

Årsmelding



20 09



INNHold

LUFTFARTSDIREKTØRENS INNLEDNING.....	3
DET SKJEDDE I 2009.....	5
LUFTFARTSTILSYNETS MILJØARBEID	8
TILSYN MED LUFTFARTSTILSYNET	10
ET FELLES EUROPEISK LUFTROM	11
FLYSIKKERHET – FOR DEG OG MEG	14
FLYSIKKERHETSFORUM FOR OPERATØRER AV INNLANDSHELIKOPTRE (FSF).....	16
TALLENES TALE – ULYKKESSTATISTIKK FOR INNLANDSHELIKOPTERVIRKSOMHET	17
LUFTFARTSTILSYNETS HISTORIE	19
ENDELIG ET EGET HUS	21
NØKKELTALL OG STATISTIKK	21

Luftfartstilsynet er et uavhengig forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet med myndighetsansvar innen norsk sivil luftfart. Hovedoppgaven er å bidra til økt sikkerhet i luftfarten. Luftfartstilsynet fastsetter regler, utøver adgangskontroll og fører tilsyn med bl.a. flyselskaper, verksteder, flyskoler, luftfartøyer, sertifikatinnhavere og lufthavner. Les mer om de oppgavene Luftfartstilsynet har på www.luftfartstilsynet.no

Forsideillustrasjon:colourbox.com Foto side 4,5,20,21: Bjørn Eirik Rygg Lunde

Luftfartsdirektørens innledning

Luftfarten er en dynamisk næring. Svært få andre næringsaktører blir så hardt rammet når konjunktorene svinger og terroraksjoner skjer som luftfarten. Etter terroraksjonene i USA 11. september 2001 falt passasjertallene dramatisk for flyselskaper over hele verden. Det var utfordrende for noen hver i denne bransjen å tilpasse produksjonen til den etterspørselen som over natten var blitt dramatisk redusert.



*Luftfartsdirektør
Heine Richardsen*

Fra slutten av 2008 og gjennom store deler av 2009 rammet krisen luftfarten på nytt. Verdensøkonomien fikk en solid nedtur og dette rammet også norske luftfartsaktører. Både Avinor og norske flyselskaper meldte om kraftig nedgang i passasjertallet, noe som i sin tur førte til at forventede inntekter uteble.

Det er en stor utfordring å skulle snu seg rundt når slike uforutsette hendelser inntreffer. Men norske luftfartsaktører viste også i 2009 at de kan ta denne type utfordringer og komme trygt ned på beina, samtidig som sikkerheten ivaretas på best mulig måte.

Året 2009 har også vist at norsk luftfart fortsatt har et sikkerhetsnivå på høyt internasjonalt nivå. For å nå - og holde - et slikt nivå er Luftfartstilsynet avhengig av et godt samarbeid med alle deler av norsk luftfart, dette er nemlig ikke noe luftfartsmyndighetene greier alene.

Men selv om sikkerhetstenkingen er fremtredende hos norske aktører og nivået høyt, skal vi ikke hvile på laurbærene. Et fortsatt høyt sikkerhetsnivå krever at både myndighetene og virksomhetene har et kontinuerlig fokus på dette arbeidet i hverdagen – fra toppledelsen og helt ned i bunnen av enhver luftfartsorganisasjon.

Norsk luftfart er en integrert del av europeisk luftfart. Gjennom det europeiske flysikkerhetsbyrået EASA har vi fått felles europeiske regler på flere områder. I årene som kommer vil stadig flere områder av luftfarten få et felles europeisk regelverk å forholde seg til.

Også for Luftfartstilsynet har dette ført til mer arbeid, økte ressursbehov og utvidelse av våre tilsynsoppgaver i årene som har gått siden de første felleseuropeiske skrittene ble tatt i 2003.

Men dette er en utfordring som Luftfartstilsynet har tatt og gjennomført på en profesjonell måte. Det er gledelig å notere at tilbakemeldingene vi har fått fra blant andre EASA tyder på at vi har kommet på det nivået vi bør være. Også andre internasjonale tilsyn med norske luftfartsmyndigheter har gitt lignende resultater. ESA, Eurocontrol og ICAO finner norske aktører og myndigheter i harmoni og forståelse med regelverket. Dette er svært viktig i en internasjonal virksomhet der disharmoni mellom landene kan føre til ulike konkurranser.

I årene som kommer vil stadig flere deler av luftfarten få felles europeiske regler og internasjonalt anerkjente standarder å forholde seg til.

Det er alltid utfordrende å implementere nytt regelverk innen en komplisert næring som luftfarten er. Her er deltakelse fra markedet en vesentlig faktor for å kunne lykkes. Man må tidlig inn i prosessen slik at innspill kommer i en tidlig del av forskriftsarbeide, der påvirkningsgraden er reel. Luftfartstilsynet vil invitere markedet til informasjonsmøter og seminarer der regelverksendringer vil være sentrale tema.

I løpet av 2009 har Luftfartstilsynet jobbet med en rekke prosjekt som har gitt organisasjonen et løft. Ny lederstruktur, lederopplæring, lederverdier, etiske retningslinjer og kulturverdier skal gi oss felles verdigrunnlag internt så vel som eksternt.

En omorganisering av våre jurister er gjennomført, der vi får juridisk kompetanse ut i de flyfaglige avdelingene og derav vil vi styrke produktene som skal leveres og unngå interne administrative øvelser. Et argument for gjennomføringen er at vi vil levere bedre kvalitet på forvaltningen i vår oppgaveløsning.

Heine Richardsen
luftfartsdirektør



Luftfartsdirektør Heine Richardsen med mange av Luftfartstilsynets ansatte samlet på tomten for nybygget i desember 2009.

Det skjedde i 2009



Luftfartstilsynet får nytt bygg i Sjøgata

I mars underskriver Luftfartstilsynet kontrakt med Ole Kr. Ertsvik AS om bygging av nytt kontorbygg for Luftfartstilsynet i Bodø. Bygget ved havnebassenget i Bodø blir på rundt 7 500 kvadratmeter. Miljøhensyn er en av føringene som Luftfartstilsynet har lagt til grunn for bygget, som skal være klart for innflytting 1. juli 2011.

Luftfartstilsynet lanserer nytt nettområde – "Basisforordningen"

EUs flysikkerhetsbyrå EASA (European Aviation Safety Agency) gjennomfører i 2009 høringer av utkast til nye felleseuropeiske forordninger som skal dekke områdene sertifisering av flygebesetninger, operasjoner av luftfartøy, krav til luftfartsorganisasjoner og krav til nasjonale luftfartsmyndigheter. De nye bestemmelsene vil etter planen tre i kraft i 2012 og berøre svært mange aktører innen norsk luftfart. For å nå enkelt ut med informasjon om regelverket og de endringer dette vil medføre, lanserer Luftfartstilsynet et nytt nettområde kalt Basisforordningen.

