg som luftfartsdirektør har den viktigste oppgaven etter flysikkerhet vært etableringen av Luftfartstilsynet i Bodø. Etableringen av den nye organisasjonen i Bodø kombinert med det høye aktivitetsnivået har vært en formidabel oppgave for de ansatte i Luftfartstilsynet, noe de fortjener all honnør for. Rekruttering og opplæring er stort sett fullført, og gjennom spesielle tiltak slik som en viss dobbelbemanning, nøkkelpersoner som «spydspisser», ledere som pendler i en viss periode, samt et effektivt og kvalitativt bra opplæringsprogram, er Luftfartstilsynet allerede i dag fullt operativt i Bodø. Og det i en revitalisert form, med et nytt strategisk fundament, og nye, mer brukeroprettede strategier.

Ny luftfartsdirektør fra 15. mai 2006

Med dette bakteppet er det en fornøyelse for meg å vike plassen som luftfartsdirektør til Heine Richardsen, som overtar stillingen den 15. mai, og som i høyeste grad har vært med på oppbyggingen i Bodø som stedlig leder og luftfartsdirektørens representant der siden våren 2005.



Otto Lagarhus
luftfartsdirektør



Ny luftfartsdirektør fra 15. mai 2006: Heine Richardsen



31. JAN: LEDERSKIFTET

Per-Arne Skogstad fratrer som luftfartsdirektør og blir avløst av Otto Lagarhus. Lagarhus får i oppgave å lede og flytte Luftfartstilsynet i ni måneder. Engasjementet blir senere forlenget til mai 2006. I mars 2005 blir Heine Richardsen utnevnt som administrativ leder i Bodø.

08. FEB: NYE ARBEIDSTIDS-BESTEMMELSER FOR BESETNINGS-MEDLEMMER

Den nye forskriften BSL D 2-4 trer i kraft 1. mai 2005, og skal sikre besetningsmedlemmer i sivil luftfart et fullt ut tilfredsstillende arbeidsmiljø, og nok fleksibilitet for forsvarlig økonomisk drift av et luftfartsforetak. Forskriften legger vekt på at det enkelte besetningsmedlem skal kunne planlegge sin fritid. I tillegg reguleres arbeidstidens maksimale lengde og fritidens minimale varighet. Det er også klare begrensninger for hvor mye et besetningsmedlem kan arbeide i løpet av et år.



17. FEB: NYE RETTIGHETER FOR FLYPASSASJERER

Fra 17. februar 2005 får flypassasjerer i hele EØS-området utvidet rett til erstatning for nektet ombordstigning på grunn av bl.a. overbooking og kanselleringer. Rettighetene gjelder alle typer flygninger i EØS-området.

01. APR: SAS BRAATHENS GODKJENT AV LUFTFARTSTILSYNET

Luftfartstilsynet godkjenner SAS Braathens AS som operativt flyselskap. SAS Braathens vil gradvis fase inn materiell og personell fra SAS sammen med Braathens' 26 Boeing 737. Etter innfasingen opererer selskapet rundt 50 luftfartøyer. Bak fusjonen ligger en omfattende godkjenningsprosess hvor hele organisasjonen med sikkerhets- og kvalitetssystemer, dokumenter, kompetanse og luftfartøyer tilfredsstillende kravene i det strenge felleseuropeiske regelverket (Joint Aviation Requirements – Operations / JAR-OPS). Det er Luftfartstilsynet som skal føre tilsyn med selskapet fremover, ikke Skandinavisk tilsynskontor (STK) som fører tilsyn med SAS-konsernet for øvrig.



januar

februar

mars

april

mai

juni

16. FEB: EUROPAS FØRSTE S-92 OFFSHORE-HELIKOPTER GODKJENT

16. februar utsteder Luftfartstilsynet luftdyktighetsbevis til Norsk Helikopters nye Sikorsky S-92A som skal benyttes til passasjertrafikk på norsk kontinentalsokkel. Sikorsky S-92A er det første helikopteret av den nye typen som er satt i kommersiell drift utenfor produsentlandet USA. Helikoptertypen er utviklet for sivilt bruk, og har egenskaper som gjør den velegnet til bruk på norsk kontinentalsokkel. Det har plass til 19 passasjerer. Luftfartstilsynet har vært aktiv i den europeiske godkjenningssprosessen av helikopteret gjennom deltakelse i arbeidsgrupper i den europeiske luftfartsorganisasjonen JAA (Joint Aviation Authorities).



01. MAI: ULYKKE PÅ HAMMERFEST LUFTHAVN

To personer blir lettere skadet da en Dash 8-maskin fra Widerøe buklander på Hammerfest lufthavn. Maskinens understell knekker sammen i landingen. Luftfartstilsynet stenger lufthavnen etter ulykken, men tillater Widerøe og andre operatører, som har innført kompensierende tiltak og vindbegrensninger, dagen etter å fly på Hammerfest lufthavn.

01. APR: RESTRIKSJONER PÅ KRISTIANSAND LUFTHAVN, KJEVIK

Luftfartstilsynet avdekker ved inspeksjon 26. og 27. april flere alvorlige forhold ved lufthavnens prosedyrer for regulering av flysikrings- og bakketjenesten. Tilsynet beslutter med umiddelbar virkning at det ikke skal foregå flytrafikk når sikten på rullebanen er mindre enn 800 meter. Restriksjonene oppheves 12. juli 2005, etter at lufthavnen har rettet opp forholdene og Luftfartstilsynet har gjennomført en ny inspeksjon.

11. MAI: KOLSÅS-ULYKKEN

Et helikopter fra Airlift AS styrter i nærheten av Kolsås og en person omkommer. Luftfartstilsynet suspenderer umiddelbart Airlifts driftstillatelse og AOC for selskapets innenlandsoperasjoner. Etter et møte med selskapets ledelse beslutter Luftfartstilsynet å gi Airlift tilbake rettighetene til å fly igjen under forutsetning at de gjennomfører visse sikkerhetstiltak.





01. JUN: NORGE INN I EASA

Norge blir medlem av den europeiske luftfartsmyndigheten – EASA. Dermed er norske flyverksteder og flyselskaper sikret samme rammevilkår som tilsvarende selskaper i EU, og er forpliktet til å følge det samme regelverket på flysikkerhetsområdet som gjelder innen EU. Luftfartstilsynet kan aktivt delta i europeisk flysikkerhetsarbeid på linje med EU-landene.

[Les mer om EASA på side 24](#)

18. AUG: HSLB-RAPPORT OM OMSTILLING

Samferdselsministeren gir Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (HSLB) i oppdrag å undersøke om de mange omstillingene i norsk sivil luftfart har betydning for flysikkerheten. Bakgrunnen er mediernes fokus høsten 2004 på at flysikkerheten kan være truet på grunn av de mange omstillinger som pågår i norsk luftfart: flytting av Luftfartstilsynet, omstillinger i Avinor AS og sammenslåing av SAS Braathens er noen eksempler.

Hovedkonklusjonen i HSLBs (nå Statens Havarikommisjon for Transport) rapport er at flere store og små endringer ikke blir tilstrekkelig konsekvensutredet med tanke på flysikkerhet, verken enkeltvis eller totalt. HSLB kommer med en rekke anbefalinger til Luftfartstilsynet og andre aktører i luftfarten. Havarikommisjonens anbefaler blant annet at Luftfartstilsynet legger større vekt på systemorientert, helhetlig og risikobasert tilsyn, og at samarbeidet med fritidsorganisasjonene for allmennflyging og luftsport reetableres.



01. SEP: OFFISIELL ÅPNING AV LUFTFARTSTILSYNETS LOKALER I BODØ

Samferdselsminister Torild Skogsholm åpner formelt Luftfartstilsynets lokaler i Bodø.

[Les mer om etableringen av Luftfartstilsynet i Bodø på de neste sidene.](#)



juli

august

september

oktober

november

desember

28. JUN: NY FORSKRIFT OM FLYGEOPPVISNING

Luftfartstilsynet vedtar ny forskrift om flygeoppvisning (BSL D 4-3). Den nye forskriften tillater kun gjennomføring av flygeoppvisninger etter at tillatelse fra Luftfartstilsynet er innhentet.

01. JUL: ID-SJEKK VED OMBORDSTIGNING

En ny EU-forordning krever at passasjerer skal fremvise legitimasjon både ved innsjekk og ved gate'en fra 1. juli 2005. Ordningen gjelder i første omgang på utenlandsflyginger.



31. AUG: RAPPORTERINGSPLIKT FOR FLYSIKRINGSTJENESTEN

Som følge av en endring i BSL A 1-3 pålegges flysikkerhetstjenesten med visse unntak rapporteringsplikt i forbindelse med luftfartsulykker, luftfartshendelser, driftforstyrrelser og lignende. Endringen skal bidra til å belyse forhold som er av flysikkerhetsmessig betydning, og gjennom dette underbygge tiltak som øker flysikkerheten.

21.–25. NOV: EASA INSPISERER LUFTFARTSTILSYNET

Luftfartstilsynet blir i slutten av november for første gang inspisert av EUs flysikkerhetsbyrå EASA innenfor områdene vedlikehold og utdanning.

[Les mer om EASA på side 24.](#)



01. JAN 2006 LUFTFARTSTILSYNET FÅR POSTADRESSE BODØ

Luftfartstilsynets hovedkontor er fra 1. januar 2006 i Bodø.

01 Luftfartstilsynet etablert i Bodø



2005 var året da mye falt på plass for Luftfartstilsynet i Bodø. Ny luftfartsdirektør, egen stedlig leder, intensivt rekruttering og store grupper med nyansatte bidro til at flyttingen til Bodø skjøt fart. Det nye Luftfartstilsynet ble formelt åpnet 1. september av samferdselsminister Torhild Skogsholm.

Fra 1. januar 2006 styres sentrale funksjoner som resepsjon og arkiv fra Bodø, og tilsynet har fått postadresse samme sted. Flere seksjoner opererer nå 100 prosent fra ny lokalisering, og i løpet av 2006 vil kontoret i Oslo gradvis bli avviklet. Etableringen i Bodø vil være fullført i god tid før 1. januar 2007.

Selv om de første 17 ble ansatt i Bodø allerede høsten 2004, var det først på etter vinteren 2005 at flytteprosessen virkelig skjøt fart og gjorde at tilsynet ble etablert i Bodø før tiden. Mye skyldes ny ledelse, og et større fokus på selve reetableringen.

Flytting av arbeidsplasser er aldri en enkel oppgave. En helt ny organisasjon skal bygges opp, samtidig som den gamle bygges ned. Etter vedtaket om flyttingen av Luftfartstilsynet til Bodø var det mye uro, både internt i tilsynet og eksternt i mediene. Den nye ledelsen som kom på plass i 2005 hadde derfor et sterkt ønske om å snu den negative utviklingen, og få fortgang i prosessen.

Rekruttering

Det ble gjennomført flere omfattende rekrutteringsrunder for et stort antall stillinger i løpet av året, spesielt på vårparten. I alt 69 nye medarbeidere ble ansatt i 2005. Utover i 2006 vil stillinger lyses ut enkeltvis, inntil rekrutteringen er fullført i løpet av året.

I rekrutteringen ble det lagt vekt på de positive sidene ved reetableringen av Luftfartstilsynet i Bodø, med nye spennende kontorlokaler, moderne arbeidsmetoder og Bodø som et godt sted å bo. Gjennom et godt samarbeid med vertskommunen ble det arrangert visningsturer

for ansatte, og det ble bygd nettverk med kommunale tjenesteytere, boligmarkedet og andre aktører.

I de første rekrutteringsrundene i 2004 ble det ansatt færre i de flyfaglige stillingene enn ønsket. En gjennomgang av de tidligere utlysningsskravene avdekket at det i tillegg til internasjonale krav var lagt til ønsket tilleggskompetanse. For å oppnå en bredere søkermasse i de neste rekrutteringsrundene ble ønsket tilleggskompetanse lagt inn i opplæringsplanen for den enkelte, etter individuelle behov. Denne løsningen bidro til at flere flyfaglige stillinger ble besatt enn tidligere.

Kompetanseutvikling

Omfattende kompetanseprogrammer ble satt i verk for å skolere nyansatte. To parallelle programmer startet i Bodø høsten 2005 for å ivareta grunnopplæringen av de to store gruppene med nyansatte. Sentrale temaer var revisjonsteknikk, kvalitetsarbeid og kvalitetsledelse, forvaltnings- og offentlighetsloven, risikobasert tilsyn og inspektørrollen. Disse programmene fortsetter utover i 2006, samtidig som de nyansatte gradvis får overført ordinære driftsoppgaver knyttet til sine arbeidsfelt. I tillegg har en del inspektører fulgt internasjonale kurs på spesielle områder der det ikke finnes tilstrekkelig nasjonal kompetanse.





Et eksempel på en individuelt tilpasset kompetanseheving er samarbeidet med Norsk Helikopter, der to tekniske inspektører hospiterte som del av den praktiske opplæringen. Et eget opplæringsprogram ble lagt til grunn for oppholdet, og modellen er evaluert som positiv for begge parter.

Dobbeltbemanning skal sørge for at driften opprettholdes i omstillingsfasen, og for overføring av kompetanse til nye medarbeidere. Dobbeltbemanningen gjør at Luftfartstilsynet pr. 31. desember 2005 har 183 fast ansatte, hvorav 98 jobber i Bodø og 83 i Oslo, samt to ansatte ved Skandinavisk tilsynskontor i Stockholm. Inkludert i tallene for Bodø er pendlende ledere og en gruppe erfarne medarbeidere – såkalte spydspisser – som har inngått avtale om å arbeide

hovedsakelig i Bodø, og sørge for den daglige oppfølgingen av nye medarbeidere.

Lokaler på Bodø lufthavn

Luftfartstilsynet inngikk i 2004 avtale med Avinor om leie av midlertidige lokaler på Bodø lufthavn. Lokalene har siden den gang vært gjennom tre utvidelser for å få tilfredsstillende kontorplasser til samtlige ansatte. I første omgang var det leiet 750 m². I september 2005 tok tilsynet i bruk 3. etasje med 1350 m², og ytterligere 400 m² blir ferdigstilt i februar 2006. Totalt vil hver ansatt få 18 m² brutto. Det er i minste laget sett i forhold til funksjoner som arkiv, bibliotek, møterom og andre fellesarealer. Prosessen med å finne permanente lokaler er allerede i gang, og det er etablert kontakt med Statsbygg



om planlegging av endelige lokaler. Første trinn er en såkalt areal- og funksjonsanalyse, som vil danne grunnlag for den videre prosessen. Analysen er forventet å starte våren 2006, og skal bygge på en bred brukerdeltakelse fra de ansattes side. Erfaringene fra de midlertidige lokalene og arbeidsformene som benyttes der, vil danne grunnlag for beslutningene videre.

En gruppe medarbeidere vil i en overgangsfase fortsatt ha arbeidssted i Oslo etter 1. januar 2007. Dette er blant annet ansatte over 60 år som ikke blir med til Bodø, ansatte med oppgaver innen enkelte arbeidsområder, og flymedisinsk seksjon som fortsatt skal være samlokalisert med Flymedisinsk institutt på Blindern.

Moderne arbeidsformer

Mobilitet er et nøkkelord, spesielt for tilsynets inspektører som er på reise store deler av arbeidstiden. Luftfartstilsynet har derfor valgt å satse på mobile løsninger der samtlige ansatte er utstyrt med bærbar PC og mobiltelefon. Mobilitet skal sikre fleksibilitet og effektivitet for de enkelte ansatte, arbeidsgiveren og for Luftfartstilsynets brukere.

En begrenset arealtilgang i lokalene forutsatte en effektiv og fleksibel utnyttelse av plassen. Det var bakgrunnen for at Luftfartstilsynet valgte å prøve ut kontorlandskap. Erfaringene fra å arbeide i landskap er et viktig grunnlag i planleggingen av de permanente lokalene for Luftfartstilsynet. ■



Flysikkerhet



02



ARBEIDSMETODIKK

- Arbeidsmetoder for flysikkerhet
- Oppfølging av ulykker og hendelser
- Luftfartstilsynets rolle
- Forebyggende tilsynsmetodikk
- Organisering av luftfarten i Norge

SATSINGSOMRÅDER

- Skjerper helikoptersikkerheten innenlands
- Forum for offshore helikoptervirksomhet
- SAFA-inspeksjon av luftfartøy
- Nye sikkerhetskrav for flyplasser
- Høy security-aktivitet

Arbeidsmetodikk

02 Arbeidsmetoder for flysikkerhet



Luftfartstilsynet har ulike arbeidsmetoder for å sikre at aktørene i luftfarten følger reglene og bidrar til det høye nivået på flysikkerheten. Forenklet kan arbeidet deles inn i tilsyn, regelverksutvikling, oppfølging av tilrådninger og forebyggende arbeid. I praksis griper disse metodene inn i hverandre.

Kjernevirksomheten i Luftfartstilsynets arbeid er tilsyn og utvikling av regelverk. Tilsynsarbeidet omfatter første gangs godkjenning, såkalt *adgangskontroll*, og virksomhetstilsyn av alle deler av norsk sivil luftfart med luftfartøy, lufthavner, fly- og helikopterselskaper, flysikkerhetstjeneste, verksteder, skoler og personell. Luftfartstilsynet utfører adgangskontroller for å sikre at alle krav er oppfylt før organisasjoner, luftfartøy og personell får tillatelse til å slippe inn i luftfartssystemet som aktører. Eksempler på kontrolloppgaver er gjennomgang av driftsdokumentasjonen til organisasjonen for å påse at den er innenfor rammene i forskriftsverket, og sørge for at nøkkelpersoner har riktige kvalifikasjoner og ferdigheter.

Luftfartstilsynet utfører løpende *virksomhetstilsyn* for å verifisere at aktøren fortsatt oppfylder de kravene og forutsetningene som gjaldt ved adgangskontrollen. Hyppigheten bestemmes av europeisk og nasjonalt regelverk, og avhenger av typen tilsynsobjekt. Eksempelvis skal alle flyplasser inspiseres cirka hvert annet år, mens flyselskaper og verksteder inspiseres årlig. Fly- og helikoptre er også underlagt tilsyn. Likeledes

skal alle modifikasjoner og reparasjoner av luftfartøyene forhåndsgodkjennes. Større endringer i organisasjoner skal inspiseres av Luftfartstilsynet slik at sikkerheten ivaretas.

Dersom inspeksjonene avdekker alvorlige avvik av betydning for sikkerheten, kan det føre til at driften stoppes inntil det er gjort korrigerende tiltak, men det skjer sjelden i Norge. Ved mindre alvorlige avvik blir det satt en frist for å korrigere feil og mangler, uten at det går ut over driften.

Regelverksutviklingen i sivil luftfart skjer hovedsakelig i internasjonale organisasjoner, og Luftfartstilsynet er en aktiv deltaker i arbeidet. Det nasjonale regelverket oppdateres løpende etter hvert som internasjonale regler innføres i Norge. For Norge vil særlig det nye EU-byrået for flysikkerhet, EASA, få stor betydning i regelverksutviklingen i årene fremover. Regelverket avgjør hvilke krav som stilles til ulike deler av luftfarten for å sikre et tilstrekkelig nivå på flysikkerheten.

Mens tilsyn og regelverksutvikling skal sikre riktige rammevilkår for å unngå at ulykker og hendelser finner sted, er en annen del av tilsynets arbeid knyttet til den direkte oppfølgingen etter at ulykker og hendelser har inntruffet. Oppfølgingen skjer hovedsakelig gjennom behandling av tilrådninger fra Statens havarikommisjon for transport (SHT). ■



Arbeidsmetodikk

02

Oppfølging av ulykker og hendelser



I 2005 ble det i norsk ervervsmessig luftfart registrert 104 mer eller mindre alvorlige hendelser, og én ulykke. Tre mennesker omkom. Hva skjer etter en ulykke eller hendelse? Eksempelen under viser Luftfartstilsynets oppfølging av en alvorlig luftfartshendelse. Saken ble avsluttet i 2005.

Februar 2003:

En Boeing 737 er på vei inn for landing på Oslo lufthavn, Gardermoen (OSL). Flyet blir radarledet inn til vestre rullebane (19 right), og får klarering til å gå ned til 4000 fot og starte innflygingen. På grunn av snøbrøyting får besetningen etter kort tid beskjed om å bytte til østre rullebane. Flyets glidebane for innflygingen etableres, men kort etter faller glidebanesignalene ut. Besetningen går derfor over til manuell innflyging. Av ukjent årsak blir flyet satt opp med raskere gjennomsynkning (nedstigning) enn det som er normalt, men verken besetningen eller flykontrollen reagerer på det som er i ferd med å skje. Etter hvert oppdager begge at flyet er for lavt, og besetningen stiger til sikker høyde (4000 fot), flyr en ekstra runde (go-around), og lander på normalt vis, uten problemer.

Hendelsen er klassifisert som en alvorlig luftfartshendelse. Dersom flyet hadde fortsatt den raske nedstigningen, ville det ha truffet bakken lenge før rullebanen. I slike saker er det gjerne flere faktorer som svikter. Det som umiddelbart virker som en soleklar årsak, kan senere vise seg å ha hatt mindre betydning i hendelsesforløpet.

Tilrådinger følges opp

Statens havarikommisjon for transport (SHT) foretok undersøkelser, og intervjuet besetningen og flygelederne etter hendelsen. I rapporten kom SHT med fire tilrådinger:

1. Den første gjaldt produsenten Boeing og den amerikanske luftfartsmyndigheten Federal Aviation Administration (FAA). Pilotene fikk ingen klar beskjed om at innflygingsinstrumentet var falt ut. Systemet burde ha varslet, slik at pilotene straks ble klar over at instrumentet ikke var til å stole på. Luftfartstilsynet kontaktet FAA, og ba dem følge opp saken. Tilrådingen er fortsatt under behandling.
2. SHT ba Luftfartstilsynet informere flyselskapene om at systemet for instrumentlanding kan svikte, med beskjed om at scenariet legges inn i treningsopplegget for pilotene. Luftfartstilsynet utarbeidet et rundskriv (AIC) med henstilling til flyselskapene om trening av glidebanebortfall i forbindelse med ILS-innflyging (Instrument Landing System). Tilrådingen er lukket.
3. SHT anbefalte Oslo Lufthavn, Gardermoen (OSL) å vurdere om radarinformasjonen som er tilgjengelig for flygelederne i tårnet er optimalt utnyttet, og om systemet gir beskjed dersom flyet avviker fra definert innflygingsprofil på en tydelig måte. Tilrådingen er lukket.
4. Flyselskapet ble anbefalt å vurdere og vektlegge trening av piloter under arbeid i cockpit (CRM-aspekter – Crew Resource Management). Det vil gi besetningen et bedre grunnlag for å oppfatte tilsvarende situasjoner. Tilrådingen er lukket. ■

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

Hendelse: En begivenhet i forbindelse med bruken av et luftfartøy som ikke er en luftfartsulykke, men som har eller vil kunne ha ugunstig innvirkning på sikkerheten ved luftfartsoperasjoner. Betegnes som alvorlig dersom omstendighetene tilsier at det nesten inntraff en luftfartsulykke.

Tilråding: En sikkerhetstilråding skal angi hvilke forhold som bør vurderes rettet på for å hindre nye tilfeller av samme eller lignende art.

Arbeidsmetodikk

02 Luftfartstilsynets rolle



Ved ulykker og alvorlige hendelser er arbeidsoppgavene og rollene fordelt mellom Luftfartstilsynet og Statens havarikommisjon for transport (SHT).

SHT er et undersøkelsesorgan som ikke har myndighet til å komme med pålegg overfor luftfartsaktørene. Denne myndigheten er lagt til Luftfartstilsynet, som kan pålegge aktørene å iverksette nødvendige tiltak på bakgrunn av sikkerhetstilrådingene i SHTs rapport etter ulykken.

SHT skal varsles så raskt som mulig etter ulykker og hendelser, med relevante data om flyselskapet, mannskapet, værforhold, og en kort beskrivelse av hendelsesforløpet. I tillegg skal det sendes en rapport til SHT og Luftfartstilsynet innen 72 timer. Ved alvorlige ulykker og hendelser reiser Statens havarikommisjon for transport (SHT) til ulykkesstedet, og starter undersøkelsene umiddelbart.

Luftfartstilsynet følger opp rapportene i sine ulykkes- og hendelsesmøter (UH-møter). Møtene ledes av en koordinator med særlig ansvar for å informere berørte fagavdelinger, og sørge for at saken følges opp videre. Hver gang Luftfartstilsynet får rapport om en ulykke eller hendelse åpnes en ny sak, og oppfølgingen starter umiddelbart. Tilsynet mottar cirka 250 nye saker hvert år, noen av dem kun til orientering.

Tverrfaglige diskusjoner

UH-møtene, som holdes hver 6-8 uke, er Luftfartstilsynets verktøy for å kontrollere at innrapporterte ulykker og hendelser, samt rapporter og sikkerhetstilrådingene fra SHT, blir fulgt opp. Møtet er et forum for tverrfaglige diskusjoner der fagseksjonene informerer om oppfølgingen av sine saker. I mange tilfeller har anbefalingene både operative, tekniske og juridiske sider som berører flere fagavdelinger og seksjoner. I eksemplet på side 13 var flyets instrumenter en av årsakene til hendelsen. Ansvar for å følge opp amerikanske luftfartsmyndigheter lå hos luftdyktighetsseksjonen i teknisk avdeling. En annen faktor i eksemplet var at pilotene ikke oppfattet situasjonen

korrekt. Her kommer Luftfartstilsynet inn med ansvar for oppfølging av flyselskapene, som ble pålagt å legge scenariet inn i treningen.

På høring

Etter at Havarikommisjonen har gjennomført sine undersøkelser, sendes en foreløpig rapport ut på høring til de berørte partene. Luftfartstilsynet er den eneste høringsinstansen som får alle rapportutkastene. Utkastene distribueres internt til samtlige avdelinger og seksjoner. Luftfartstilsynet og andre aktører skal påpeke feil og mangler, supplere SHT med relevante opplysninger, vurdere analysen og kontrollere at konklusjonene er tilstrekkelig underbygget. Hver avdelingsdirektør er ansvarlig for at høringsutkastene fra SHT blir grundig behandlet i avdelingen, med spesielt fokus på eget fagområde. I tillegg kan avdelingene gi en beskrivelse av tiltak som allerede er iverksatt, eller bør gjennomføres i forbindelse med ulykken eller hendelsen. UH-koordinatoren samler alle bemerkningene, og sender svaret til SHT. Når den endelige rapporten publiseres fra SHT, er innholdet i stor grad kjent i Luftfartstilsynet.

Tilrådingen følges opp

Den endelige rapporten fra SHT inneholder ofte tilrådingen om hvilke forhold som bør rettes på for å hindre nye, lignende tilfeller. Som i eksemplet gjelder anbefalingene gjerne Luftfartstilsynet eller andre aktører i luftfarten. Tilsynet er pålagt av Samferdselsdepartementet å behandle alle tilrådingene i SHTs rapporter, også dem som gjelder andre aktører. Det hender at SHTs rapporter ikke inneholder noen anbefalinger. Luftfartstilsynet kan likevel iverksette tiltak på egen hånd. Problemstillingene i rapportene følges også opp i den ordinære tilsynsvirksomheten.

Det er Luftfartstilsynet som vurderer om en tilråding kan lukkes, og om anbefalingene er ivarettatt, og i henhold til intensjonene.

Årsaken til at det ofte tar mange år fra en ulykke inntreffer til saken er endelig avsluttet, er at mange aktører kan være berørt, både i Norge og i andre land. Luftfartstilsynet, flyselskaper, flyplasser Avinor og flyprodusenten er typiske involverte. I enkelte saker er anbefalingen rett og slett ny forskning eller utvikling av ny teknologi, noe som bidrar til at det kan ta lang tid før tilrådingen kan lukkes. ■

Arbeidsmetodikk

02

Forebyggende tilsynsmetodikk



Luftfartstilsynets hovedoppgave er å bidra til økt sikkerhet i luften. Tradisjonelt sikkerhetsarbeid har i hovedsak gått ut på å lære av tidligere ulykker og hendelser, og forhindre at noe tilsvarende skjer igjen. Nye metoder skal forhindre ulykker ved å sette inn forhåndstiltak der risikoen er størst.

Risikoreduksjon er et arbeid som pågår kontinuerlig. Alle som jobber med sikkerhet forsøker å unngå ulykker og skade på materiell og mennesker. Eksemplet på side 13 viser hvordan Luftfartstilsynet har en koordinerende rolle, og samtidig myndighet til å pålegge operatører og andre å gjennomføre tiltak for å unngå gjentakelser. Arbeidsmetodikken er i utgangspunktet reaktiv, med gjennomføring av tiltak etter at ulykken eller hendelsen har funnet sted. I likhet med mange andre vestlige land har Luftfartstilsynet i de senere årene i tillegg arbeidet for en mer proaktiv og forebyggende tilnærming til arbeidet med flysikkerhet. Gjennom systematisk arbeid er det mulig å identifisere områder der risikoen er størst, og sette i gang tiltak før det skjer en ulykke. Grensene for akseptabel risiko blir bestemt ut fra politiske målsetninger, internasjonalt forpliktende avtaler og hva allmennheten kan akseptere av risiko.

Ny tilsynsmetodikk

Luftfartstilsynet har tradisjonelt utført risikoforebyggende arbeid ved å følge opp aktivitetene hos aktørene i norsk luftfart. Under inspeksjonene ser tilsynet etter det som erfaringsmessig oppfattes som viktig for sikkerheten, og metoden er først og fremst reaktiv. Metoden er velprøvd og har brakt oss opp til det høye flysikkerhetsnivået vi har i dag. En mer proaktiv tilsynsmetode støtter den øvrige tilsynsvirksomheten, og vil kunne bidra til økt fokus på områder med forventet høy risiko. Målet med arbeidet er å identifisere risikoområder som kan føre til ulykker og hendelser, og sette inn tiltak før noe skjer.

Metoden inngår som en vesentlig del av risikobasert tilsyn, som kan defineres som å føre et systematisk, helhetlig tilsyn. Innsatsen blir konsentrert om områder der den potensielle risikoen er størst. Luftfartstilsynet har i flere år arbeidet aktivt med å innføre risikobasert tilsyn som supplerende arbeidsmetode. Dette er i tråd med utviklingen i internasjonal luftfart, som viser en klar dreining mot en risikobasert sikkerhetsstyring (safety management). Erfaringer fra internasjonal luftfart viser at risikobasert sikkerhetsstyring både er risikoreducerende og kostnadseffektivt.

I 2002 gjennomførte Luftfartstilsynet, med hjelp fra Det Norske Veritas, et forprosjekt for å konkretisere innholdet i utviklingen av systematisk, risikobasert virksomhet. Veritas-rapportens hovedkonklusjoner er at Luftfartstilsynet bør utvikle mål og akseptkriterier,

gjennomføre risikoanalyser, systematisere data og utvikle tilsynsmetoder og hjelpemidler. Høsten 2005 ble det bevilget midler for et prosjekt som skal løpe i 2006. Hensikten med dette prosjektet, som er et samarbeid med SINTEF, er å utvikle en forbedret tilsynsmetodikk.

Veileder til risikoanalyser

Overgangen til mer risikobasert sikkerhetsledelse hos luftfartens aktører har medført et økt behov for at organisasjonene selv utfører risikoanalyser. Sommeren 2003 ga Luftfartstilsynet ut en veileder i gjennomføring av risikoanalyser for organisasjonene i luftfarten.

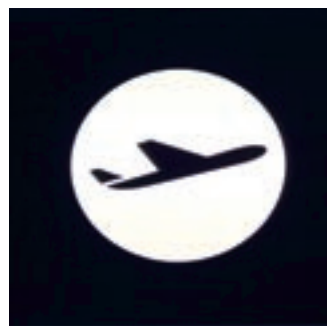
Systematisering av data

Luftfartstilsynet mottar informasjon om hendelser og ulykker fra Statens havarikommisjon for transport (SHT), gjennom avviksrapportering fra aktørene selv, og ved funn og avvik på inspeksjoner. I tillegg rapporterer aktørene i norsk luftfart flere typer produksjonsdata til ulike instanser. Luftfartstilsynet utarbeider på bakgrunn av denne informasjonen ulykkesrater, som brukes i kartleggingen av flysikkerhetsutviklingen innenfor de forskjellige formene for luftfart.

Sektorvis kartlegging av risiko

Luftfartstilsynet ønsker på sikt å utarbeide mer presise risikooversikter og modeller for ulike sektorer i norsk luftfart. En risikobasert tilnærming har blant annet vært benyttet i senere års utredninger av helikopter- og flyplassikkerhet. Utvalget for helikoptersikkerhet anbefalte en risikobasert tilnærming til tilsynet med helikoptertrafikken i Nordsjøen. På oppdrag fra Luftfartstilsynet utarbeidet konsulentfirmaet AEA en risikoanalyse i 2001, som en del av arbeidet med ny forskrift for store flyplasser.

Norge deltar i arbeidet med å etablere internasjonale standarder og felles metoder for risikoreduksjon, spesielt i europeisk sammenheng. Samarbeid og erfaringsutveksling gir et godt tallmateriale for det videre arbeidet med sikkerheten i luftfarten. ■



Arbeidsmetodikk

Organisering av luftfarten i Norge



Norges forpliktelser gjennom internasjonale luftfartsavtaler er en viktig del av rammeverket for flysikkerheten i norsk sivil luftfart.

Luftfartstilsynets oppgave er å forvisse seg om at aktørene er i stand til å ivareta flysikkerheten på en tilstrekkelig måte. I tillegg skal Luftfartstilsynet overvåke hvordan flysikkerheten utvikler seg i forhold til målsetningene.

I 2005 foreslo FN's luftfartsorganisasjon ICAO at hver nasjon skal fastsette konkrete, tydelige og endelige mål for sikkerheten innenfor sivil luftfart. Norge har sluttet seg til forslaget som trer i kraft innen utgangen av 2006.

Flysikkerheten i passasjertransporten skapes ikke av enkeltmennesker og organisasjoner alene. Det er i realiteten bare mulig å nå målene for sikkerhet gjennom et komplekst samspill mellom mennesker, teknologi og organisasjoner.

Modellen viser hvordan den sivile luftfarten er organisert i Norge, og hvordan sikkerheten påvirkes på forskjellige måter, fra den øverste politiske ledelsen til hver enkelt flyger, tekniker og flygeleder. Den viser også hvordan ansvaret for flysikkerheten fordeler seg på ulike nivåer.