Økt flysikkerhet for innlandshelikoptre

I mai blir flysikkerhetsforum for operatører av innlandshelikoptre (FsF) opprettet. FsF skal arbeide aktivt for en vesentlig forbedring av flysikkerheten med innlandshelikoptre, og for at antallet luftfartsulykker og alvorlige hendelser med slike fartøy skal reduseres kontinuerlig. Dette skal forumet gjøre ved å være en pådriver i forhold til ansvarlige myndigheter, ved å drive holdningsskapende arbeid blant operatørene og kundene og ved å ta opp problemstillinger som har betydning for helikoptersikkerheten. Forumet består av ulike aktører fra bransjen og ledes av seksjonssjef Geir Hamre i Luftfartstilsynet.

Ny forskrift om merking av luftfartshinder

Luftfartstilsynet har på høring utkast til ny forskrift om merking av luftfartshinder. Forslaget stiller blant annet skjerpede krav til merking av luftfartshinder. Høringsuttalelsene viser at det er uenighet om innretningen av forskriften. Luftfartstilsynet vil derfor foreta en omfattende revidering av forskriftsutkastet i 2010.

VFR-guide for 2009 (Visual flight rules)

I april er VFR-guide for 2009 klar. VFR-guiden gir allmennflygere oversikt over noen av de viktigste hensynene de må ta når de skal fly i Norge. Guiden er laget for å gi innspill i planlegging og gjennomføring av flyturer i norsk luftrom.

Endring av konsesjonsvilkår for Moss lufthavn, Rygge

I konsesjonsvilkårene fra 2004 for Moss lufthavn, Rygge, ble det satt et tak på 750 000 flyreisende per år. Etter omkring ett års drift finner eieren av lufthavnen, Forsvaret, ut at trafikkttet er til hinder for en økonomisk forsvarlig drift av lufthavnen. I 2009 søker derfor Forsvaret om at passasjertaket erstattes med et trafikkttak på 21 000 kommersielle flybevegelser per år. Luftfartstilsynet innstiller overfor Samferdselsdepartementet på at vilkårene endres slik at den årlige sivile trafikken i konsesjonsperioden ikke overstiger 21 000 kommersielle flybevegelser eller 44 000 flybevegelser totalt.

Kontroll av fremmede luftfartøy

I juni samles et førtitalls representanter for styringsgruppen ESSG (European SAFA Steering Group) i Bodø. De diskuterer blant annet hvordan arbeidet med tilfeldige sikkerhetskontroller av luftfartøy fra land utenfor Europa skal gjennomføres og hvilket omfang dette arbeidet bør ha i fremtiden. Dette er sjuende gang styringsgruppen møtes og det er tre år siden Norge sist var vertskap. Resultatene fra sikkerhetskontrollene danner i stor grad grunnlaget for utarbeidelsen av EUs liste over usikre flyselskaper, som populært benevnes som EUs svarteliste.



Felles gjennomgangshøyde i deler av Nord-Europa

Statens havarikommisjon for transport kom i 2007 med en tilråding om å vurdere en heving av gjennomgangshøyden til 10 000 fot i norsk luftrom. Med bakgrunn i denne tilrådingen, og i sammenheng med "Eurocontrols Airspace & Navigation Team" sine initiativ for å gjennomføre dette på så store geografiske områder som mulig, inviterer Norge sine naboland til et samarbeid om en endring til felles gjennomgangshøyde. Eurocontrol gjennomfører en "mulighetsstudie" for å vurdere om tiltaket er gjennomførbart. Resultatet er en enighet mellom Estland, Finland, Sverige og Norge om å gå videre med dette prosjektet. En sikkerhetsvurdering av endringen er også under planlegging.

Ulykker 2009

Et helikopter fra Heli-Team AS styrter i Rostadalen i Troms og en person omkommer. Totalt blir det registrert 19 ulykker i 2009 mot 16 ulykker året før. Privatflyging har det høyeste tallet på seks år, noe som forklarer økningen fra 2008 til 2009. Forhold som teknologisk utvikling, fokus på "menneskelige faktorer" samt organisatoriske årsaker har bidratt til at antall flyulykker har gått betydelig ned de siste 40 årene.

Laserhendelser

Luftfartstilsynet registrerer 126 hendelser med laser mot fly i 2009 mot fem året før. Mer systematisk rapportering til Luftfartstilsynet er en viktig årsak til økningen. Også i andre land har det vært en økning i antall laserhendelser, noe som gjør at Luftfartstilsynet ser på dette som en ny og svært bekymringsfull trend. De siste to årene har Luftfartstilsynet jobbet med å få dette problemet på dagsorden, blant annet ved å være pådriver for å få revidert forskriften om strålevern, og involvere Politidirektoratet og Politiets sikkerhetstjeneste i arbeidet med å forebygge laserhendelser.

Birdstrikes

Luftfartstilsynet registrerer 314 kollisjoner mellom fugl og fly i fjor mot 256 kollisjoner i 2008. En del av økningen skyldes bedre innrapporteringssystem og større fokus på rapportering. En større fuglebestand, som endres fra år til år, kan også være årsak til økningen i antall fuglekollisjoner.

Luftfartskonferansen

Temaet for årets luftfartskonferanse er miljø. På agendaen står blant annet foredrag om luftfarten i et globalt perspektiv, arbeidsmiljø i cockpit og kabin og miljøarbeid i Norges største flyselskap. Konferansen samler 284 deltakere.

Luftfartstilsynets miljøarbeid

1. juli 2009 ble stillingen som miljøkoordinator besatt i Luftfartstilsynet. Stillingen ble opprettet som følge av økt fokus på miljøeffekter og miljøtiltak innen luftfart både, nasjonalt og internasjonalt.

Samferdselsdepartementet ba i 2007 Luftfartstilsynet om å avklare sitt ansvar og kompetansebehov når det gjaldt tilsyn med virksomhetene og deres miljøansvar. Videre ble det påpekt at Luftfartstilsynet har et miljøansvar som tilsynsmyndighet, regelverksutvikler og luftfartssakkyndig.

For å ivareta dette ansvaret må Luftfartstilsynet ha både teknisk, operativ og juridisk innsikt i problemer og løsninger knyttet til de sentrale miljøutfordringer norsk luftfart står overfor. Tilsynet har allerede veldig mye av den kompetansen som skal til, men denne er spredt i organisasjonen på de ulike fagavdelingene.

Noe av hensikten med miljøkoordinatorstillingen er å fungere som et samlende punkt både utad og internt når det gjelder miljørelaterte saker, og dermed bidra til best mulig samhandling og ressursutnyttelse.

I oppstartsfasen har miljøkoordinatoren først og fremst hatt fokus på å revidere Luftfartstilsynets mål og strategi på miljøområdet, for å ha en oppdatert ramme for det videre arbeidet. Dette kom på plass like før jul i 2009:

Luftfartstilsynets overordnede målsetning for luftfart og miljø

Luftfartstilsynet skal være en aktiv pådriver for en sikker og samfunnstjenlig luftfart. Med dette menes luftfart hvor sikkerhet er grunnleggende og hvor luftfarten er effektiv og tilgjengelig, samtidig som miljømessige hensyn ivaretas.