1. Internasjonale avtaler og rammeverk (ICAO, EASA/JAA, Eurocontrol, med flere) setter standarder og nivåer for hvordan luftfarten utøves i hvert medlemsland. Samtidig kreves at nasjonene har egne luftfartsmyndigheter som overvåker at aktørene overholder minstestandarder og regelverk.

2. Stortinget og regjeringen legger viktige nasjonale rammebetingelser for luftfarten generelt og flysikkerheten spesielt, og har ansvaret for å vedta en nasjonal flysikkerhetspolitikk. Rammene baseres på en avveining mellom internasjonale resultater og mål, og den nasjonale flysikkerheten. I tillegg kommer midler til infrastruktur.

3. Samferdselsdepartementet har ansvaret for å implementere den nasjonale flysikkerhetspolitikken, og følger opp rammevilkårene. Departementet påser at underliggende etater og virksomheter, i første rekke Luftfartstilsynet, håndhever politikken og regelverket. Samferdselsdepartementet har delegert flere myndighetsoppgaver til Luftfartstilsynet, men forestår selv tildelingen av konsesjoner på flyruter og infrastruktur. En annen myndighet under Samferdselsdepartementet er undersøkelsesmyndigheten Statens havarikommisjon for transport. Departementet eier også Avinor AS. Avinor eier og driver de fleste sivile flyplasser og luftfartsanlegg, og leverer lufttrafikk- og andre flysikringstjenester.

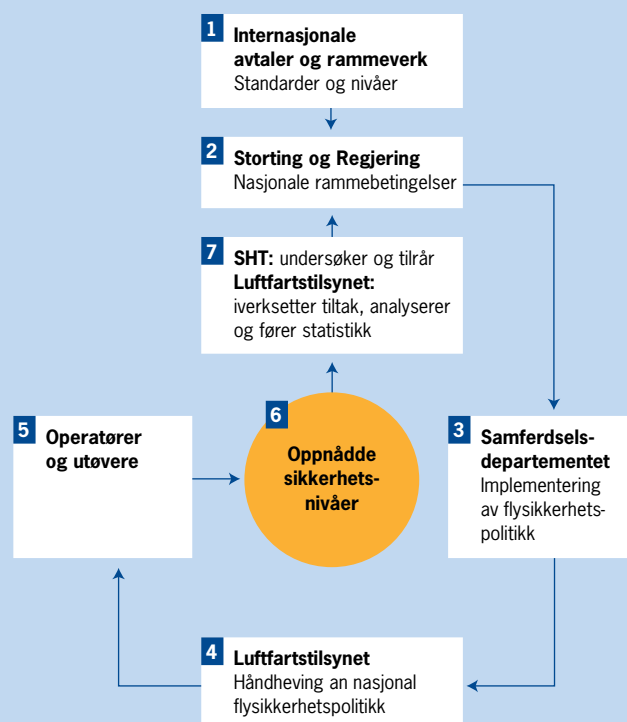
4. Luftfartstilsynet er landets luftfartsmyndighet, og håndhever den nasjonale flysikkerhetspolitikken i praksis. Luftfartstilsynet fastsetter regelverket, og implementerer internasjonalt regelverk i det norske lovverket. I tillegg utøver tilsynet adgangskontroll, og fører tilsyn med blant annet flyselskaper, verksteder, flyskoler, luftfartøy, sertifikatnehavere og lufthavner.

5. Operatørene og utøverne er blant andre flyselskaper, flyplassoperatører, lufttrafikkjentesten, flysikrings- og navigasjonstjenesten, og teknisk og operativt personell. Disse er ansvarlige for å utøve luftfarten på en sikker måte, i henhold til regelverket. Implementering og håndheving av flysikkerhetspolitikken har stor innflytelse på operatørene og utøverne av luftfart gjennom regelverk, tilsyn og andre rammebetingelser som påvirker deres sikkerhetsmessige ytelser.

6. Oppnådde sikkerhetsnivåer. Resultatet av utøvernes innsats gir de reelle flysikkerhetsnivåene innenfor ulike former for luftfart. Utviklingen innen antall ulykker og hendelser i forhold til omfanget av luftfartsaktiviteten brukes ofte som et mål på flysikkerhetsnivåer.

7. Undersøkelser og kartlegging. Statens havarikommisjon for transport undersøker enkeltulykker og -hendelser, og kommer med tilrådinger og anbefalinger. Luftfartstilsynet vurderer og følger opp Havarikommisjonens rapporter, og iverksetter eventuelle tiltak. Tilsynet har også ansvar for å kartlegge flysikkerhetsutviklingen gjennom å utarbeide statistikk og analyser.

De nasjonale flysikkerhetsmessige resultater sammenholdt med den internasjonale utviklingen danner et grunnlag for jevnlig justeringer av den nasjonale flysikkerhetspolitikken og de øvrige rammevilkår for luftfarten. Dermed er ringen sluttet i styringskretsen for landets flysikkerhetsutvikling.



Satsningsområder

02

Skjerper helikoptersikkerheten innenlands



Ulykker knyttet til innenlandsflyging med helikopter har økt de senere år. Operasjonene er ofte krevende, og risikoen er relativt sett høyere enn i offshore helikoptervirksomhet. Luftfartstilsynet har i 2005 pekt ut denne delen av luftfarten som satsingsområde.

De fleste ulykkene skjer i forbindelse med såkalt aerial work, ikke ambulans- eller persontransport. Typiske aerial work-operasjoner er frakt av materialer til anleggsplasser, trekutting langs kraftledninger og kalking av vann. Ulykkene skjer ofte ved start og landing, og skyldes vanligvis kollisjoner med bakken, trær eller kabel.

Stor ulykkesfrekvens

Innenlandshelikoptre er normalt av de mindre typene, og brukes til frakt av utstyr og personell i store utbyggingsprosjekter. Dette er krevende operasjoner som vanligvis innebærer flyging med underhengende last under maksimal ytelse, ofte i lav høyde og i trange områder. Til tross for formelle sikkerhetssystemer og prosedyrer har antall ulykker økt jevnt de siste ti årene. I dag er sjansen 18 ganger større for å bli utsatt for en ulykke i innenlandsmarkedet, enn flyging offshore. Flyging knyttet til aerial work utgjør cirka 40 prosent av all innenlands helikopterflyging, men står samtidig for mer enn 60 prosent av ulykkene.

Antallet innrapporterte hendelser innenfor arbeidsoperasjoner står ikke i samsvar med den høye ulykkesfrekvensen. Luftfartstilsynet antar derfor at det er en underreportering av hendelser innenfor denne delen av helikoptervirksomhet innenlands sammenlignet med ambulansflyging, skoleflyging og privatflyging. Dette er i strid med Luftfartstilsynets ønske om en helhetlig sikkerhets- og rapporteringskultur for alle deler av norsk sivil luftfart.

Et økende antall operatører fører også til at de økonomiske marginene blir mindre. I enkelte tilfeller er det grunn til å tro at økonomiske hensyn reduserer sikkerhetsmarginene. Event-flyging markedsføres i stadig større grad som et opplevelsesprodukt. Enkelte firmaer har opplevelser og adrenalin-kick som en del av tilbudet, inkludert helikopterflyging. Det er dessverre et faktum at risiko er blitt en ny industri. Luftfartstilsynet arbeider aktivt for å få tilbudene regulert.

Tiltak for økt sikkerhet

Sikkerheten for innenlandshelikoptre var et satsingsområde for Luftfartstilsynet i 2005, og arbeidet videreføres i 2006. Tilsynet skal arbeide for å fremme betydningen av respekt for flysikkerhet, flytrygging, lover og bestemmelser blant flygerne og ledelsen i selskapene. Tilsynet har etablert en helikoptergruppe i operativ avdeling som skal sette fokus på og analysere sikkerheten for innenlandshelikoptre. På norsk initiativ er det også innledet et samarbeid mellom de nordiske landene for å ta lærdom av hverandres erfaringer, og holde hverandre oppdatert om utviklingen i markedet.

Som et ledd i sikkerhetssatsingen er det gjennomført uanmeldte inspeksjoner av helikopterselskapene. I tillegg vil inspektørene delta på sikkerhetsmøter i hvert selskap, gjennomgå utdanningen for flygere, og vurdere nye rapporteringsrutiner for innenlandsselskap.

Luftfartstilsynets mål er bedre respekt for regelverket blant flygerne, og bedre forståelse og håndhevelse av regelverket fra selskapenes ledelse. Holdninger til sikkerhet og risiko under flyging skal bedres i alle involverte ledd. Event-flyging skal inn i kontrollerte former, sikkerhetsundervisningen på skolene skal styrkes og det skandinaviske samarbeidet utvides. ■



Fotografiene er kun illustrasjoner og har ingen sammenheng med innholdet i artikkelen.

Satsingsområder

02 Forum for offshore helikoptervirksomhet



Helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel har vært et satsingsområde for Luftfartstilsynet siden 2003. Operasjonene er krevende på grunn av værforhold og mangel på nødlandingsplasser underveis. Systematisk arbeid over flere år har gitt positive resultater.

Helikoptertrafikken i Nordsjøen utgjør en betydelig del av den totale passasjertrafikken i Norge. Cirka 720 000 passasjerer fraktes årlig med helikopter til, fra og mellom oljeplattformene. Det er spesielle utfordringer knyttet til bruk av helikopter offshore sammenlignet med passasjertrafikk over land, og med andre typer luftfartøy. Helikoptrene flyr lange strekninger over sjø, uten mulighet for å lande på alternative landingsplasser i nødsituasjoner underveis. Helikoptre flyr ikke i stor høyde slik som passasjerflyene. På grunn av fare for ising og mangel på trykkabin er normal marsjhøyde mellom 300-1500 meter over havoverflaten.

Pådriver for bedre flysikkerhet

Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel ble opprettet av Luftfartstilsynet i 2003. Forumet skal være en pådriver for å bedre flysikkerheten, og består av representanter fra myndigheter, helikopteroperatører, arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjoner. Forumet følger opp tilrådingene i det offentlige utredningsarbeidet som ble gjort for å forbedre sikkerhetsnivået for denne typen passasjertransport.

I henhold til hovedmålsettingen for samarbeidsforumet om en halvering av sannsynligheten for å omkomme i perioden 2000–2010, sammenlignet med perioden 1990–2000, er helikoptersikkerheten offshore betydelig forbedret de siste årene. Halvveis i perioden (2005) har ingen personer omkommet som følge av helikoptertrafikk offshore. Antall ulykker og hendelser er også vesentlig redusert.

Redusert risiko med GPS

Arbeidet med å følge opp tilrådingen som omhandler innflyging til installasjonene har vært et prioritert prosjekt for samarbeidsforumet i 2005. Det anbefales at GPS godkjennes som primært navigasjons-hjelpemiddel på norsk sokkel, og at en videreutviklet versjon av GPS (DGPS) utvikles og godkjennes som primært hjelpemiddel for innflyging til offshore installasjoner. Tiltaket vil være det mest risikoreduserende av samtlige tiltak som forumet anbefaler å gjennomføre.

Både helikopteroperatører, interesseorganisasjoner og offentlige myndigheter har deltatt i arbeidsgruppen som har utarbeidet planen for implementering av tilrådingen. Luftfartstilsynet arbeider nå med

en formell godkjenning av bruk av GPS i flygingsfasen til plattformene. Nye GPS-baserte innflygingsprosedyrer til installasjonene på Gullfaksfeltet skal testes i løpet av våren 2006.

I arbeidet med å bedre presisjon og nøyaktighet for GPS, har samarbeidsforumet hatt kontakt med Norsk Romsenter. Samarbeidsforumet har søkt om deltakelse i et prosjekt i regi av Norsk Romsenter og European Space Agency, der målsettingen er å kartlegge satellittdekningen i nordområdene. Med økt leteboringsaktivitet og lange strekninger med flyging er et pålitelig og presist navigasjonssystem av stor betydning for sikkerheten.

Krav til motorytelse

Tilrådingen om krav til forbedret motorytelse skal primært øke sikkerheten ved avgang og landing. I juli 2005 arrangerte Luftfartstilsynet et seminar med helikopteroperatørene for å planlegge implementeringen av regelverket om motorytelse. Det felleseuropeiske regelverket på fagområdet er i endring. I dette prosjektet samarbeider Norge med britiske og danske myndigheter for å få på plass et hensiktsmessig regelverk.

Vedlikehold

Høsten 2005 fikk SINTEF i oppdrag å vurdere hvordan tilrådingene som angår vedlikehold av helikoptrene best kan følges opp, og hvordan tiltakene skal prioriteres for å få best mulig effekt i forhold til kostnader. SINTEF har levert en foreløpig rapport som forumet vil gå gjennom på sitt første møte i 2006.

I 2005 utarbeidet samarbeidsforumet en statusrapport for arbeidet med tilrådingene under tittelen *Helikoptersikkerhet offshore, Statusrapport fra samarbeidsforumet*. Rapporten finnes på forumets nettsted www.luftfartstilsynet.no/helikoptersikkerhet/. Der kan du også lese mer om status for arbeidet med tilrådingene. ■



Satsingsområder

02 SAFA-inspeksjon av luftfartøy



Luftfartsmyndigheter i hvert enkelt land er ansvarlige for å føre tilsyn med sine nasjonale selskaper. I tillegg til den ordinære tilsynsvirksomheten gjennomfører Luftfartstilsynet uanmeldte inspeksjoner av utenlandske og norske fly. Inspeksjonene gir et bilde av nivået på de ulike landenes tilsynsmyndigheter.

Den europeiske luftfartsorganisasjonen ECAC (European Civil Aviation Conference) startet SAFA-programmet i 1996. Året etter ble det opprettet en SAFA-gruppe i Norge. SAFA står for Safety Assessment of Foreign Aircraft. Ved å avdekke feil og mangler hos utenlandske operatører under såkalte Ramp Inspections, kan man danne seg et inntrykk av hvordan de ulike landenes luftfartstilsyn fungerer i henhold til internasjonale sikkerhetskrav.

Inspeksjon av luftfartøy

Ramp Inspections er uanmeldte inspeksjoner som utføres på luftfartøy som oppholder seg på bakken i Norge mellom ankomst og avgang. SAFA-inspektørene kontrollerer om flyets dokumentasjon, tekniske status, sikkerhetsutstyret om bord, besetningens sertifikater og gjennomføringen av sikkerhetsreglene om bord og rundt flyet er i tråd med internasjonalt regelverk. Ved alvorlige overtredelser av flysikkerhetsreglene som setter fartøyets luftdyktighet i fare, vil operatøren bli pålagt å rette opp avvikene før luftfartøyet får ta av igjen. I særs grove tilfeller blir flyet satt på bakken. Dersom de alvorlige overtredelsene gjentar seg, risikerer operatøren å bli utestengt fra norsk luftrom. Operatøren kan i tillegg risikere å havne på EUs svarteliste, og bli nektet å fly i EU-området.

Alle avvik fra regelverket blir dokumentert og lagret i en sentral database som er tilgjengelig for medlemslandene. Samtlige av ECACs 42 medlemsland gjennomfører tilsvarende inspeksjoner, og resultatene sammenstilles. Ved å evaluere avvikene er det mulig å danne seg et bilde av hvilke områder som bør prioriteres i det videre flysikkerhetsarbeidet.

Inspeksjon av myndigheter

Initiativet til SAFA-programmet i ECAC-området ses i sammenheng med etableringen av et annet program i regi av FNs luftfartsorganisasjon ICAO. Der SAFA-programmet synliggjør effekten av de enkelte luftfartsmyndighetenes arbeid, foretar ICAOs Safety Oversight Audit Program inspeksjon av de enkelte landenes luftfartsmyndigheter. Det er utviklet et samarbeid mellom de to programmene som utveksler opplysninger seg i mellom. Kombinasjonen av «ovenfra ned»-informasjon fra ICAO-programmet og «nedenfra-opp»-informasjon fra

SAFA-programmet gir god oversikt over kvaliteten av tilsynsvirksomheten i de forskjellige statene.

Luftfartstilsynets arbeid blir også kvalitetssikret på linje med utenlandske luftfartsmyndigheter, ved at norske fly har vært gjenstand for uanmeldte inspeksjoner siden 2001.

Varslingsordning og svarteliste

I ECAC regi ble det i 2005 opprettet en såkalt SAFA Alarming Function. Tiltaket innebærer at dersom et medlemsland beslutter å sette et fly eller en operatør på bakken, skal alle medlemslandene varsles. I løpet av 48 timer skal de respektive luftfartsmyndighetene ta stilling til om de også vil pålegge det aktuelle flyet, eller den aktuelle operatøren, restriksjoner eller ikke.

Ordningen med SAFA Alarming Function vil videreføres og styrkes som følge av EUs videre arbeid med å etablere en svarteliste. For Norge trer EUs SAFA-direktiv i kraft 30. april 2006. Norge følger i praksis i dag EUs svarteliste, og vil formelt implementere EUs svartelisteforordning gjennom EØS-avtalen i 2006.

Norge langt fremme

Da Norge etablerte sin SAFA-gruppe i 1997 ble det opprettet fire nye stillinger, to fra operativ og to fra teknisk avdeling. Gruppen ledes av en nasjonal koordinator som rapporterer direkte til luftfartsdirektøren, og til ECAC og JAA sentralt. I 2001 besluttet Luftfartstilsynet at SAFA-gruppen også skal foreta Ramp Inspections på norske fly, og dermed var SANA-programmet (Safety Assessment of National Aircraft) en realitet.

SAFA/SANA-gruppen, som den nå heter, har siden trappet opp virksomheten betydelig, og arbeidet ble i 2005 ytterligere formalisert gjennom opprettelsen av en egen SAFA/SANA-enhet. Gruppens inspektører foretar nå uanmeldte inspeksjoner på heltid. ■

Antall SAFA/SANA-inspeksjoner (2001–2005)					
	2001	2002	2003	2004	2005
SAFA	36	62	123	201	252
SANA	0	31	56	130	103
TOTALT	36	93	179	331	355

Det planlegges cirka 400 inspeksjoner i 2006.

Satsingsområder

02 Nye sikkerhetskrav for flyplasser



Norge har over 50 flyplasser med rutetrafikk, et stort antall i forhold til befolkningen. Mange er små med krevende topografiske og klimatiske forhold. De siste årene har sikkerheten for regionale flyplasser vært et prioritert område for Luftfartstilsynet. Nytt regelverk med strengere krav til sikkerhetssoner og vinteroperasjoner er underveis.

I 2005 fikk ni norske flyplasser godkjenning av Luftfartstilsynet etter de nye kravene. Alle norske flyplasser skal ha nye godkjenninger hvert femte år, og det er i 2006 ni flyplasser som skal godkjennes på nytt.

Forskrift for flyplasser

Tilsyn med flyplasser er et forholdsvis nytt arbeidsområde for Luftfartstilsynet. Arbeidet med den første forskriften om utforming av norske flyplasser startet i 1996 mens Luftfartstilsynet fortsatt var en del av Luftfartsverket. Den første forskriften var et ledd i å etablere Luftfartstilsynet som uavhengig tilsynsmyndighet i 2000, og ble ferdig i 2001. Forskriften er basert på tilsvarende regelverk i andre

vesteuropeiske land, som bygger på internasjonale standarder og anbefalinger i annek 14 til Chicago-konvensjonen. Konvensjonen forvaltes av FN-organet for luftfart, ICAO (International Civil Aviation Organization).

Risikoanalyse

Under arbeidet med forskriften ble det i 2001 besluttet å utføre en risikoanalyse av sikkerheten ved norske flyplasser. Analysen gir et bedre grunnlag for utforming av forskriften, og ligger til grunn for en revidert forskrift som ble sendt på høring i 2005. Den nye forskriften forventes å tre i kraft i 2006.

Risikoanalysen er utført av det engelske selskapet AEA Technology Plc, og behandler referansekoder for rullebaner, separasjonsavstander mellom rullebaner og taksebaner, definisjon av hinderflater og sikkerhetsområder. Et sikkerhetsområde er et hinderfritt område utenfor rullebanen som skal redusere faren for skader på luftfartøy som ved uhell havner utenfor rullebanen, og for fly som overflyr banen i lav høyde. Resultatet av analysen lå klar i november 2001. Konklusjonen var at kravene til sikkerhetsområder måtte skjerpes i forhold til gjeldende forskrifter.

Krav til større sikkerhetsområde

Utfordringene var størst for de minste flyplassene (kortbanene) som alle er bygget etter internasjonale forskrifter til rullebaner uten krav om instrumentflyging. Risikoanalysen viste klart at visuell flyging og ikke-presisjonsflyging krever større sikkerhetsområder enn presisjonsflyging etter instrumenter. Analysen viste videre at kravene i dagens forskrift til sikkerhetsområder for presisjonsrullebaner med instrumentflyging langt på vei er tilstrekkelige. I henhold til analysen må derimot størrelsen på sikkerhetsområdet relateres til flyets størrelse, og ikke til rullebanens lengde slik som antatt.

Tilsynets konsekvensanalyse

I forbindelse med den nye forskriften gjennomførte Luftfartstilsynet en konsekvensanalyse i 2004 for å se nærmere på de økonomiske følgene av nye sikkerhetskrav. Analysen omfattet flyplassene i Sandnessjøen, Kirkenes og Molde, som alle trengte fornyet godkjenning i 2004. På bakgrunn av spesielle topografiske forhold ble også flyplassene i Førde, Sandane, Svolvær og Honningsvåg inkludert.

Med flysikkerhet som hovedperspektiv er det ikke vanskelig å tenke seg hvordan en flyplass ideelt sett bør utformes i forhold til terreng, lengde, bredde og optimale værforhold. Men virkeligheten samsvarer ikke alltid med idealet. Likevel finnes det kompenserende tiltak som gjør at flygingene tilfredsstiller sikkerhetskravene.

Konsekvensanalysen viste at det er mulig å tilfredsstille skjerpede sikkerhetskrav for alle de sju flyplassene med en kombinasjon av fysiske utbedringer og operative tiltak. Eksempler på tiltak er visuelle hjelpemidler som gir tilstrekkelig nøyaktighet under landing, og krav til bedre vedlikehold om vinteren. Det ligger altså til rette for flere løsninger for hver enkelt flyplass i forhold til valg av investeringsnivå og nivå for operative krav.

Godkjenning etter nye skjerpete krav

Høsten 2003 varslet Luftfartstilsynet en skjerping av kravene til sikkerhetsområder ved fornying av flyplassenes godkjenning. Alle flyplassene har hittil fått fornyet godkjenningen, også en krevende flyplass som Sandane. De nye vilkårene krever at utbedringene ferdigstilles senest to år etter at godkjenningen forlenges. Under forutsetning av nødvendige bevilgninger, vil alle norske lufthavner tilfredsstille de nye sikkerhetskravene innen 1. oktober 2010.

Satsingsområdet «glatte baner»

Is og snø på rullebanene, sammen med mørke og dårlig vær, stiller spesielle krav til flyging om vinteren i Norge.

I 2005 ble «glatte baner» utpekt som et særskilt satsingsområde. Luftfartstilsynet har riktignok alltid hatt fokus på utfordringer knyttet

Sandane lufthavn Anda – et eksempel

Sandane lufthavn, Anda, i Sogn og Fjordane er en krevende flyplass. Rundt flyplassen er det sjø og høye fjell, og lite å gå på for å utvide rullebanen. I 2005 fikk flyplassen ny godkjenning, mot at flere fysiske og operative sikkerhetstiltak skal gjennomføres innen to år.

Sandane lufthavn, Anda har i dag en rullebanelengde på 800 meter. De nye kravene sier at det på en flyplass av denne type må være 180 meter sikkerhetsområde i begge ender. På grunn av terrengforholdene er det vanskelig å utvide og forlenge rullebanen på Sandane. Dersom det legges inn ekstra sikkerhetssoner, uten å forlenge det planerte området, vil det spise av rullebanens lengde og medføre at rullebanen ville blitt kortere enn i dag. Dette vil på sin side kunne få følger for flygingene på flyplassen. I dag er det hovedsakelig Widerøes Dash 8 som har rutetrafikk til Sandane.

Godkjenningsvilkår

For at Sandane skal tilfredsstille de nye kravene må det innføres en kombinasjon av fysiske tiltak og operative tiltak. Luftfartstilsynet mener at sikkerhetsnivået opprettholdes med en slik kombinasjon.

De operative kravene til flyselskapene er særskilte krav til erfaring og trening hos flygerne når det gjelder denne type flyplasser, flygebegrensninger i forhold til høydevind, bakkevind og banestatus m.m. Flyselskapet må dokumentere at kravene etterleves, og dokumentasjonen skal forelegges Luftfartstilsynet senest 14 dager før første flyging til eller fra flyplassen finner sted.

Blant de fysiske kravene er utbedring av sikkerhetsområdene både i lengde og bredde. Fly av en viss størrelse (i praksis «større enn Dash 8») skal ikke brukes på flyplassen uten Luftfartstilsynets tillatelse.

til flyoperasjoner om vinteren, og har blant annet ledet et prosjekt der formålet var å gjennomgå ulike sider ved vinterflyging og vurdere tiltak for å redusere faren for utforkjøring på glatte rullebaner. Prosjektet resulterte i nye krav til rullebanerapportering og friksjon som ble innført i 2002. Luftfartstilsynet har også brakt de nye kravene inn i arbeidet med nye felles europeiske krav til flyplasser.

Resultatet av de endrede myndighetskravene blir nå evaluert, blant annet gjennom Luftfartstilsynets ordinære inspeksjoner av lufthavner. Flere tiltak planlegges i årene fremover, blant annet en forbedring av hele rapporteringskjeden av baneinformasjon, – fra målinger og registreringer om rullebanens beskaffenhet, via lufttrafikkjenestens informasjonssystemer, og frem til flygerens bruk av informasjonen i sine beslutninger. ■

Satsingsområder

02 Høy security-aktivitet



Security er en høyt prioritert oppgave for Luftfartstilsynet. Målet er å forbygge anslag mot sivil luftfart og gjennom dette beskytte passasjerer, ansatte, offentligheten og installasjoner mot terror og andre ulovlige handlinger. I 2005 ble 16 millioner passasjerer sikkerhetskontrollert på norske flyplasser.

EUs securityregelverk, som er gjennomført i Norge gjennom EØS-avtalen, trådte i kraft for de regionale lufthavnene 1. januar 2005. Regelverket krever blant annet at lufthavner, flyselskaper, utdanningsorganisasjoner og fraktleverandører skal ha utarbeidet et securityprogram med tilhørende opplæringsprogram for sin virksomhet. Programmene skal beskrive hvordan den enkelte virksomhet oppfyller kravene i regelverket. I tillegg inneholder de et opplæringsprogram som skal sikre at personell som har adgang til lufthavnens avsperrede områder har den nødvendige bevisstheten og utdannelsen i forhold til security. Det er Luftfartstilsynets securityseksjon som kontrollerer og godkjenner securityprogrammene. I tillegg krever Luftfartstilsynet at virksomhetene skal utpeke en ansvarshavende for security, som må gjennom en egen godkjenning av tilsynet. I Norge har 51 lufthavner og sju luftfartsselskaper utarbeidet slike securityprogrammer.

Opplæring av sikkerhetskontrollører

Sikkerhetskontrollen på lufthavner hvor blant annet passasjerer og deres bagasje blir kontrollert, skal gjennomføres av en sertifisert sikkerhetskontrollør. Luftfartstilsynet stiller strenge krav til utdanning og testing for å bli sikkerhetskontrollør. Tilsynet krever at den enkelte sikkerhetskontrollør har gjennomført og bestått en security-utdanning som består av en teoretisk del og en praksisperiode. Etter fullført utdanning og beståtte tester kan kandidatene sertifiseres av Luftfartstilsynet, forutsatt at kandidaten har godkjent vandel.

Opplæringen av sikkerhetskontrollører foregår kun i regi av utdanningsorganisasjoner som er godkjent av Luftfartstilsynet. Per i dag er det kun to myndighetsgodkjente utdanningsorganisasjoner i Norge: Adecco Airport Security og Securitas Airport Security.

Passasjer- og bagasjegenforening

I det felleseuropeiske regelverket stilles det krav til at innsjekket bagasje ikke skal tas om bord i et luftfartøy med mindre passasjerene er sjekket inn på samme flyging. Dette krever ID-kontroll av passasjerene ved innsjekking og ombordstiging. Ettersom Norge ikke har et nasjonalt ID-kort har Luftfartstilsynet akseptert at flyselskapene krever pass, førerkort eller bankkort med bilde som dokumentasjon ved innenlandsreiser. Ved utenlandsreiser aksepteres i dag kun pass som gyldig legitimasjon.

I fremtiden vil denne ID-kontrollen kunne utføres elektronisk ved hjelp av biometri. Biometri er måling av biologiske mønstre som for eksempel fingeravtrykk og mønstre i øyets netthinne som brukes til å verifisere en persons identitet.

Internasjonalt tilsyn

I desember 2005 gjennomførte ESA (EFTA Surveillance Authority) sin første uanmeldte inspeksjon av flyplasser i Norge. Inspeksjonen ble gjort for å kontrollere at Norge oppfyller de felleseuropeiske kravene til security i forhold til EØS-avtalen. Rapporten fra inspeksjonen gir tilbakemeldinger om hvilke punkter som skal følges opp med korrigerende tiltak for å være i samsvar med regelverket.

Ved alvorlige avvik fra regelverket kan en lufthavn bli definert som «uren». Det vil si at trafikken fra denne lufthavnen må separeres fra annen trafikk slik at ankomende passasjerer ikke blandes med sikkerhetskontrollerte passasjerer på ankomstlufthavnen. For passasjerene kan dette blant annet innebære en ny sikkerhetskontroll. ■



Internasjonalt engasjement →

03



Norge medlem av EASA
Bedre utnyttelse av luftrommet
Internasjonale inspeksjoner i 2005

03 Norge medlem av EASA



Norge ble medlem av det europeiske flysikkerhetsbyrået EASA (European Aviation Safety Agency) 1. juni 2005. EUs mål med EASA er å sikre et høyt, ensartet nivå for flysikkerhet i Europa, og sørge for like konkurransevilkår og effektive sertifiseringsprosesser for aktørene i europeisk luftfart.

Norges medlemskap innebærer en overføring av myndighet fra Luftfartstilsynet til EASA, i første rekke innenfor et begrenset teknisk område knyttet til luftdyktighet. I tillegg må norske aktører i luftfartsnæringen heretter følge EASAs regelverk for sertifisering og vedlikehold. Regelverket er implementert i norsk rett med den nye EASA-forskriften, sertifiseringsforskriften og vedlikeholdsforordningen, og gjennom endring av Luftfartstilsynets gebyrregulativ.

Bakgrunn

EUs Parlament og Råd besluttet i juni 2002 å opprette EASA. Hensikten var å sikre et høyt og ensartet flysikkerhetsnivå i Europa, sikre like konkurransevilkår og gjøre sertifiserings- og godkjenningssprosessene mer effektive for luftfartsnæringen og de europeiske luftfartsmyndighetene. EASA har en uavhengig rolle i luftfartsspørsmål, og har rettslig, administrativ og økonomisk selvstendighet. Alle EU-land er automatisk medlem av EASA, og Norge ble medlem gjennom EØS-avtalen. EASA trådte i funksjon i september 2003, og er plassert i Köln i Tyskland.

Etableringen av EASA får store konsekvenser for Joint Aviation Authorities (JAA). EASA har overtatt sentrale deler av JAAs oppgaver og ansvar, og overgangen kan karakteriseres som et regime-skifte i europeisk luftfart. JAA legges ned i dagens form i løpet av 2007 og 2008. Innen den tid vil EASA også ha overtatt ansvaret for pilotsertifikater og flyoperasjoner. JAA erstattes av en mindre sammenslutning som i samarbeid med EASA skal ivareta interessene for europeiske land som ikke er medlem i EASA. Dette anses som viktig for å sikre et høyt felleseuropeisk flysikkerhetsnivå.

Konsekvenser for norske aktører

Medlemskapet innebærer en myndighetsoverføring fra Luftfartstilsynet til EASA innenfor området luftdyktighetssertifisering. Sertifisering av deler (products, parts and appliances) er nå underlagt EASA. Det innebærer at søknader om sertifisering og godkjenning av modifikasjoner, reparasjoner og Supplemental Type Certificate (STC) skal sendes direkte til EASA. Alle aktører som ønsker å søke denne godkjenningen må ha, eller ha søkt om en Design Organisation Approval (DOA), eller godkjent alternativ prosedyre (DOA Alternative Procedure). Søknad om godkjenning av mindre modifikasjoner og reparasjoner er ikke underlagt EASA, og kan sendes Luftfartstilsynet for behandling. EASAs ansvar for å utstede godkjenning om luftdyktighet til norske

luftfartsaktører innebærer at de norske aktørene må forholde seg til EASAs gebyrer og avgifter. Eventuelle klager på EASAs avgjørelser må rettes til byråets klageorgan, og ikke til nasjonale myndigheter.

Konsekvenser for Luftfartstilsynet

I etableringsfasen har EASA utfordringer knyttet til økonomi og bemanning. Derfor har byrået delegert det praktiske arbeidet med sertifisering av luftdyktighet til de enkelte nasjonale luftfartsmyndigheter, blant dem Luftfartstilsynet. Det innebærer at tilsynet behandler saken i forkant av en eventuell godkjenning for norske aktører, i henhold til en akkrediteringsordning som ble innført sommeren 2005. Akkrediteringsordningen vil bli avløst av en formell avtale mellom EASA og luftfartsmyndighetene. Om dette blir en varig arbeidsfordeling mellom EASA og de nasjonale luftfartsmyndighetene, diskuteres både internt i EASA og mellom byrået og de nasjonale myndighetene.

Medlemskapet i EASA innebærer at Luftfartstilsynet ved luftfartsdirektøren er representert i EASAs styre – Management Board. Tilsynet er også representert i det rådgivende organet Advisory Group of National Authorities (AGNA), samt EASA-komiteen, som utvikler EASA-regelverket sammen med EU-kommisjonen. Norge deltar aktivt i arbeidet og kan påvirke beslutningene innenfor byrået.

EASA-inspeksjon

Andre konsekvenser av medlemskapet er at EASA fører kontroll med hvordan Luftfartstilsynet implementerer og utfører sitt praktiske tilsynsarbeid etter EASAs regelverk for å sikre lik praksis for håndheving av regelverket blant medlemslandene. Det er årsaken til at EASA foretok en POAST-inspeksjon (Production Organisation Approval Standardisation Team) og en MAST-inspeksjon (Maintenance Approval Standardisation Team) i april og november 2005. Avvikene som EASA fant under inspeksjonene blir fulgt opp av Luftfartstilsynet. ■

EASA og JAA

EASA (European Aviation Safety Agency) EUs organ for sivil luftfart. Vil i første omgang ha ansvar for typesertifisering, vedlikehold, personlige sertifikater og luftfartsoperasjoner, men vil på sikt overta alle JAAs oppgaver.