Luftfartstilsynet skal bidra med kompetanse når det gjelder de sentrale miljøutfordringene for luftfarten knyttet til støy og utslipp. Tilsynet skal også være en aktiv pådriver og støttespiller både i det nasjonale og internasjonale arbeidet for en mer miljøvennlig luftfart, gjennom:

- God samhandling med andre myndigheter på miljøområdet for å utnytte felles fag- og forvaltningsressurser
- Høy grad av bevissthet og kompetanse internt i etaten på miljøområdet. Dette ivaretas gjennom internt miljøforum og gjensidig informasjonsutveksling
- Miljøaspektet skal gjenspeiles i holdninger, prosedyrer og saksbehandling.
- Sikkerhetsmessige aspekter må alltid veie tyngst, men tiltak for å begrense den miljømessige ulempen skal alltid vurderes

Videre ble det prioritert å delta i viktige miljøfora nasjonalt og internasjonalt, både for å bidra i det pågående arbeidet her og for å synliggjøre Luftfartstilsynet som en aktør på miljøområdet.

Blant de møtene Luftfartstilsynet deltok på i 2009 var ICAOs Conference on Aviation and Alternative Fuels, der man på bakgrunn av siste forskning og framdrift ble enige om et globalt rammeverk som verktøy i overgangen til alternativt drivstoff i luftfarten.

ICAO arrangerte i tillegg et eget høynivåmøte om luftfart og miljø der man ble enige om luftfartens mål og ambisjoner i miljørammen, som innspill til FNs klimapanel i København.

Luftfartstilsynet var representert også her, i tillegg til at vi er fast representert i ICAOs Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP) og ECACs arbeidsgruppe Abatement of Nuisances Caused by Air Transport (ANCAT), som begge arrangeres årlig.

Et viktig forum er dessuten den Nordiske arbeidsgruppen for luftfart og miljø, N-ALM, hvor nordiske luftfartsmyndigheter, operatører og tjenesteytere møtes. Gruppen rapporterer til alle nordiske luftfartsdirektører.

FAKTA – Luftfartens miljøpåvirkning

Utslipp fra luftfart utgjør omkring 3 prosent av de globale utslippene av CO₂, men med store regionale forskjeller. CO₂-utslippene fra sivil luftfart forventes å øke med 3–4 prosent per år globalt.

I tillegg til CO₂ omfatter utslipp fra fly: vanndamp, NO_x, svoveldioksid og sot. Disse utslippene fører til skydannelser og påvirker konsentrasjon og dannelse av drivhusgasser, som ozon og metan i atmosfæren. I tillegg påvirker disse utslippene luftkvaliteten på bakken.

Utslipp fra innenriks sivil luftfart utgjør rundt 2 prosent av Norges totale utslipp av klimagasser.

Luftfart bidrar til cirka 13 prosent av utslippene fra hele transportsektoren globalt.

Det er knyttet en del usikkerhet til den totale klimapåvirkningen fra luftfarten, siden størstedelen av utslippene skjer i store høyder.

Tiltak for å begrense luftfartens miljøpåvirkning:

Alternativt drivstoff framstilt fra bærekraftig produsert biomasse er under utvikling og det er forventet at dette er kommersielt tilgjengelig allerede i 2012.

Kortere taksetid på lufthavner, grønne avganger og landinger, og optimalisering av flygningene forventes å gi 4 til 9 prosent mindre utslipp.

De siste 40 årene har drivstoffeffektiviteten i luftfarten økt med 70 prosent og den forventes å øke med ytterligere 30 prosent mellom 2015 og 2050.

Gradvis utskifting av flyflåten gir store besparelser ved hjelp av komposittmaterialer og bedre motorer – opptil 25–30 prosent.

Under EU sitt Single European Sky-prosjekt er programmet SESAR satt i gang for å effektivisere bruken av luftrommet og for å øke sikkerhet og kapasitet. Ett av målene med SESAR er å oppnå 10 prosent utslippsreduksjon som følge av kortere flyrunder.

Tilsyn med Luftfartstilsynet

Luftfartstilsynet fører tilsyn med norske luftfartsaktører. Det som kanskje ikke er like kjent er at flere internasjonale luftfartsorganisasjoner også ser nærmere på Luftfartstilsynets virksomhet. Hvert eneste år er en eller flere av disse organisasjonene på besøk i Norge for å vurdere den jobben vi gjør, dette skjedde selvsagt også i 2009.



Tilsyn fra Eurocontrol

Flysikringsavdelingen i Luftfartstilsynet ble i juni revidert av Eurocontrol. Revisjonen dekker blant annet de nasjonale lovgivningsprosessene, forholdet mellom Luftfartstilsynet, Statens Havarikommisjon, Samferdselsdepartementet og de sertifiserte tjenesteyterne, innføring av sikkerhetsrelaterte ATM-forskrifter, flysikringsavdelingens kapasitet og kompetanse til å gjennomføre sikkerhetsrevisjoner, utarbeide relevant veiledningsmateriale for eksternt og intern bruk, implementere nye forskrifter og forvalte sertifikat for flygelederne.

Tilsyn fra EASA

I februar var representanter fra EASA i Oslo for å inspisere Luftdyktighetsseksjonen på området "Production Organisation Approval" (POA). Her gjør vi oppgaver på vegne av EASA med å godkjenne og føre tilsyn med bedrifter som produserer flymateriell. EASA gikk gjennom våre prosedyrer, håndbøker og datasystemer samt ble med ut til en produksjonsbedrift for å observere oss under vår egen inspeksjon av denne bedriften.

Også i september var representanter fra EASA i Bodø for å gjennomføre en såkalt "Accreditation Audit" av Luftdyktighetsseksjonen (TL). TL er akkreditert av EASA til å utføre flytekniske undersøkelser i forbindelse med modifikasjoner og/eller reparasjoner som skal utføres på norskregistrerte luftfartøy.

Tilsyn fra ESA

EFTA Surveillance Authority (ESA) gjennomførte 3 securityinspeksjoner på staten Norge i fjor. Inspeksjonene ble utført på Sandefjord lufthavn Torp, Stavanger lufthavn Sola og Tromsø lufthavn Langnes.

Et felles europeisk luftrom

Single European Sky II (SES II) ble vedtatt i Europaparlamentet høsten 2009, og forventes implementert i norsk rett i løpet av 2010. Med innføringen av Single European Skys pakke II står vi foran en av de mest omfattende strukturelle endringene innen sivil luftfart på lang tid.

Målene til SES II er:

- å styrke sikkerhetsstandarder
- å bidra til en bærekraftig utvikling innen luftfarten
- å forbedre effektiviteten til flysikkerhetstjenesten i Europa med det for øye å møte kravene til alle brukerne av luftrommet.

Gjennom hovedelementene i SES II, som er ytelse, sikkerhet, teknologisk utvikling (SESAR), lufthavner og den menneskelige faktor, skal man få til denne strukturelle endringen. En vellykket gjennomføring av SES II skal redusere de miljømessige konsekvensene av luftfarten, redusere flyselskaperens kostnader til drivstoff og underveisavgifter, redusere forsinkelser, øke kapasiteten i luftrommet og forbedre sikkerhetsnivået ytterligere innen europeisk luftfart.

For å lykkes med dette blir det stilt nye krav til aktører innen luftfart, som for eksempel tjenesteytere, flyselskaper, utstyrsleverandører og myndigheter.