JAA (Joint Aviation Authorities) Sammenslutning av europeiske luftfartsmyndigheter som samarbeider om utvikling av forskrifter og sikkerhetstilsyn innen sivil luftfart. Avvikles i løpet av 2007–2008.



03 Bedre utnyttelse av luftrommet



Trafikkprognosene frem mot år 2020 tyder på en dobling av dagens trafikknivå. Gjennom Single European Sky er målsettingen å sørge for tilstrekkelig kapasitet i luftrommet, bedre flysikkerhet og gi lavere kostnader for flyselskapene.

Single European Sky (SES) er et initiativ fra EU. Norge deltar med representanter fra Luftfartstilsynet og Forsvaret. Grunntankene er felles regelverk, tekniske nyvinninger, og en ny utforming av luftrommet. Målet er økt flysikkerhet, økt kapasitet og reduserte kostnader for flyselskapene. Det legges opp til kortere og rettere ruter som ikke tar hensyn til landegrensene. Tekniske løsninger skal sørge for at flygeledere og flygere i fellesskap kan utnytte luftrommet optimalt, og samtidig øke flysikkerheten på tross av trafikkveksten.

Norsk påvirkning

Sentral i gjennomføringen av SES er Single Sky Committee, en komité sammensatt av sivile og militære representanter fra EU-landene. Sammen med Sveits og Island deltar Norge på lik linje med EU-landene, men likevel uten formell stemmerett. Det er helt nødvendig å harmonisere regelverket i medlemsstatene for å danne grunnlag for felles tekniske løsninger. Hittil har komiteen behandlet og videresendt en rekke forskrifter til beslutende EU-myndigheter som gjelder bruk av luftrom, tekniske prosedyrer og utstyr, samt sertifisering av flysikringstjenesteleverandører. I løpet av 2006 vil Norge bli underlagt regelverket gjennom EØS-avtalen, og bestemmelsene vil bli implementert i det norske lovverket.

Flysikringstjenesten må sertifiseres

Det nye regelverket krever at Luftfartstilsynet må sertifisere lufttrafikk-tjenesten og flynavigasjonstjenesten i Avinor og de frittstående tjenesteleverandørene på de regionale flyplassene Skien, Notodden og Stord. Kunngjøringstjenesten som drives av Avinor må også sertifiseres. I tillegg er det krav om sertifisering av Meteorologisk Institutt som leverer flyværtjenester. Også Storm Weather Center kan bli

aktuell for sertifisering. Det vil avhenge av om det er politisk vilje til å tillate nye tjenesteleverandører i markedet.

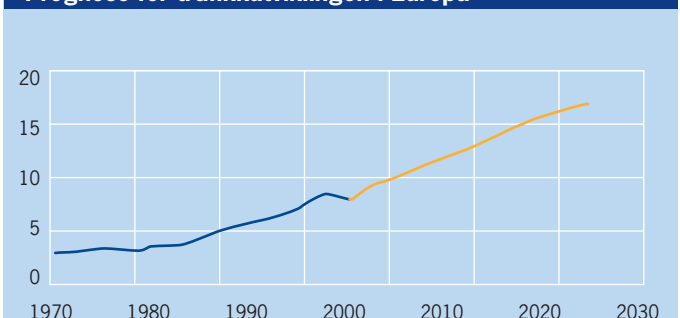
SESAR – et utviklingsprogram

SESAR står for SES ATM Research Programme – altså Single European Sky's eget utviklingsprogram for ny teknologi innenfor flysikringstjenesten. Programmet skal drive frem de nye teknologiske løsningene som kreves for å nå SES' ambisiøse mål. SESAR, som er et svært kostbart prosjekt, skal finansieres av midler fra EU, Eurocontrol, luftfartsindustrien og enkeltland i EU. Luftfartstilsynet har bistått norsk industri for å få et fotfeste innen forsknings- og utviklingsprosjekter som har relevans for SESAR.

SESAR er delt inn i tre faser: Fasen frem til slutten av 2007 skal identifisere behov, og hvilke systemer og løsninger som må utvikles for å oppfylle intensjonene i SES. Deretter følger utviklingsfasen med konstruksjon av utstyr, tester og eventuelt produksjon frem til 2013. Den siste fasen er installasjon. Utfordringene ligger i å finne løsninger som kombinerer en kapasitets- og effektivitetsøkning når lufttrafikken doubles, og samtidig ivareta og ytterligere øke flysikkerhetsnivået.

En sentral del av SESAR er de tekniske hjelpemidlene som skal bidra til økt sikkerhet og smidigere trafikkavvikling. I tillegg stilles det strenge krav om at teknologien og utstyret kan kommunisere uhindret over landegrensene. Det legges føringer for at ny teknologi og nytt utstyr skal være tilpasset fremtidens luftrom og flytrafikk. Med nytt utstyr og nye standarder blir sambands-, navigasjons- og overvåkingssystemene automatisert mellom kontrollsentralene på bakken, og mellom flygere og flygeledere. På den måten blir flyene tildelt de mest effektive ruteføringene. Systemene vil også sørge for at trafikkbelastningen i de tette trafikkerte områdene i Europa ikke blir for stor, for å unngå at flysikkerheten trues. ■

Prognose for trafikkutviklingen i Europa



(Kilde: EUROCONTROL)

03 Internasjonale inspeksjoner i 2005



Gjennom medlemskap i ulike internasjonale luftfartsorganisasjoner er Luftfartstilsynet forpliktet til å stille med personell til inspeksjoner i andre land. Samtidig blir tilsynet selv inspisert av internasjonale organisasjoner.

Erfaringene fra inspeksjonene gir nyttig kunnskap om hvordan det felles regelverket på luftfartsområdet skal tolkes og håndheves. Slike inspeksjoner bidrar også til økt standardisering og lik praksis mellom medlemslandene.

Deltakelse i internasjonale inspeksjoner

I løpet av 2005 hadde Luftfartstilsynet ansatte på plass i flere internasjonale tilsynsteam. Operativ avdeling deltok i to OPST-inspeksjoner i Latvia og Sveits. Et Operation Standardisation Team (OPST) har som oppgave å inspisere de europeiske landene med medlemskap i JAA (Joint Aviation Authorities) og EASA (European Aviation Safety Agency) for å evaluere landenes tolkning og implementering av det felleseuropeiske regelverket for ervervsmessig lufttransport.

Teknisk avdeling tok del i to MAST-inspeksjoner, en på Island og en i Slovakia. Et Maintenance Standardisation Team (MAST) evaluerer hvordan de europeiske landene med medlemskap i JAA/EASA tolker og implementerer det felleseuropeiske regelverket for vedlikeholdsorganisasjoner og drift av tekniske skoler.

Sammen med luftfartsmyndighetene i Sverige og Danmark medvirket Luftfartstilsynet i en inspeksjon i Sverige av Skandinavisk tilsynskontor (STK). Formålet var å evaluere STKs tilsyn med flyselskapet SAS.

Internasjonale inspeksjoner av Luftfartstilsynet

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

I november 2005 ble Norge for første gang inspisert av det nye EU-organet EASA, etter å ha blitt medlem i juni samme år. Dette dreide seg om en MAST-inspeksjon, og inkluderte gjennomgang av kvalitetshåndbøker i teknisk avdeling og utdanningsseksjonen i Luftfartstilsynet. Teamet undersøkte hvordan tilsynet etterlever implementeringen av EASAs regelverk. Personellsituasjonen, ressurser og organisering internt var en del av vurderingen. I inspeksjonen inngår også en vurdering av hvordan Luftfartstilsynet fører tilsyn med organisasjoner for vedlikehold og utdanning.

EFTAs undersøkelsesorgan ESA gjennomførte sin første, uanmeldte

inspeksjon i Norge i desember 2005. Inspeksjonen ble gjort for å vurdere den norske implementeringen av det felleseuropeiske regelverket for security i sivil luftfart. Rapporten fra inspeksjonen danner et viktig grunnlag for videre tolkning og gjennomføring av regelverket.

Forberedelser til ICAO-inspeksjon

Luftfartstilsynet har i 2005 forberedt seg på å ta i mot et inspeksjonsteam fra den FN-baserte luftfartsorganisasjonen ICAO (International Civil Aviation Organization) i mai 2006. Inspeksjonen er ledd i det planlagte tilsynet som blir gjennomført i alle land i en fem-års syklus. Inspeksjonen tar for seg alle ICAOs 18 annekser. Forut for inspeksjonen har ansatte i Luftfartstilsynet fylt ut en omfattende spørreliste med mer enn 10.000 spørsmål.

Hensikten med revisjonen er å vurdere i hvilken grad regelverk utarbeidet av ICAO er implementert i Norge, og i hvilken grad ICAOs anbefalinger, råd og sikkerhetsrelaterte prosedyrer er fulgt. Den skal også avgjøre hvor effektivt tilsynssystemet i Norge er gjennom å vurdere norske lover og forskrifter, Luftfartstilsynets organisasjon og dens kapasitet til å føre tilsyn. I tillegg besøker ICAOs inspektørteam utvalgte brukere for å se i praksis hvordan Luftfartstilsynet har gjennomført tilsynet. Inspektørteamet gir også råd, slik at tilsynet i Norge kan forbedres. ■

Norges medlemskap i internasjonale organisasjoner

EASA (EU/EØS-land)
28 medlemsland*

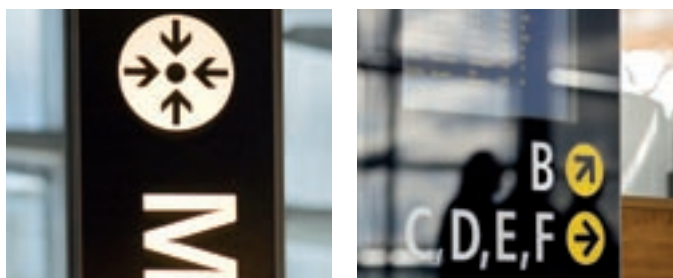
EUROCONTROL
34 medlemsland

JAA
39 medlemsland

ECAC
42 medlemsland

ICAO
188 medlemsland

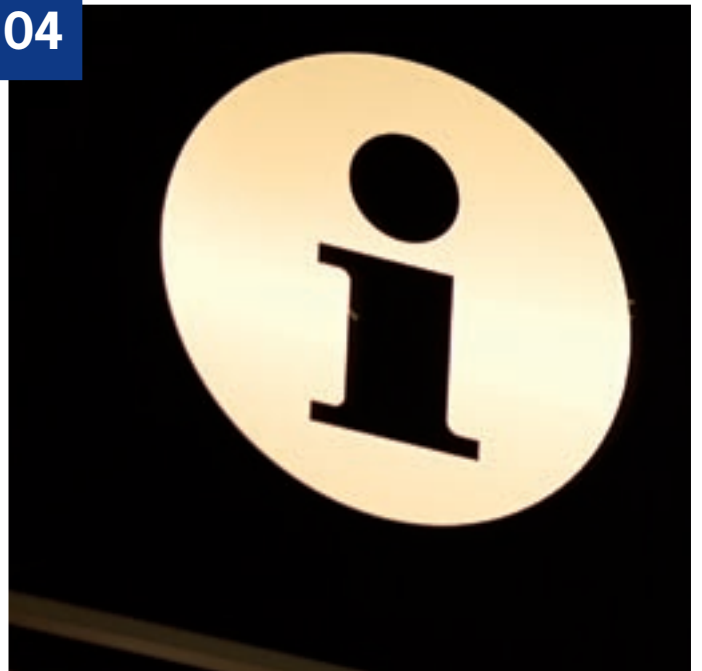
* Fra 1. juni 2005 er alle EØS-land medlem av EASA.



Rapportering



04



Flysikkerhetsutviklingen i norsk sivil luftfart

Resultater

Økonomi

Fakta om Luftfartstilsynet

Organisasjon

Ordliste

04 Flysikkerhetsutviklingen i norsk sivil luftfart



I 2005 var det to fatale flyulykker i Norge med til sammen tre omkomne. Den ene skjedde med et privatfly utenfor Sunndal. Både piloten og passasjeren omkom da flyet kolliderte med et islagt vann. I den andre ulykken omkom en passasjer i forbindelse med rundflyging med helikopter ved Kolsåstoppen i Bærum.

Luftfartstilsynets statistikk viser utviklingen i antall ulykker de siste ti årene. I 2005 skjedde det to ulykker innen ruteflyging, en med norskregistrert fly og en med fly registrert i utlandet. Ingen av dem førte til alvorlig personskade eller omkomne. Det skjedde ingen ulykker eller alvorlige hendelser i helikoptertrafikken i tilknytning til virksomheten på norsk kontinentalsokkel. Innen annen ervervs-messig luftfart skjedde det seks ulykker, inkludert Kolsåsulykken. En av dem endte med alvorlig personskade da en lasteline utilsiktet løsnet fra et helikopter og traff ryggen til en mann på bakken.

Luftfartstilsynet utarbeider flysikkerhetsstatistikk og foretar analyser, basert på mottatte rapporter fra aktører i luftfarten og Statens havarikommisjon for transport (SHT). Det er SHT som utreder ulykker og hendelser i norsk luftfart, både med norskregistrerte og utenlandskregistrerte fly.

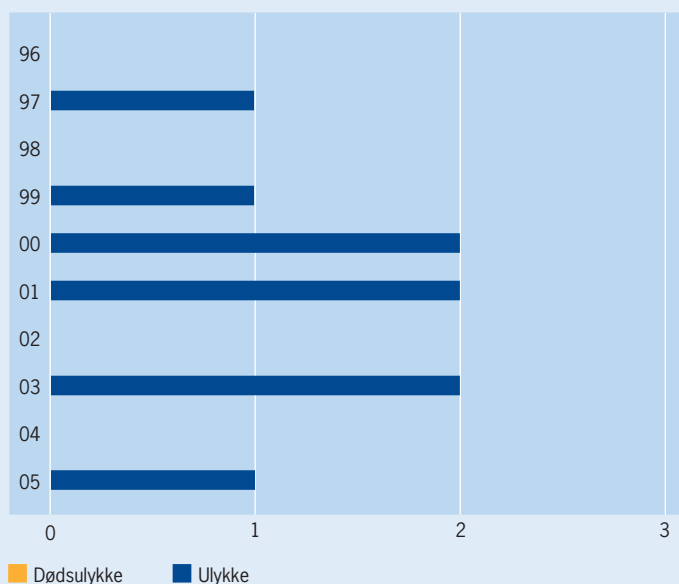
Flysikkerhetsstatistikken er inndelt etter type virksomhet: ruteflyging, annen ervervs-messig flyging og klubb- og privatflyging. For hver type virksomhet presenteres to statistiske oversikter. Figurene 1, 3 og 5 viser utviklingen av antall ulykker siste ti år med norskregistrerte luftfartøy. Figurene 2, 4 og 6 viser innrapporterte ulykker og hendelser i 2005. I sistnevnte type figurer 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. Legg merke til at Luftfartstilsynet siden 2003 har tatt i bruk en ny standard for inndeling av type hendelser (ICAOs standard ADREP 2000). Inndelingen kan derfor ikke sammenliknes direkte med årsmeldinger før 2003.

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

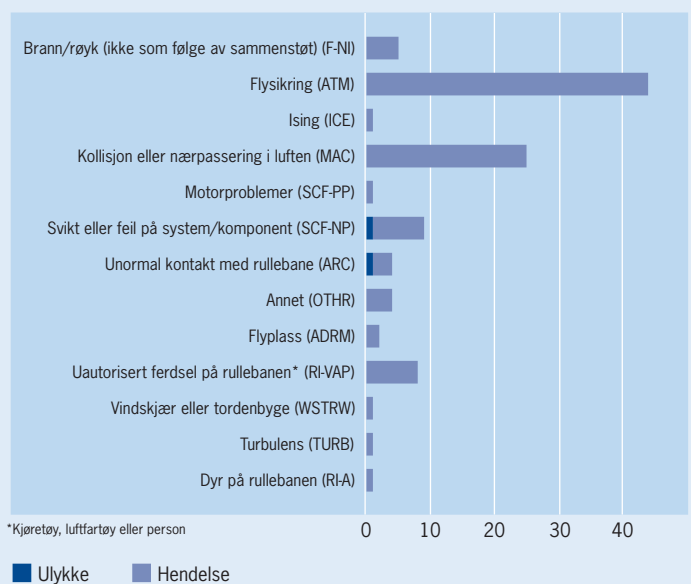
UTVIKLINGEN INNEN ERVERVSMESSIG FLYGING

Ervervs-messig flyging er her delt inn i to hovedkategorier. Den ene omfatter all ruteflyging med passasjerer (figur 1 og 2). Den andre omfatter all annen ervervs-messig flyging, som inkluderer charterflyging, taxifyging, godsflyging, luftambulanse, ervervs-messig skoleflyging, anleggsarbeid med helikopter og all annen arbeidsflyging (aerial work) (figur 3 og 4).

Figur 1: **Ruteflyging.** Antall ulykker med norske luftfartøy de siste ti årene.



Figur 2: **Ruteflyging.** Kategorisering av ulike typer ulykker og hendelser i 2005.