Ytelse

Ytelsesstyringen skal effektivisere flysikkerhetstjenesten og nettverksfunksjonene innen et felles europeisk luftrom. Grunnlaget for ytelsesstyring vil være felleseuropeiske målsetninger innenfor områdene **Safety, miljø, kapasitet og kosteffektivitet.**

På bakgrunn av de felleseuropeiske målsettingene skal Luftfartstilsynet utarbeide detaljerte nasjonale resultatkrav innenfor de samme områdene. Disse kravene vil sammenstilles i en nasjonal ytelsesplan, som danner grunnlag for regelmessige tilsyn med at ytere av flysikkerhetstjenester når de målene som er fastsatt i ytelsesplanen.

For Norges vedkommende betyr dette konkret at Luftfartstilsynet vil fastsette og følge opp resultatkrav overfor Avinor. Samferdselsdepartementet skal godkjenne Luftfartstilsynets krav til Avinor før disse oversendes til EU.

Funksjonelle luftromsblokker

Etableringen av funksjonelle luftromsblokker skal øke kapasiteten og effektiviteten i flysikkerhetstjenesten innen et felleseuropeisk luftrom, samtidig som et høyt sikkerhetsnivå opprettholdes. Gjennom funksjonelle luftromsblokker ønsker en å oppnå en forbedret organisering av luftrommet på tvers av landegrenser. Dette skal effektivisere det europeiske lufttransportssystemet, og dermed også redusere de miljømessige konsekvensene av luftfarten. Funksjonelle luftromsblokker er et viktig verktøy i arbeidet

med å øke kapasiteten og forbedre effektiviteten i det europeiske lufttransportsystemet, og er dermed **ikke et mål** i seg selv, men et **middel** for å oppnå forbedret ytelse.

Ytere av flysikringstjenester i Norden, Estland og Latvia har etablert et formelt samarbeid med tanke på å etablere en funksjonell luftromsblokk i Norden, referert til som North European Functional Airspace Block (NEFAB). En egen prosjektorganisasjon er i den forbindelse etablert. Videre har luftfartsmyndighetene i de nordiske land, Estland og Latvia etablert et samarbeidsforum, the Nordic NSA group, for blant annet å koordinere sin virksomhet vedrørende en mulig etablering av en funksjonell luftromsblokk i Norden. Målet er at luftromsblokken skal iverksettes innen utgangen av 2012.

Aktiviteter i 2009

Luftfartstilsynets arbeid med SESII i 2009 var konsentrert omkring å følge opp utviklingen av den nye lovteksten i SESII, som ble vedtatt av EU parlamentet i 3. kvartal. I tillegg ble det utarbeidet planer for Luftfartstilsynets gjennomføring av de krav som ble satt til etaten i denne oppdaterte lovteksten i SESII.

Grovt sett skal de mest sentrale delene av SESII gjennomføres i perioden 2010 – 2012. I tillegg til dette ble det gjort en del forberedende arbeid i forhold til en mulig etablering av en funksjonell luftromsblokk i Nord-Europa. Dette fant i all hovedsak sted innenfor rammen av et nordisk samarbeid som nevnt ovenfor.

Planlagte aktiviteter i Luftfartstilsynet i 2010

For 2010 vil Luftfartstilsynets aktiviteter i forbindelse med Single European Sky konsentrere seg omkring å forberede det nye regimet med ytelsesstyring. Det er forventet at en ny forordning som skal regulere dette vil bli vedtatt i løpet våren 2010, og at et forslag til felles europeiske resultatmål kommer i løpet av høsten, og at disse vil bli vedtatt i desember 2010. Luftfartstilsynet tar sikte på å utarbeide et forslag til nasjonal ytelsesplan i første kvartal 2011. Den nasjonale ytelsesplanen skal godkjennes av Samferdselsdepartementet innen den oversendes til EU kommisjonen.

I forhold til den funksjonelle luftromsblokken vil aktiviteten i 2010 i all hovedsak dreie seg om forberedende arbeider, som blant annet å identifisere behov for avtaler mellom de deltakende nasjoner. Luftfartstilsynet regner med å motta det endelige forslag til etableringen av luftromsblokken ifra tjenesteyterne i desember 2010, slik at arbeidet med å vurdere om forslaget til luftromsblokken tilfredsstillende EU kravene kan gjennomføres i første kvartal 2011.

I tillegg til dette forventer Luftfartstilsynet at en i 2010 vil motta flere nye forordninger som skal bidra til implementeringen av de 4 hovedforordningene i Single European Sky II.

Iverksettelsen av Single European Sky II følger en ambisiøs tidsplan, som vil kreve mye av berørte parter som myndigheter og ytere av flysikringstjenester. Luftfartstilsynet mener at det er viktig med en god dialog med berørte parter i denne prosessen, og har derfor etablert en nasjonal referansegruppe. Deltagere i denne gruppen er foruten Luftfartstilsynet, Samferdselsdepartementet, Forsvaret, Avinor, NHO luftfart, SAS og Norwegian. I tillegg til dette vil Luftfartstilsynet gjennomføre informasjonsmøter med fagforeningene innen norsk luftfart.

EASAs utvidelse til ATM – ”The Fast Track”

Opprinnelig skulle utvidelsen av EASA, til også å omfatte ATM, tre i kraft i 2012. Men etter pålegg ifra EASA Management Board i desember 2009 er det besluttet å implementere de første EASA regelverkene innen ATM i løpet av 2010. Dette gjelder regelverk som setter krav til nasjonale myndigheter, krav til ytere av flysikringstjenester og krav til sertifisering av flygeledere. En vil her støtte seg på et allerede etablert EU regelverk innen disse områdene.

EASAs utvidelse til flyplass

Fra 2013 utvides EASAs ansvarsområde til også å gjelde flyplasser. Hovedproblemstillingen knytter seg til hvilke konsekvenser EASA regimet vil få for den norske flyplassinfrastrukturen. Luftfartstilsynet har derfor engasjert tidlig i prosessen som skal føre frem til det nye EASA regelverket. Luftfartstilsynet vil i 2010 videreføre sitt engasjement i denne arbeidet, og tar sikte på å etablere permanente strukturer for dialog med markedsaktørene og Samferdselsdepartementet om denne utvidelsen.

EASA har så langt kommunisert at det nye regelverket skal gi fleksibilitet. Store deler av ICAO Annex 14 vil bli Certification Specifications (CS). CS skal indikere den perfekte situasjon. Andre deler av Annex 14 vil bli Guidance Material som gir en veiledning om temaet. Enkelte deler vil bli implementerings regelverk (IR), eventuelt med tilhørende Acceptable Means of Compliance (AMC). Disse skal være rundt formulert slik at de åpner for fleksibilitet.

Intensjonen som kommuniseres fra EASA er at man ut fra regelverket og i dialog mellom myndighet og flyplassoperatør, skal komme frem til spesielle vilkår som nedfelles i Certification Basis (CB) for den enkelte flyplass. Dersom nye avvik oppstår, vil også dette bli et forhold som skal håndteres gjennom dialog mellom myndighet og flyplassoperatør.

EASA vil gjennomføre standardiseringsinspeksjoner hvor de ser på de Certification Basis (CB) som er gjeldende for aktuelle flyplasser, og vurdere om sikkerheten er ivaretatt gjennom at eventuelle identifiserte avvik er tilfredsstillende ivaretatt og kompensert for. For de tilfeller en myndighet har akseptert en Acceptable Means of Compliance (AMC), som EASA finner å ikke være tilfredsstillende, vil dette bli et avvik som må håndteres av myndigheten og meldes tilbake til EASA når avviket antas å være lukket.

For Luftfartstilsynet betyr overgangen til EASA regelverk at en vil få betydelig skjerpede krav til virksomhetstilsyn av flyplasser fra 2013.

Flysikkerhet – for deg og meg

Mye var nok bedre i gamle dager, men ikke flysikkerheten.

10. oktober 1933 fant det første terroranslaget mot et passasjerfly sted. Et Boeing 247 fra United Airlines med sju personer om bord styrtet nær Chesterton, Indiana. Øyenvitner hørte en eksplosjon og så flyet brenne i luften. Etterforskningen viste at eksplosjonen var forårsaket av en nitroglyserinbombe.

- Etter denne hendelsen har det vært mange anslag mot passasjerfly, forteller securityinspektør i Luftfartstilsynet, Unni Nilssen.

Fram til i dag har anslagene mot passasjerflyene hatt ulike målsetninger.

- I perioden 1948 til 1968 var målet ofte å komme seg bort fra noe, gjerne et diktatur, forteller Nilssen. Mer enn 100 kapringer fant sted i dette tidsrommet.

Mellom 1968 og 1988 hadde flykapringene ofte en kopling til politiske saker, som for eksempel å skade omdømmet til en motstander eller rette søkelys mot en politisk sak.

- Kapringene etter 1994 har i mange tilfeller hatt som mål å bruke flyet som våpen, forklarer Nilssen. Det verste eksemplet på dette er nok 11. desember 2001, der flykapringene ble gjort for å styrte tvillingtårnene i New York.

Resultatet av de mange flykapringene har vært et stadig strengere securityregelverk.



- Det er riktig, bekrefter Nilssen. Securityreglementet, slik det er i dag, er myndighetenes svar på hendelser. Det vil si at hvis det oppdages et forsøk på anslag mot et fly, innføres det en regel som skal hindre at et slikt anslag kan skje i framtiden. En typisk påstand er at det ikke nytter å tette slike hull i sikkerhetssystemet, fordi terroristene hele tiden vil finne nye måter for å oppnå sitt mål. Men erfaringene viser at terrorister vil forsøke å utnytte de allerede kjente svakhetene helt til de lykkes. Derfor er det viktig at vi beholder slike sikkerhetstiltak.

Nilssen er opptatt av at securityregelverket ikke bare er til for terrorister.

- Det er også til for å hindre ubetenksomme og psykisk ustabile personer i å utføre handlinger som setter andre flypassasjerer i fare. Et eksempel på dette er folk som vil ha

med seg bensinkanner om bord på et fly. Handlingen kan skyldes ubetenksomhet, men er like farlig uansett.

Et sikkerhetstiltak som flere har sett seg lei på er væskeforbudet. Forbudet kom som en direkte konsekvens av et planlagt terrorangrep på et fly fra London i august 2006. Terroristene ble avslørt før de rakk å sprengte flere fly i luften ved hjelp av bomber laget av flytende væske.

- Per i dag har vi ikke nødvendig teknologi som kan identifisere farlig væske. Derfor må kontrollene gjennomføres slik de gjøres i dag, sier Nilssen.

Flere oppslag i media har handlet om personer som har greid å komme seg forbi sikkerhetskontrollen på flyplassen med ulovlig væske.



- Noen tar dette som bevis på at væskeforbudet ikke fungerer. Ser en isolert på dette forbudet kan det kanskje også se sånn ut. Men det en må huske på er at det på flyplassen og om bord på flyet fins lag på lag av tiltak. Det er summen av disse sikkerhetstiltakene som beskytter luftfarten på en betryggende måte, forklarer Nilssen.

Alle norske security-bestemmelser er EU-forordninger utarbeidet av alle medlemslandene i EU. Norge og Island er med på dette gjennom EØS-avtalen. Som et resultat av dette har Norge det samme sikkerhetsnivået som resten av Europa.

- En viktig konsekvens av dette er at reisende fra for eksempel Hammerfest til London bare kontrolleres i Hammerfest, selv om de mellomander både i Tromsø og Oslo. Blir ikke passasjerene kontrollert like strengt i Hammerfest som på øvrige europeiske flyplasser vil dette medføre ekstra sikkerhetskontroll ved ankomst til for eksempel London. På en slik tur vil da flymaskinen, passasjerer og all bagasje bli nøye kontrollert, noe som vil føre til flere timers lengre reisetid.

Når vi vet at det er utfordrende å håndheve securityregelverket, at mange lar seg irritere over det og at vi ikke kjenner til den fulle effekten av regimet, er det verdt innsatsen?

- Det vi vet, er at i de ”gamle dager” var det mange flere tilfeller av flykapringer og bomber. Etter at europeiske securitykrav ble innført, har det kun vært ett tilfelle av en flykapring med våpen i Europa. Det var Kato-Air hendelsen i Narvik i 2004. EU-regelverket var ikke iverksatt i Norge på det tidspunktet. I tillegg forsøkte en mann å sprengte et Northwest-fly i luften mens det var på vei fra Amsterdam til Detroit første juledag 2009. Europeisk etterretning viser dessuten at det har vært planlagte terroranslag mot sivil luftfart de siste årene.

Flysikkerhetsforum for operatører av innlandshelikoptre (FsF)

Sikkerhet for innlandshelikoptre har vært et satsingsområde for Luftfartstilsynet de siste årene. For å sette fokus på dette arbeidet og for å sikre kontinuitet ble Flysikkerhetsforum for operatører av innlandshelikoptre (FsF) opprettet under et etableringsseminar på Gardermoen i mai 2009. FsF skal være en pådriver overfor myndigheter, kundegrupper og operatører i saker som kan fremme sikkerheten for innlandshelikoptre.

På etableringsseminaret møtte rundt 50 representanter fra innlandsoperatørene og andre med tilknytning til bransjen. Seminaret var lagt opp slik at representantene arbeidet i grupper for å komme frem til forumets mandat, møteform, målsettinger og arbeidsoppgaver.

Opprettelsen av FsF er basert på erfaringer fra Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel (SF). Forskjellen er hovedsakelig at FsF ikke kan ta utgangspunkt i NOUer som SFs arbeid er basert på. FsF har derfor brukt 2009 til å finne sin form og til å konsolidere forumet.

Geir Hamre, seksjonssjef operativ helikopter i Luftfartstilsynet, er utpekt av luftfartsdirektøren som leder av FsF. Marianne Kirkesæther er fast sekretær i forumet. Til tross for at ledelsen er fra Luftfartstilsynet og forumets virksomhet er finansiert av Luftfartstilsynet, er det viktig å merke seg at FsF er bransjens forum og at medlemmene i praksis avgjør forumets arbeidsresultater og fremtid. FsF er med andre ord fristilt og uavhengig av Luftfartstilsynet.