Oppsummering av tallene for 2005

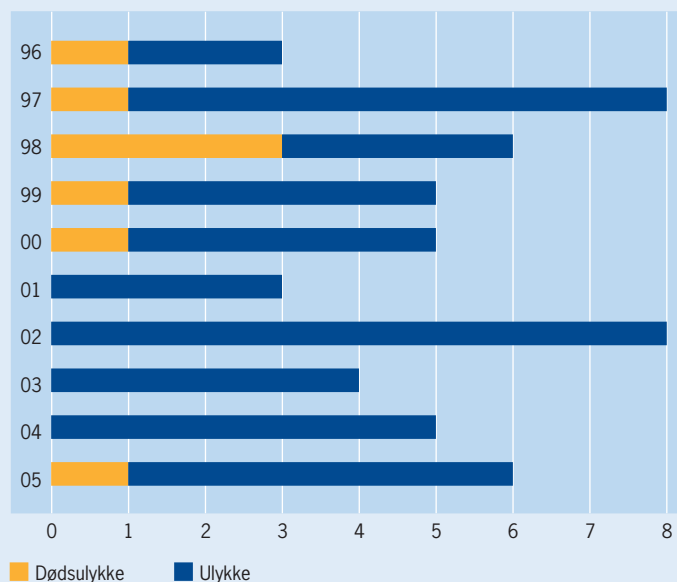
Virksomhet	Konsekvens			Totalt
	Dødsulykke	Ulykke	Hendelse	
Rute	0	2	104	106
All annen ervervsmessig	1	5	28	34
Privat/Klubb	1	6	21	28
Annet	0	0	4	4
SUM	2	13	157	172

Norsk- og utenlandsregistrerte luftfartøy

1. Utviklingen innen ruteflyging

Det skjedde én *ulykke* innen ruteflyging med norskregistrert fly i 2005: Et Widerøe-fly kjørte av banen etter en hard landing på Hammerfest lufthavn, og to personer ble lettere skadd. Til sammen ble det registrert 104 *hendelser* innen ruteflyging. Flertallet av disse er i likhet med tidligere år lufttrafikkrelaterte («Flysikring» og «Kollisjon eller nærpassering i luften»). Disse tilfellene innebærer ofte at den fastsatte separasjonsavstanden mellom luftfartøy har vært underskredet, men i svært få av slike hendelser oppstår det reell kollisjonsfare. Den kanskje mest alvorlige lufttrafikkhendelsen i 2005 skjedde på Charles de Gaulle-flyplassen i Paris 7. november: En norskregistrert Boeing 737-600 fra SAS som nettopp hadde landet, krysset rullebanen der en jumbojet av typen Boeing 747-200 fra Air France var i ferd med å ta av. Tårnkontrollen oppdaget hva som var i ferd med å skje, og jumbojeten rakk å bremse ned før den kom i nærheten av SAS-flyet.

Figur 3: **Annent ervervsmessig flyging.** Antall ulykker siste ti år.



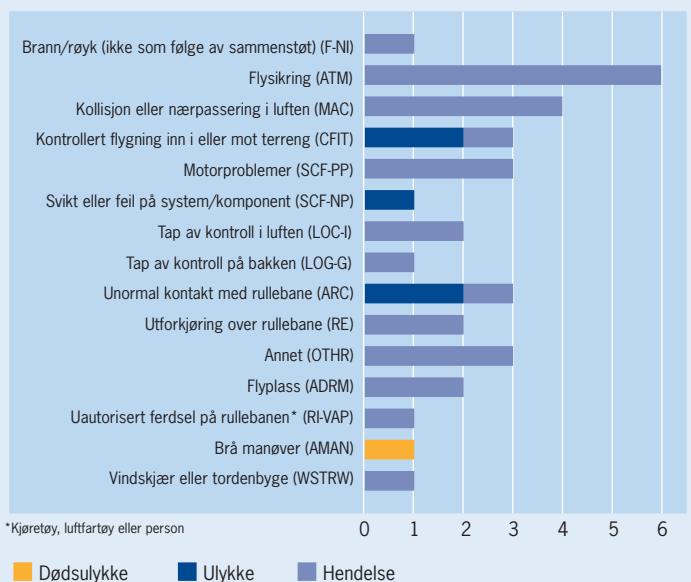
2. Utviklingen innen annen ervervsmessig flyging

Figur 3 og 4 viser ulykker og hendelser innen all ervervsmessig flyging som ikke er ruteflyging med passasjerer. Etter fire år uten dødsulykker innen denne kategorien flyging, inntraff i 2005 den fatale helikopterulykken ved Kolsåstoppen.

Figur 4 viser at seks saker ble klassifisert som ulykker i 2005 (en av ulykkene skjedde med et svenskregistrert helikopter, og vises derfor ikke i figur 3). Av de seks ulykkene skjedde fire med helikopter (under annen virksomhet enn kontinentalsokkelflyging), en med et sjøfly og en med et to-motors småfly.

Helikoptertransport av personer i forbindelse med aktivitetene på kontinentalsokkelen er inkludert i kategorien annen ervervsmessig flyging. Det ble registrert fire hendelser innen kontinentalsokkel-

Figur 4: **All ervervsmessig flyging unntatt ruteflyging.** Ulykker og hendelser i 2005. Antall fordelt på kategori.

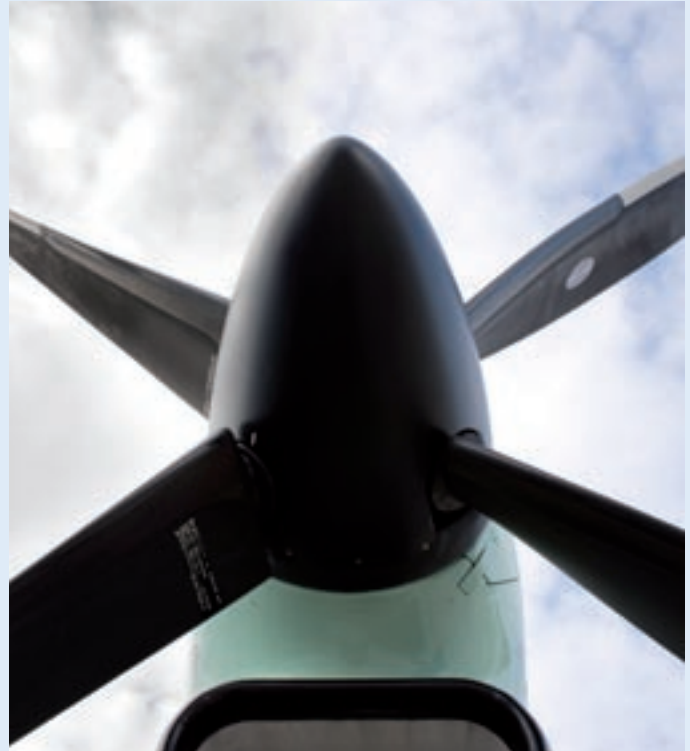


flyging i 2005, men ingen ulykker eller alvorlige luftfartshendelser. Tre av hendelsene var lufttrafikkrelaterte. To av hendelsene innen kontinentalsokkelflyging er inkludert i figur 4, mens de to andre er inkludert i oversiktene for ruteflyging og annen ervervsmessig flyging.

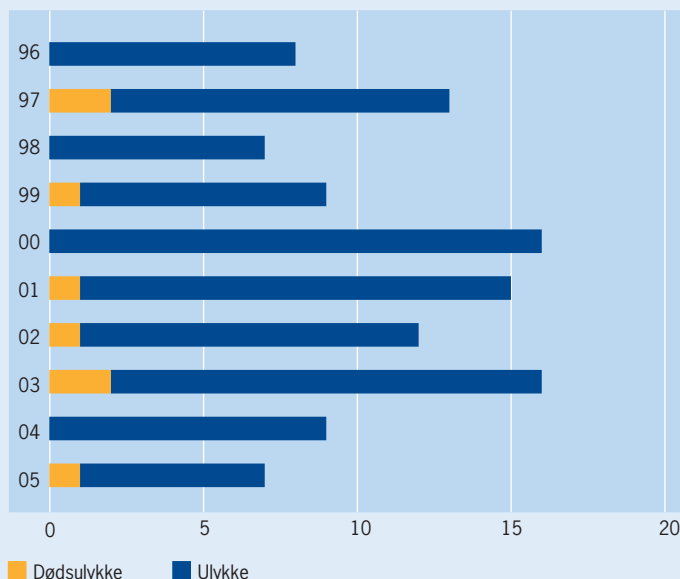
3. Privat- og klubbflyging

Innen klubb- og privatflyging må vi tilbake til 1998 for å finne et tilsvarende lavt antall ulykker, men til forskjell fra 1998 skjedde det en dødsulykke i 2005. Hard landing er en felles faktor for fem av de i alt sju ulykkene, som alle skjedde med motorfly.

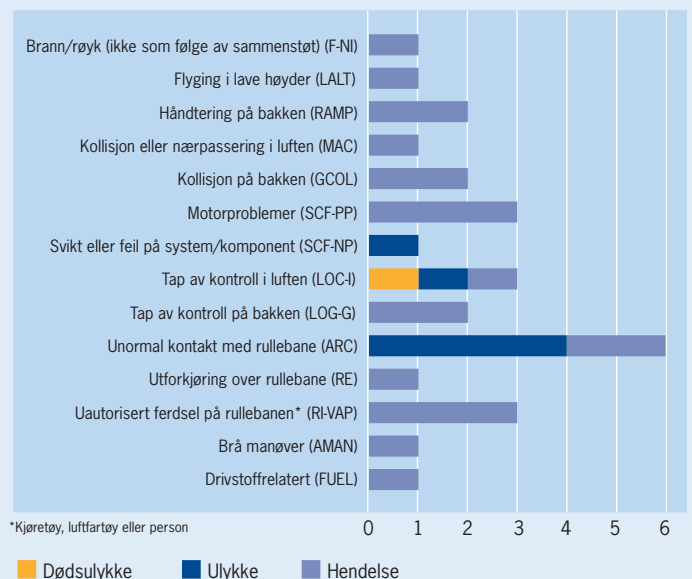
Antall innrapporterte saker totalt var lavere i 2005 enn i 2004: 28 saker (derav 21 klassifisert som hendelser) mot 44 (derav 32 klassifisert som hendelser). For 2005 er «Unormal kontakt med rullebane» den kategorien som omfatter flest av sakene innen privat- og klubbflyging. ■



Figur 5: **Privat- og klubbflyging.** Antall ulykker med norske luftfartøy de siste ti årene.



Figur 6: **Privat- og klubbflyging.** Ulykker og hendelser i 2005. Antall fordelt på kategori.



04 Resultater



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.

Her gis en oversikt over Luftfartstilsynets produksjon på sentrale virksomhetsområder; tilsyn, regelverk, sertifikater, medisinske undersøkelser, HMS, internasjonalt samarbeid, samt utviklings- og prosjektoppgaver.

Omfanget av tilsynet

Tallene nedenfor viser omfanget av tilsyn, inspeksjoner, dokumentgranskninger, godkjennelser og sertifiseringer gjennomført i 2005.

Luftfartstilsynet opererer med tre produksjonsindikatorer på områdene luftfartøy, luftfartsforetak, samt flyplass- og luftfartsanlegg. På dette området utførte Luftfartstilsynet 1176 inspeksjoner, tilsyn og adgangskontroller i 2005. I oversikten vises utviklingen gjennom de siste årene, og en sammenstilling for 2005, av forventet og faktisk produksjon innen det enkelte område.

Målet er at faktisk produksjon skal være minimum 80 prosent av planlagt produksjon. Luftfartstilsynet hadde en nedgang på tre prosent i antall tilsyn utført i 2005 målt mot året før.

Saksbehandlingstid

Luftfartstilsynet har som mål 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 2005.

Sertifikater

Luftfartstilsynets aktivitet ved utstedelser, utvidelser, fornyelser og gjenutstedelser av sertifikater er betydelig. I 2005 ble det avholdt 4239 teoretiske og 1402 praktiske prøver for operative sertifikater/bevis, og 683 teoretiske og 175 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 i Oslo. FMI utfører flymedisinske spesialistundersøkelser av flygere og flygeledere.

Omfang av tilsyn	Antall tilsyn utført i:				Antall tilsyn		
	2001	2002	2003	2004	Mål 2005	Resultat 2005	Måloppnåelse i %
Hovedområder							
Tilsyn med luftfartøy	828	852	891	901	890	887	99
Tilsyn med luftfartsforetak	188	214	197	166	155	147	95
Tilsyn med lufthavner og luftfartsanlegg	79	71	85	86	85	85	100
Sum	1 095	1 137	1 173	1 153	1 130	1 119	99

Legg merke til at metoden for å telle antall tilsyn, adgangskontroller og dokumentgranskninger på luftfartøysiden har blitt endret litt i kategoriseringen i 2004.

Sakstype	Indikator	1. tertial	2. tertial	3. tertial	Gj.snitt
Tilsyn med luftfartsforetak	3 uker	91 %	78 %	80 %	84 %
Tilsyn med flyplasser og luftfartsanlegg	3 uker	100 %	100 %	98 %	99 %

Type legeerklæringer	Antall legeerklæringer i 2005 (2004), innkomne og legenemnd		Antall kjennelser «helsemessig uskicket»			
	2005	(2004)	2002	2003	2004	2005
Legeattest klasse 1	3 925	(3975)	30	14	14	12
Legeattest klasse 2	1 292	(1267)	2	2	5	2
Legeattest flygeleder	489	(505)	1	1	1	2
Legeattest kabinpersonell	591	(617)	5	11	17	9
Legeattest brann- og havaripersonell		(585)	5	11	4	
Legeattest AFIS/HFIS-fullmektig	118	(117)	0	1	0	0
TOTALT	6 415	(7066)	43	40	41	25



Tall for 2005 viser at Luftfartstilsynet mottok 5602 legeerklæringer, FMI undersøkte 1064 personer og i alt 25 personer ble erklært «helsemessig uskikket».

Regelverksutvikling og implementering

Det er i 2005 gjennomført et omfattende og betydelig arbeid med forskriftsutvikling og implementering. Oversikten under viser aktiviteten i 2005.

FORSKRIFT	DATO	ENDRING
Forskrift om gjennomføring av felleseuropeiske bestemmelser om medisinske krav for tjenestegjørende på luftfartøy, BSL JAR-FCL (Flight Crew Licencing) 3 Amendment 3	31. januar 2005 nr 0215	Ny forskrift
Forskrift om gjennomføring av JAR-FCL 1 Amendment 3 (BSL JAR-FCL 1)	1. februar 2005 nr 0090	Ny forskrift
Forskrift om gjennomføring av JAR-FCL 2 Amendment 3 (BSL JAR-FCL 2)	1. februar 2005 nr 0091	Ny forskrift
Forskrift om vibrasjonsovervåkningssystemer for helikopter (BSL D 1-16)	1. februar 2005 nr 0216	Ny forskrift
Forskrift om ikke-ervertsmessig luftfart med helikopter (BSL D 3-2)	15. februar 2005 nr 0138	Ny forskrift
Forskrift om gjennomføring av JAR 21 Amendment 6 om prosedyrer for sertifisering av flymateriell (Opphevet før den trådte i kraft)	14. april 2005 nr 0316	Ny forskrift
Forskrift om gjennomføring av JAR TSO Amendment 7 om tekniske standarder for flymateriell (Opphevet før den trådte i kraft)	14. april 2005 nr 0317	Ny forskrift
Forskrift om gjennomføring av JAR-STD 2 H om syntetiske treningsinnretninger for helikopter	14. april 2005 nr 0336	Ny forskrift
Forskrift om gjennomføring av JAR-STD 3 H om syntetiske flyge- og navigasjonsprosedyretrenerer for helikopter	14. april 2005 nr 0337	Ny forskrift
Forskrift om gjennomføring av JAR-STD 3 A om syntetiske flyge- og navigasjonsprosedyretrenerer for fly	14. april 2005 nr 0338	Ny forskrift
Forskrift om utforming av store helikopterplasser (BSL E 3-5)	29. april 2005 nr 0418	Ny forskrift
Forskrift om gjennomføring av forordning (EF) nr. 1592/2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå... (EASA-forskriften)	23. mai 2005 nr 0459	Ny forskrift
Forskrift om gjennomføring av forordning (EF) nr. 1702/2003 om fastsettelse av gjennomføringsregler for luftdyktighetssertifisering og miljøsertifisering for luftfartøyer og tilhørende produkter... (sertifiseringsforskriften)	24. mai 2005 nr 0461	Ny forskrift
Forskrift om gjennomføring av forordning (EF) nr. 2402/2003 om kontinuerlig luftdyktighet for luftfartøyer og luftfartøyprodukter, -deler og -utstyr og om godkjenning av organisasjoner... (vedlikeholdsforskriften)	24. mai 2005 nr 0462	Ny forskrift
Forskrift om gjennomføring av felleseuropeiske driftskrav for ervertsmessig lufttransport med fly (Joint Aviation Requirements Operations), BSL JAR-OPS 1 amendment 6	24. mai 2005 nr 0481	Ny forskrift
Forskrift om gjennomføring av felleseuropeiske driftskrav for ervertsmessig lufttransport med helikopter (Joint Aviation Requirements Operations), BSL JAR-OPS 3 endringsutgave 3	2. juni 2005 nr 0546	Ny forskrift
Forskrift om flygeoppvisning (BSL D 4-3)	28. juni 2005	Ny forskrift
Forskrift om bruk av system for sikkerhetsvurdering og sikkerhetsoppfølgingsplaner innen flysikringstjenesten (BSL A 1-10)	26. september 2005 nr 1074	Ny forskrift

Utviklingsoppgaver og prosjekter

En rekke av aktivitetene i Luftfartstilsynet utføres som utviklingsoppgaver. Disse oppgavene organiseres som prosjekter og følges opp separat i forhold til regulær drift. Blant prosjektene som er satt i gang i 2005 finner vi arbeidet med avklaring av norsk tilslutning til Single European Sky, et EU-program for å organisere flybevegelser i europeisk luftrom. Fire hovedforordninger i EØS-avtalen utgjør rammen for dette systemet. Dersom Norge slutter seg til Single European Sky vil forordningene bli implementert i EØS-avtalen og senere i nasjonal rett.