Under etableringsseminaret ble det enighet om følgende mandat:

- Flysikkerhetsforumet skal arbeide for en vesentlig forbedring av flysikkerheten med innlandshelikoptre, med nullvisjon som mål for ulykker.
- Flysikkerhetsforumet skal være en pådriver i forhold til ansvarlige myndigheter og aktører. Det skal ta opp problemstillinger som har betydning for helikoptersikkerheten og følge opp med forslag om konkrete tiltak.
- Flysikkerhetsforumet skal, i tillegg til å arbeide på nasjonalt nivå, samarbeide med internasjonale organisasjoner som arbeider med helikoptersikkerhet.

Det er enighet om at alle AOC-innehavere for innlandshelikoptre skal kunne bli medlemmer i FsF. I tillegg er et medlem representant for helikopterflyvere med privatflygersertifikat (PPL-H flygere). Det blir avholdt møter etter behov, men minimum fire pr år.

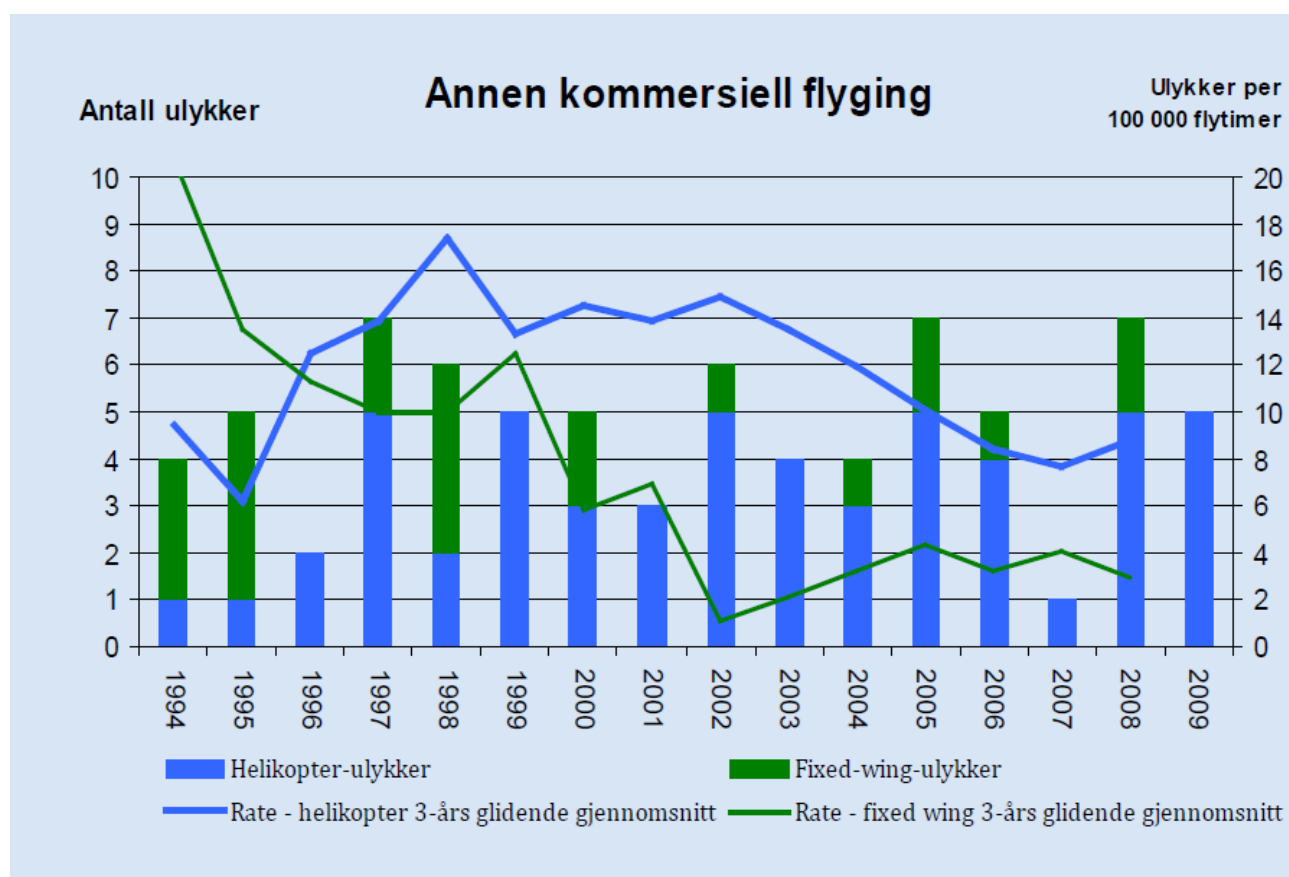
Tallenes tale – ulykkesstatistikk for innlandshelikoptervirksomhet

Analyseavdelingen i Luftfartstilsynet har sett på sikkerhetsnivået for ulike typer av luftfartøy i Norge. Resultatet av dette ble presentert på Luftfartskonferansen 2010 i februar i Bodø. Innlandshelikopter omfatter i denne sammenhengen all kommersiell bruk av helikopter, bortsett fra persontransporten offshore.

Undersøkelsen omfatter årene 1994 til og med 2009 og viser årlige ulykker og ulykkesfrekvens per 100.000 flytimer. For å kunne vurdere utvikling over tid, er perioden 1994-2003 gjennomgående brukt som sammenligningsgrunnlag for de siste seks årene.

I løpet av hele undersøkelsesperioden har kommersiell bruk av innlandshelikopter fordoblet seg målt i flytimer og er nå like stor som helikoptertransporten offshore.

Både fatale ulykker og ulykker uten omkomne inngår i oversiktene.

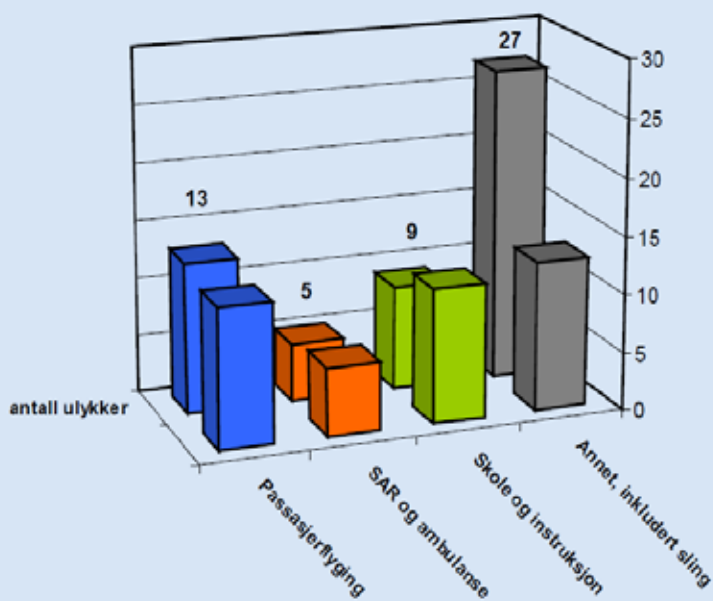


Konklusjon er at sikkerhetsnivået er forbedret dersom vi ser samlet på de siste seks årene i forhold til referanseperioden, fra cirka 13 ulykker per 100.000 flytimer til cirka 10. Forbedringen er imidlertid vesentlig mindre enn den vi ser for kommersiell flyging (fixed-wing).

Både myndigheter og bransjen mener at det er et stort forbedringspotensial i forhold til den oppnådde ulykkesfrekvensen på 10 per 100.000 flytimer i årene 2004-2009.

Undersøkelsen ser også på ulike grupper kommersiell flyving med innlandshelikopter.

Innlands helikopter - typer flyging
ulykker og rater 1994-2009



Konklusjon:

Flyging med passasjerer har for hele 16-årsperioden like høy ulykkesfrekvens som undergruppen "annen" i undersøkelsen. Gruppen "annen" inneholder anleggsflyging og flyging med underhengende last, som i lang tid har blitt betraktet som en ulykkesutsatt type helikopteroperasjoner.

Gruppen "søk,- redning- og ambulansflyging" (SAR) har vesentlig lavere ulykkesfrekvens enn de andre gruppene. De flyr til sammenligning dobbelt så mange flytimer mellom hver ulykke. Dette bildet endrer seg ikke vesentlig hvis vi velger å måle ulykkesratene i forhold til antall landinger i stedet for flytimer.

Luftfartstilsynets historie

I 2010 fyller Luftfartstilsynet ti år. Men historien til norske luftfartsmyndigheter strekker seg lenger tilbake enn som så.

Historien til luftfartsmyndigheten i Norge starter hovedsakelig etter andre verdenskrig, ved at Samferdselsdepartementet opprettet ei underavdeling som het **Luftfartsavdelingen** i 1946.

Før det lå luftfartsmyndigheten under Forsvarsdepartementet og hadde navnet Norges luftfartsstyre.

I løpet av etterkrigstida og fram til i dag har denne myndigheten hatt flere navn, og den har vært organisert på flere måter. Men den overordnede oppgaven har hele tiden vært klar og den samme: En trygg og sikker sivil luftfart i Norge.

I 1947 opprettet departementet **Luftfartsdirektoratet**, som ble et frittstående direktorat under Samferdselsdepartementet. Dette direktoratet fikk ansvar for å føre tilsyn med all sivil flyaktivitet og flypersonell, men hadde samtidig et myndighetsansvar i forhold til disse gruppene.

For å få et klarere skille mellom tilsyns- og driftsoppgavene opprettet Luftfartsdirektoratet Avdeling for Luftfartsinspeksjon i 1969/1970.

I 1978 endret Luftfartsdirektoratet navn til **Luftfartsverket**, men beholdt samtidig avdelingsnavnet Luftfartsinspeksjonen i sin organisasjonsstruktur.

I 1997 startet Samferdselsdepartementet arbeidet med å legge til rette for å etablere et eget luftfartstilsyn adskilt fra Luftfartsverket, som også hadde ansvar for å drive mange av landets flyplasser.

1. januar 2000 var Luftfartsinspeksjonen historie og Luftfartstilsynet ble et eget myndighetsorgan, direkte underlagt Samferdselsdepartementet.

I 2003 bestemte Stortinget at tilsynet skulle flytte fra Oslo til Bodø. Det var Bondevik II-regjeringen som la frem og fikk gjennomslag for forslaget om å flytte Luftfartstilsynet og en rekke andre tilsynsvirksomheter ut av Oslo.

Reetableringen av Luftfartstilsynet i Bodø var endelig gjennomført 1. januar 2007.

Opp gjennom historien har myndigheten for sivil luftfart fått flere oppgaver.

Dette har blant annet skjedd som en følge av dramatiske hendelser, som for eksempel terroraksjonene i USA 11. september 2001. Etter disse dramatiske hendelsene ble det blant annet et langt større fokus på Security – altså sikkerhetskontroll av passasjerer og flyfrakt.

Det ble det et enormt fokus på sikkerhetskontrollen på flyplasser (Security), og dette gjorde at denne seksjonen hos Luftfartstilsynet fikk flere oppgaver og dermed behov for flere ansatte. Security ble en egne avdeling i Luftfartstilsynet fra 2007.



Fra markeringen av igangsettelsen av arbeidet med nye kontorlokaler for Luftfartstilsynet, et nytt kapittel i vår historie.

Etter flyttingen til Bodø har Luftfartstilsynet fått en rekke nye tilsynsoppgaver og et felles europeisk regelverk å forholde seg til. Security, passasjerrettigheter, miljø, rapportering og analyse er nye arbeidskrevende oppgaver som tilsynet har fått ansvar for. De nye oppgavene er en medvirkende årsak til at antallet ansatte er økt fra 145 før flyttingen, til om lag 170 i oktober 2009.

Endelig et eget hus

I 2009 fikk Luftfartstilsynet klarsignal for å starte byggingen av eget kontorlokale i Bodø sentrum. Kontrakten med utbygger/byggeier Breeze luft AS og administrerende direktør Ole Kristian Ertsvik ble underskrevet i mars 2009. Spaden ble satt i jorda på tomta i desember.

Det nye bygget til Luftfartstilsynet blir et signalbygg på åtte etasjer og 7 500 kvadratmeter. Bygget ligger kun åtte meter fra havnebassenget i Bodø. Utbygger Ertsvik sier at utsikten blir spektakulær og mener at plasseringen kanskje er en av de aller fineste næringseiendommene i hele Bodø.

Miljø og natur kommer til å ha et sterkt fokus i dette bygget. Arkitekt og byggeiere ønsker å få bygget så miljøvennlig som mulig – dette gjelder utformingen av alt i bygget.

De jobber for å få bygget LEED-sertifisert. LEED står for "Leadership in energy and environmental design" og er et av verdens ledende systemer for miljøsertifisering av bygg. Ressursbruk, byggets plassering, utforming og innendørsklima, samt energieffektivisering og avfallshåndtering, er noen av kriteriene som inngår i en LEED klassifisering.

Arkitektfirma er Space Group og overtakelsesdatoen for Luftfartstilsynet er 1. juli 2011.



Luftfartsdirektør Heine Richardsen og byggherre Ole Kristian Ertsvik på tomta den dagen spaden settes i jorda.

Årsrapport 2009

Nøkkeltall og statistikk

Luftfartstilsynet hadde i 2009 samlede bevilgninger på kr 185 765 000. Av dette var ordinært bevilgede midler kr 167 500 000, kr 8 250 000 var overført fra 2008, kr 1 015 000 var kompensasjon for lønnsoppgjøret og kr 9 000 000 kom som en ekstrabevilgning.

Lønnsutgiftene utgjorde 55 % av Luftfartstilsynets samlede utgifter, noe som er 1 prosent lavere andel sammenlignet med 2008. De totale utgiftene ble på kr 196 130 469. Tar en hensyn til refusjoner på kr. 15,3 millioner gir dette et samlet underforbruk i forhold til total utgiftsramme på kr. 4,9 millioner. I tillegg er det søkt om bruk av merinntektsfullmakt på kr 0,9 millioner.

Inntekter fra tilsynsvirksomheten

Luftfartstilsynet nådde inntektsrammen for 2009 på kr 124,8 millioner. I løpet av året ble det utarbeidet en prognose på inntektene for 2009 som resulterte i et tillegg på kr 9 millioner. Dette er inkludert i ovennevnte inntektsramme.