Av større prosjekter som er videreført i 2005, kan nevnes arbeidet med nye forskrifter om rapportering av hendelser (ESARR 2), Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på kontinentalsokkelen og deltakelse i det statlige miljøledelsesprosjektet Grønn Stat.

ANNEN AKTIVITET OG OPPGAVER SAFA/SANA-Gruppen

Det er gjennomført 355 SAFA/SANA-inspeksjoner (Safety Assessment of Foreign/National Aircrafts) i løpet av 2005. Luftfartstilsynet styrket arbeidet på dette området, og opprettet en egen SAFA/SANA-gruppe som arbeider med denne type tilsyn på heltid. Denne utviklingen er en følge av økt internasjonal satsning på dette området, blant annet gjennom utvikling av SAFA-programmet, innføring av EUs SAFA-direktiv, og SAFA Alarming Function.

EASA

Norge ble medlem av EASA 1. juni 2005. I forkant bisto Luftfartstilsynet Samferdselsdepartementet i medlemskapsforberedelsene, blant annet gjennom bidrag til St.prp. om norsk medlemskap i EASA, og gjennom høring og gjennomføring av sertifiseringsforordningen og vedlikeholdsforordningen i norsk rett. Luftfartstilsynets nye godkjenninger og sertifikater innenfor disse to områdene utstedes nå i henhold til ny sertifiseringsforskrift og ny vedlikeholdsforskrift.

Luftfartstilsynet har i løpet av året også deltatt i arbeidet innenfor EASA og JAA. Tilsynet er representert i EASAs styre – Management Board, og det rådgivende organet Advisory Group of National Authorities (AGNA). I tillegg deltar tilsynet i EASA-komiteen, som utvikler regelverket sammen med EU-kommisjonen. Arbeidsgruppen for JAAs fremtid (FUJA), der Norge hadde ledervetet, har sluttført sitt arbeid og avlevert sin rapport med anbefalinger om hvordan JAA i sin nåværende form bør avvikles.

KOMMUNIKASJON Medieanalyse 2005

Fjoråret var et godt medieår for Luftfartstilsynet. 2005 har den høyeste andelen positiv omtale og laveste andelen motstridende budskap siden medieanalysene startet i 2003.

Luftfartstilsynet skal være aktiv, ta initiativ, sette dagsorden og prege samfunnsdebatten. Med utgangspunkt i mediestrategien er åpenhet og saklig informasjon grunnlaget for samarbeidet med mediene.

De to siste årene har Luftfartstilsynet hatt en meget høy profil i mediene. Dekningen er mer enn doblet i forhold til 2003, totalt fikk virksomheten 3729 oppslag i 2005.

Ny luftfartsdirektør, fortgang i rekrutteringen og åpningen av Luftfartstilsynet i Bodø har gitt positiv omtale. Samtidig har tilsynet markert seg fordelaktig i en rekke store mediasaker innen sitt kjerneområde flysikkerhet og tilsynsvirksomhet. Eksempler er Avinor-striden, Heliosulykken og Airliftulykken. Ifølge medieovervåkningsbyrået Observer har Luftfartstilsynet håndtert disse sakene ryddig og profesjonelt, og fremstår i sakene som troverdig og tillitvekkende.

PERSONAL

Bemanningsutvikling og sykefravær

Ved utgangen av 2005 hadde Luftfartstilsynet 183 fast ansatte, 109 personer med arbeidssted i Oslo, 72 i Bodø og 2 i Sverige. Av de 109 som er ansatt i Oslo har 10 hatt funksjon som pendlende ledere til Bodø, samt at 16 har hatt funksjon som «spydspisser» i Bodø. Disse 26 personene har hovedsakelig hatt arbeidssted i Bodø.

I løpet av året begynte to personer i fast stilling i Oslo og 29 sluttet. Ansatte som sluttet er erstattet av ansatte i Bodø og i noen tilfeller av midlertidig ansatte og innleie fra vikarbyrå. I Bodø har 59 personer tiltrådt nye faste stillinger. I løpet av 2005 har en person sluttet i Bodø.

Sykefraværet er redusert fra 4 prosent i 2004 til 3,4 prosent i 2005. Gjennomsnittlig sykefravær i Staten er 6,3 prosent. (Statistisk sentralbyrå).

Arbeidet for likestilling

Medarbeiderne i Luftfartstilsynet består av 56 kvinner og 127 menn. Kvinneandelen i virksomheten utgjør 30,6 prosent. Fordelingen mellom kvinner og menn i Luftfartstilsynet må ses i sammenheng med bransjegjennomsnittet i luftfarten hvor det er få kvinnelige flygere, teknikere og ledere.

Kvinneandelen i lederstillinger utgjør 25 prosent, mens mannandelen utgjør 75 prosent. Det er tre kvinnelige toppsjefer i virksomheten. Luftfartstilsynet har tidligere utarbeidet en handlingsplan for likestilling for årene 2005–2008 som skal bidra til å jevne ut skjevheten mellom kjønn innen alle fagområder og i alle typer stillinger. Periodemålet er 25 prosent kvinneandel i mellomleder- og topplederstillinger. ■

04 Økonomi



Luftfartstilsynets midler har i 2005 vært fordelt på inntekter og kostnader for den løpende driften, samt merkostnader knyttet til flyttingen av Luftfartstilsynet til Bodø. Budsjett og regnskap er fordelt tilsvarende.

Både for drifts- og flyttekostnader har Luftfartstilsynet holdt seg innenfor bevilgede budsjettammer. Innen de gitte rammene har det vært mulig å opprettholde en tilnærmet normal drift for alle tilsynets oppgaver, og samtidig holde en ønsket progresjon i flytteprosessen.

Lønn utgjør 57 prosent av samlet utgiftsramme for Luftfartstilsynets driftsmidler. Dette er på samme nivå som i tidligere år. For øvrig viser driftsregnskapet at reiseaktiviteten i tilsynet har vært stor i 2005. I all hovedsak er dette reiser i forbindelse med tilsynsbesøk, men det internasjonale engasjementet har også i år vært stort.

Det har vært en økning i gebyrsatsene i 2005. Tilsynets inntekter er i stor grad styrt av aktiviteten i markedet. Samlet viser regnskapet at gebyrinntektene ligger 2,5 prosent over budsjettet.

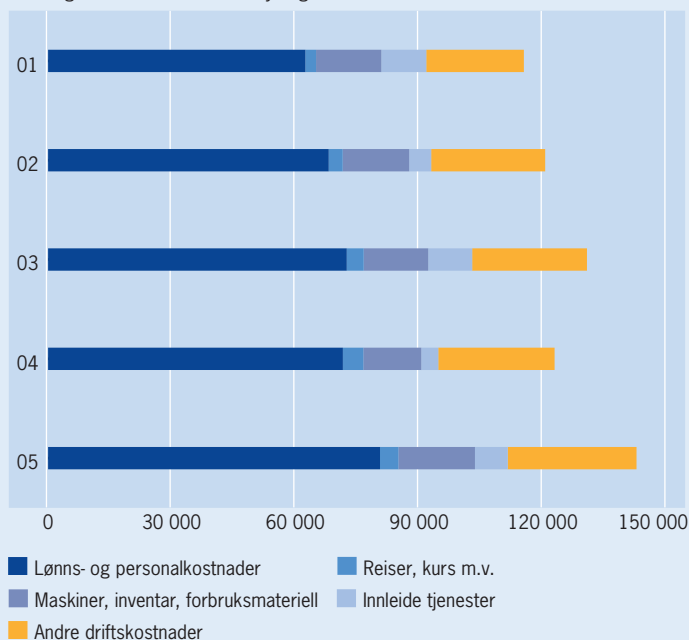
Flytteprosessen ble i 2005 betydelig forsert, og dette har medført et



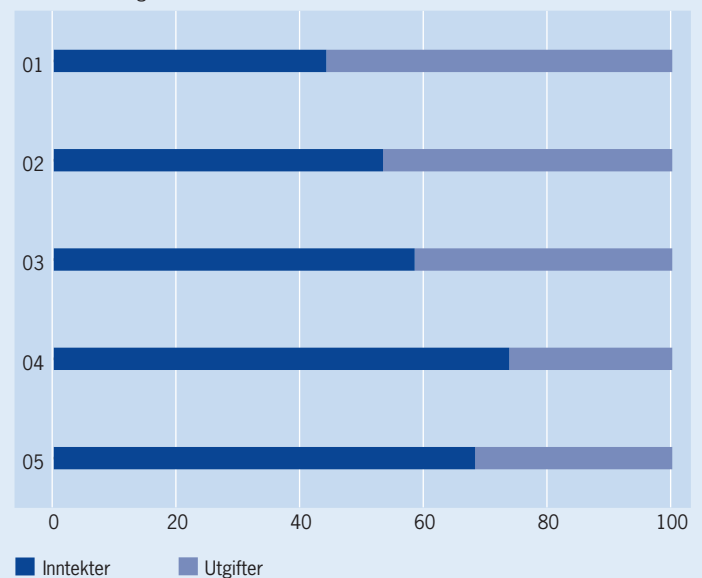
større forbruk av flyttebevilgningen enn i tidligere år. Kostnadene til flytting har i 2005 særlig vært knyttet til rekruttering, dobbelbemanning og opplæringstiltak. I løpet av 2005 har mange medarbeidere med arbeidssted i Oslo sluttet. Nyrekrutteringen i Bodø har imidlertid vært større enn avgangen, og i siste del av 2005 var totalt 183 fast ansatte i Luftfartstilsynet. De nyansatte har både deltatt i opplæringsprogrammer med intern kompetanseoverføring, og fått opplæring gjennom ekstern bistand.

Tilpasning av nye lokaler i Bodø har også vært en betydelig merkostnad knyttet til flyttingen.

Driftsutgifter (uten kostnader til flytting)



Kostnadsdekning



Presentasjon av regnskapstall fra statsregnskapet for 2005

Kapittel 1313

Post	Underpost	Beløp	Bevilgning	Avvik
01	11 Stillinger	68 204 595,53		
	12 Ekstrahjelp			
	13 Bistillinger	2 599 161,67		
	17 Styrever, råd, utvalg			
	18 Trygder, pensjon	9 698 071,26		
Sum lønn og godtgjørelse		80 501 828,46		
01	21 Maskiner, inventar, utstyr	3 253 963,09		
	22 Forbruksmateriell	1 202 030,86		
	23 Reiseutgifter, kurs, m.v.	18 572 635,87		
	24 Kontortjenester	7 403 142,65		
	25 Konsulent tjenester m.v.	7 947 870,18		
	26 Andre driftskostnader	12 608 120,60		
	27 Vedlikehold og drift av maskiner og transportmidler	901 058,66		
	28 Vedlikehold av bygg/anlegg	174 513,56		
	29 Drift av bygning, lokalleie	10 149 669,89		
Sum andre driftsutgifter		62 213 005,36		
01		142 714 833,82	132 100 000,00	
	Overføring fra 2004		5 051 000,00	
	Ekstrabevilgning lønnsoppgjør		1 100 000,00	
	Merinntektsfullmakt		2 288 287,42	
	Refusjoner		4 314 015,00	
Sum kapittel 1313, post 01		142 714 833,82	144 853 302,42	- 2 138 468,60
Sum post 22	Utgifter til flytting	69 890 945,05	71 909 874,59	- 2 018 929,54

Kapittel 4313

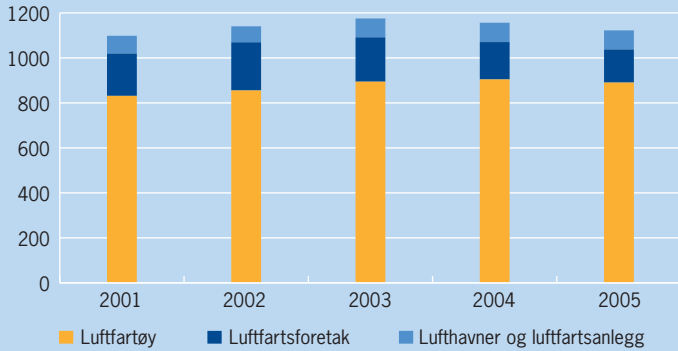
Post	Underpost	Beløp	Bevilgning	Avvik
Sum post 01	Inntekter fra tilsyn	92 888 287,42	90 600 000,00	2 288 287,42
02	11 Refundert, fakturert	3 120 156,00		
16 og 18	11 Refundert fødsels- og sykepenger, lønn	1 193 859,00		
Sum post 02, 16, 18 – Refusjoner		4 314 015,00	0,00	4 314 015,00
Sum kapittel 4313		97 202 302,42	90 600 000,00	6 602 302,42

Kapittel 5309

Post	Underpost	Beløp	Bevilgning	Avvik
29	Diverse inntekter	107 140,00	0	107 140,00

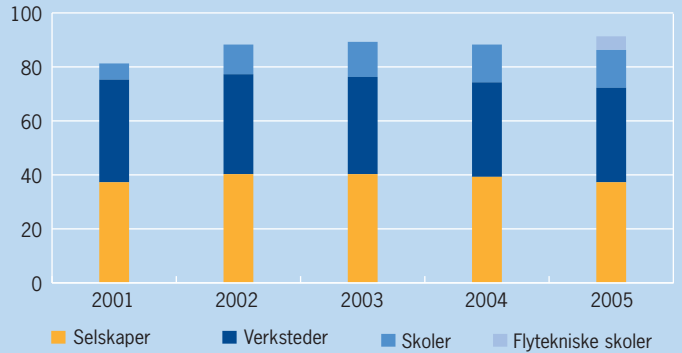
PRODUKSJON

Antall tilsyn, inspeksjoner og adgangskontroller (2001–2005)

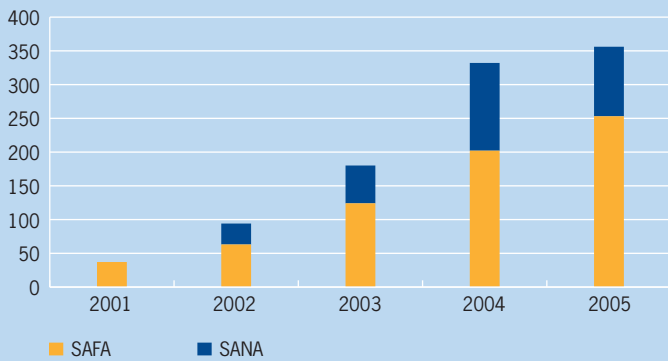


TILSYNSOBJEKTER

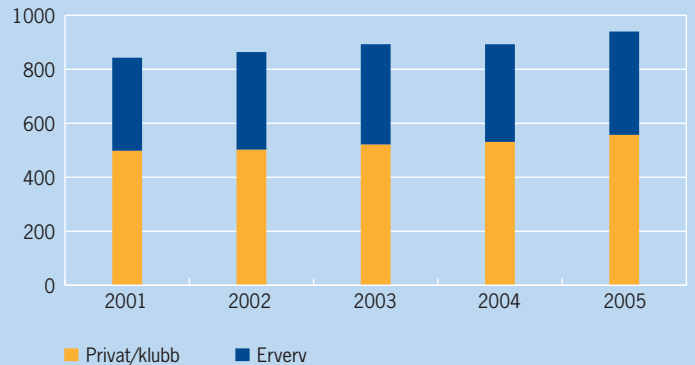
Antall fly-/helikopterselskaper, -verksteder og -skoler innen ervervsmessig luftfart i Norge (2001–2005)



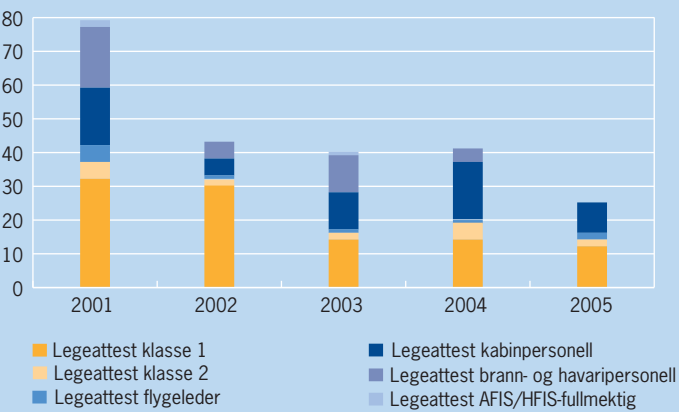
Antall SAFA/SANA-inspeksjoner (2001–2005)



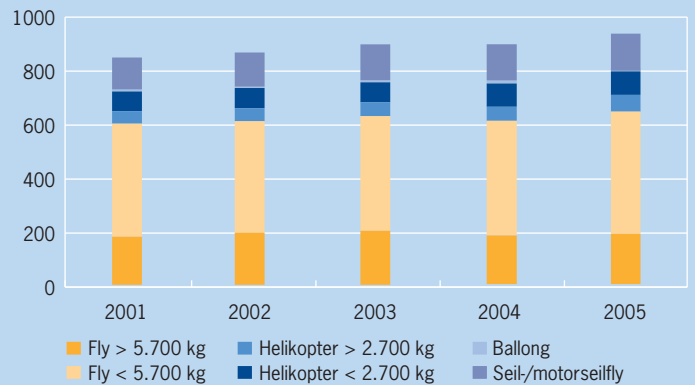
Antall luftfartøy i privat og ervervsmessig luftfart (2001–2005)



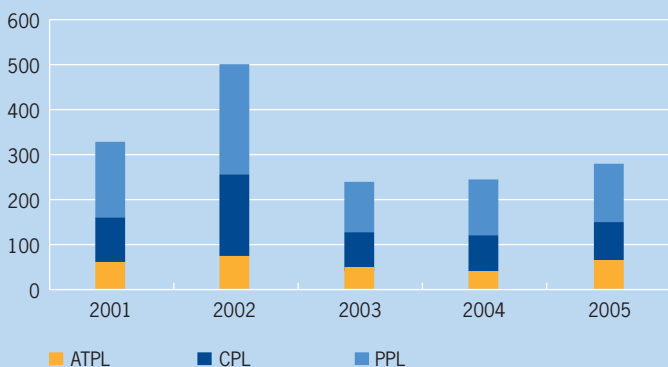
Antall kjennelser «helsemessig uskikket» (2001–2005)



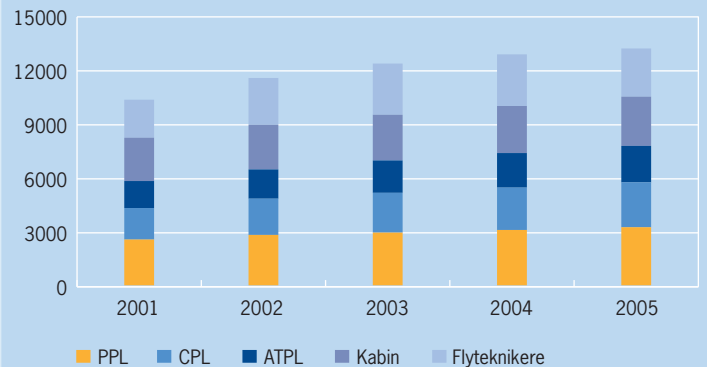
Antall luftfartøy etter kategori (2001–2005)



Antall nytstedte flygersertifikater (2001–2005)



Antall sertifikater i ulike kategorier (2001–2005)



KOMMUNIKASJONSKART FOR LUFTFARTSTILSYNET

De som setter rammer

- Stortinget
- Regjeringen
- Samferdselsdepartementet
- Andre departementer
- Internasjonale organisasjoner:
 - EU/EØS
 - ICAO, JAA/EASA, ECAC, EUROCONTROL

De som har faglig kunnskap

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



De etaten er til for

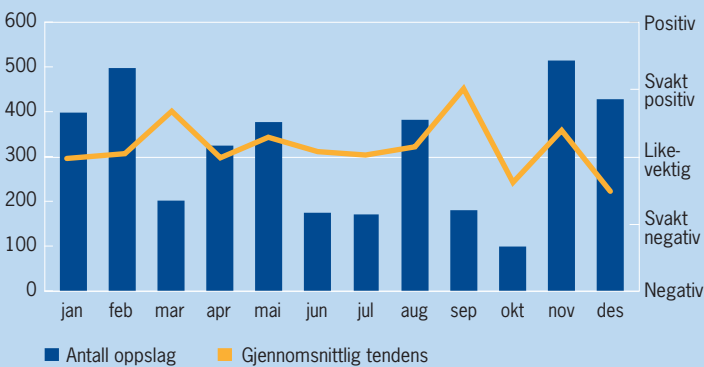
- Passasjerer
- Tilsynsobjekter, bl.a. fly- og helikopterselskaper, flyplasser, flysikringstjenester, verksteder, flyskoler, flyklubber og personell i luftfarten
- Berørte, bl.a. beboere ved flyplasser

De som har ad hoc-interesser

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

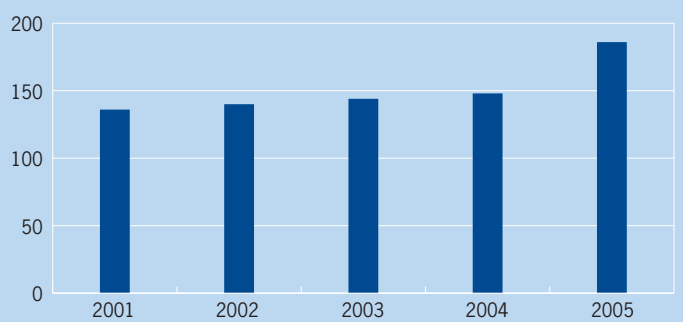
KOMMUNIKASJON

Luftfartstilsynet i mediene: Publisitet og tendens (2005)

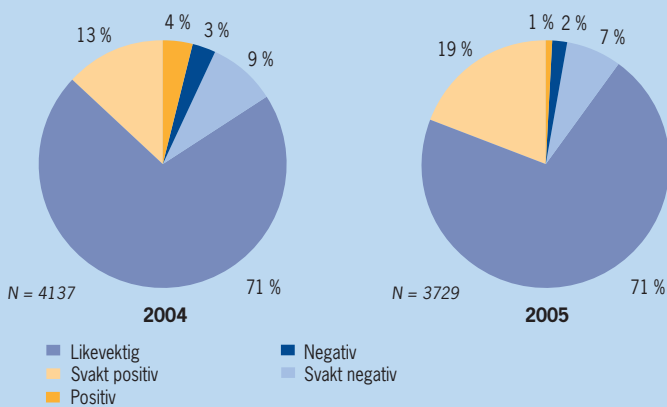


PERSONAL

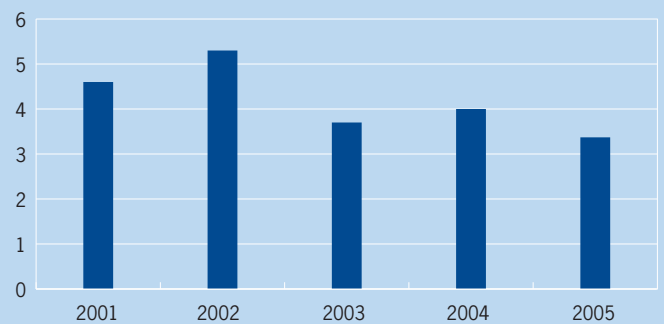
Antall ansatte (2001–2005)



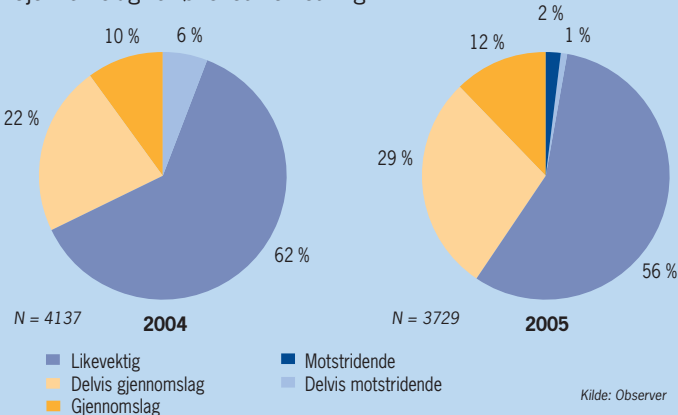
Tendens i medieomtalen



Sykefravær (2001–2005)

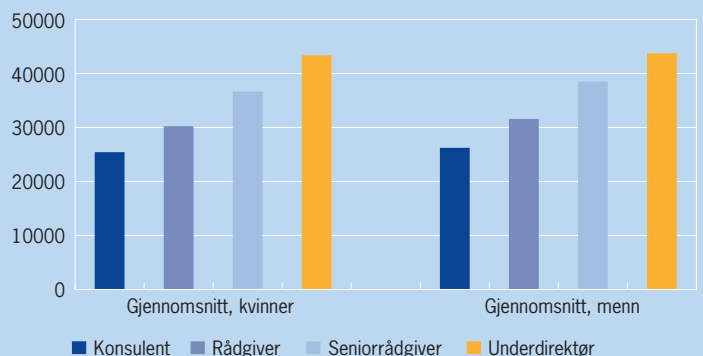


Gjennomslag for ønsket fremstilling



Kilde: Observer

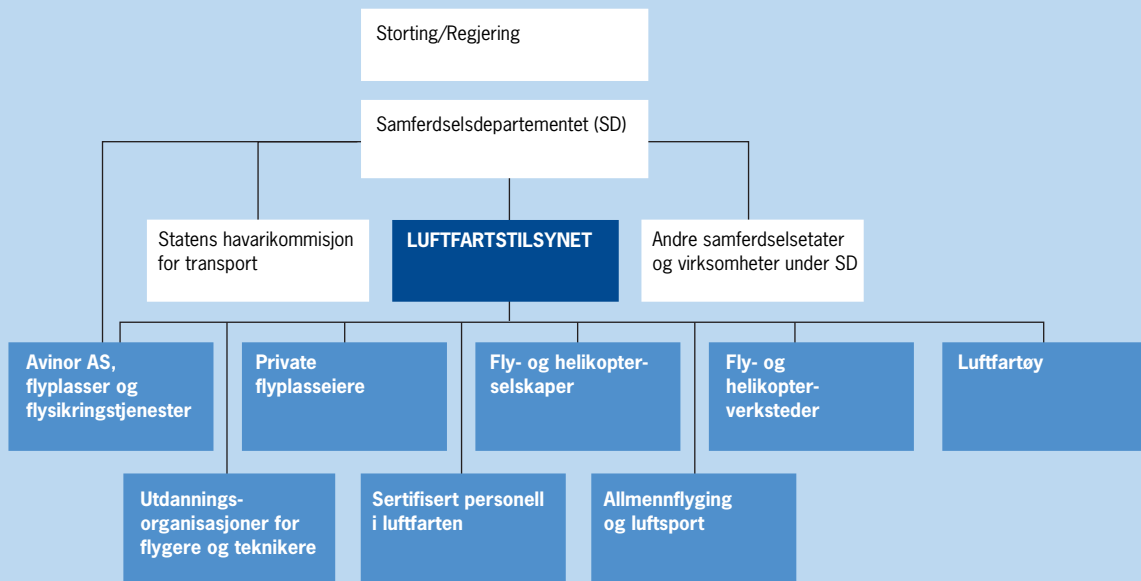
Månedslønn for kvinner og menn (2005)



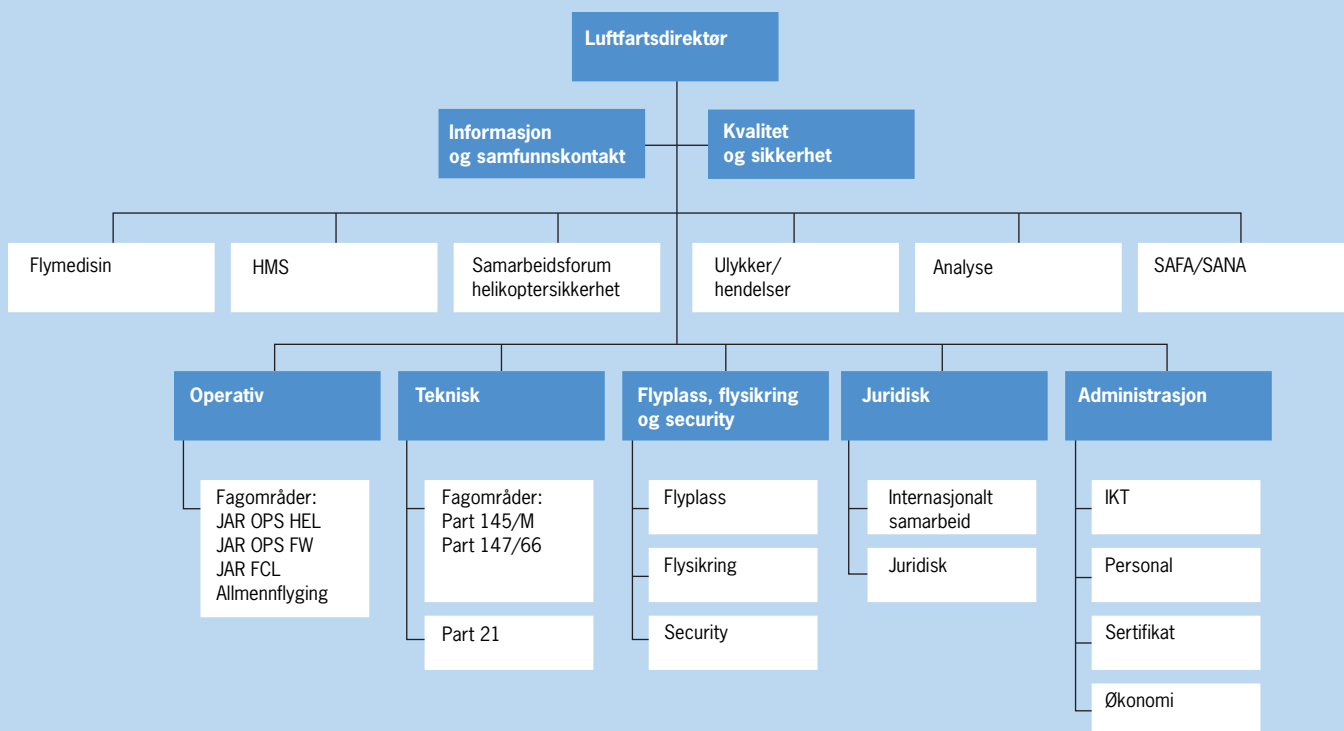
04 Organisasjon



Norsk luftfart



Luftfartstilsynet per 1. mai 2006



04 Ordliste



AOO (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.

AIC (Aeronautical Information Circular) Rundskriv fra Luftfartstilsynet som kan omhandle flysikkerhet, flynavigasjon, tekniske, administrative eller bestemmelsesmessige områder.

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

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.

CRM (Crew Resource Management)

DGPS (Differential Global Positioning System) Forbedret utgave av GPS.

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

Driftstillatelse Tillatelse til å drive annen ervervsmessig 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 typesertifisering, 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.

Ervervsmessig 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) Luftfartsmyndighetene i USA.

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

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

GPS: Global Positioning System. Satellitnavigasjonssystem.

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

Hendelse: En begivenhet i forbindelse med bruken av et luftfartøy som ikke er en luftfartsulykke, men som har eller vil kunne ha ugunstig innvirkning på sikkerheten ved luftfartsoperasjoner. Betegnes som alvorlig dersom omstendighetene tilsier at det nesten inntraff en luftfartsulykke.

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

ILS (Instrument Landing System)

JAA (Joint Aviation Authorities) Sammenlutning av europeiske luftfartsmyndigheter som samarbeider om utvikling av forskrifter og sikkerhetstilsyn innen sivil luftfart. Avvikles i løpet av 2007–2008.

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

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

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

Konesjon kreves for å anlegge, inneha eller drive en landingsplass. Konesjonen 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 ervervsmessig 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.

MAST (Maintenance Standardisation Team) Inspeksjon av luftfartsmyndighet på vedlikeholdsområdet i regi av JAA/EASA.

MREL (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 flymaterieell.

OPST (Operation Standardisation Team) Inspeksjon av luftfartsmyndighet innenfor ervervsmessig luftfart i regi av JAA/EASA.

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

PCA (Primary Certification Authority) En luftfartsmyndighet som er godkjent til sertifisering av flymaterieell.

POA (Production Organisation Approval) Autorisasjon for produksjonsbedrifter som skal lage flymaterieell.

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 luftfartøyer 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 ervervsmessig 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-initiativ om harmonisering av europeisk regelverk for å oppnå et enhetlig styrt luftrom i Europa.

SESAR (SES ATM Research Programme) Utviklingsprosjekt i regi av SES for å få ny teknologi innenfor flysikringstjenesten.

SHT (Statens havarikommisjon for transport) er en offentlig undersøkelseskommisjon som har til oppgave er å undersøke ulykker og hendelser innen luftfart, veitrafikk og jernbane.

STC (Supplemental Type Certificate)

STK (Skandinavisk tilsynskontor) Skandinavisk samarbeidsorganisasjon som fører tilsyn med SAS-konsernet.

Tilråding En sikkerhetstilråding skal angi hvilke forhold som bør vurderes rettet på for å hindre nye tilfeller av samme eller lignende art.

TSO (Technical Standard Order) Den amerikanske luftfartsmyndighetens 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 et system eller deler av systemet fortsatt fungerer i samsvar med de bestemmelser som er fastsatt som vilkår for virksomheten.



**UTGITT AV
LUFTFARTSTILSYNET**

Postadresse
Postboks 243
8001 Bodø

Besøksadresser
Olav V gate 56–58, Bodø
Rådhusgata 2, Oslo

Telefon: 75 58 50 00
Telefaks: 75 58 50 05

E-post: postmottak@caa.no
www.luftfartstilsynet.no