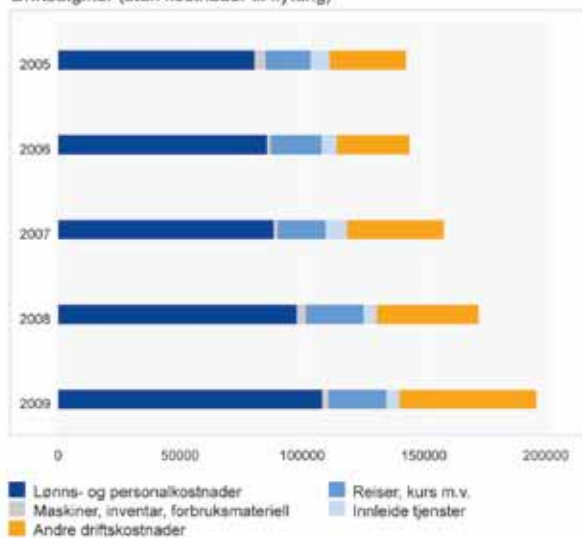
Presentasjon av regnskapstall fra statsregnskapet

Kapittel 1313				
Post	Underpost	Beløp	Bevilgning	Avvik
01	11 Stillinger	98 758 999,00		
	12 Ekstrahjelp			
	13 Bistillinger	992 022,00		
	17 Styrrer, råd utvalg			
	18 Trygder, pensjon	8 540 294,00		
Sum lønn og godtgjørelse		108 292 315,00		
Post	Underpost	Beløp		
01	21 Maskiner, inventar, utst.	1 524 973,00		
	22 Forbruksmaterieil	1 103 998,00		
	23 Reiseutgifter, kurs, m.v.	23 603 701,00		
	24 Kontortjenester	15 440 062,00		
	25 Konsulenttenester m.v.	5 443 444,00		
	26 Andre driftskostnader	19 093 890,00		
	27 Vedl. hold og dr. trsp.m.	786 555,00		
	28 Vedlikehold av bygg/anl.	68 785,00		
	29 Drift av bygning, lokalleie	20 773 746,00		
Sum andre driftsutgifter		87 839 154,00		
Sum kapittel 1313, post 01		196 130 469,00	185 765 000,00	10 365 469,00
Kapittel 4313				
Post	Underpost	Beløp	Bevilgning	Avvik
Sum post 01	Inntekter fra tilsyn	125 707 347,00	124 800 000,00	907 346,00
02	11 Refundert, fakturert	12 992 666,00		
16	11 Refundert, fødselspenger	660 229,00		
18	11 Refusjon sykepenger	1 598 096,00		
Sum post 02, 16 og 18 – Refusjoner		15 250 991,00	0,00	15 250 991,00
Sum kapittel 4313		140 958 338,00	124 800 000,00	16 158 338,00
Kapittel 5309				
Post	Underpost	Beløp	Bevilgning	Avvik
29	Tilfeldige inntekter – ymse	214 568	0	

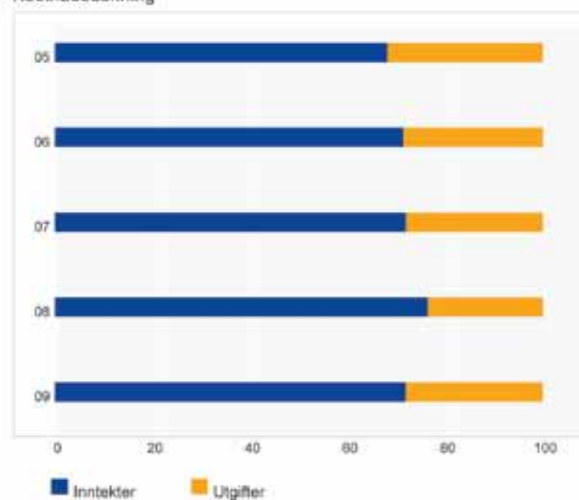
*) Bevilgningene til Luftfartstilsynet er gitt på én driftspost for utgifter og én for inntekter. Forklaringene er derfor i hovedsak knyttet til driftspostene.

Driftsutgifter og kostnadsdekning 2009

Driftsutgifter (uten kostnader til flytting)



Kostnadsdekning



Status for åpne tilrådninger fra SHT

Status for åpne tilrådninger fra SHT							
Årstall	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Antall utgitte SHT-tilrådninger	57	52	59	49	37	15	28
Antall lukkede SHT-tilrådninger	48	29	36	18	37	41	96

Saksbehandlingstid

Saksbehandlingstid – inspeksjonsrapporter		
Tilsynstype	Resultatmål	Resultat per 3. tertial
Luftfartsforetak – Teknisk	3 uker	62 %
Luftfartsforetak – Operativt	3 uker	68 %
Flyplasser og luftfartsanlegg	3 uker	84 %
Security	3 uker	100 %
Gjennomsnitt	3 uker	79 %

Omfang av tilsyn

Omfang av tilsyn	Antall tilsyn i 2009		
	Mål	Resultat	Andel
Hovedområder			
Luftfartøy	–	1031	–
Luftfartsforetak	2933	2433	83 %
Lufthavner og luftfartsanlegg	91	101	111 %
Securitytilsyn	100	101	101 %
SAFA tilsyn	150	140	79 %
SUM	3274	3706	93 %

Flysikkerhet i norsk sivil luftfart

Det var totalt 19 ulykker med norskregistrerte luftfartøy i 2009. Alle ulykkene med norske luftfartøy skjedde innlands i Norge.

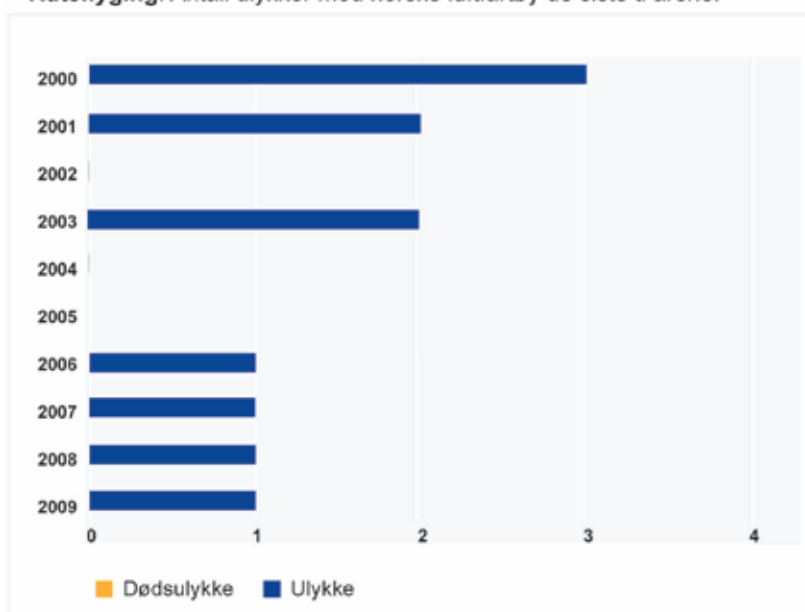
Innenfor ruteflyging var det ei ulykke i 2009. For øvrig kommersiell luftfart som helhet var 2009 et normalt år med totalt fem ulykker, derav en fatal ulykke.

Felles for alle disse fem ulykkene er at de involverer flyging med helikopter, mens det ikke var noen ulykker innenfor annen kommersiell flyging med faste vinger.

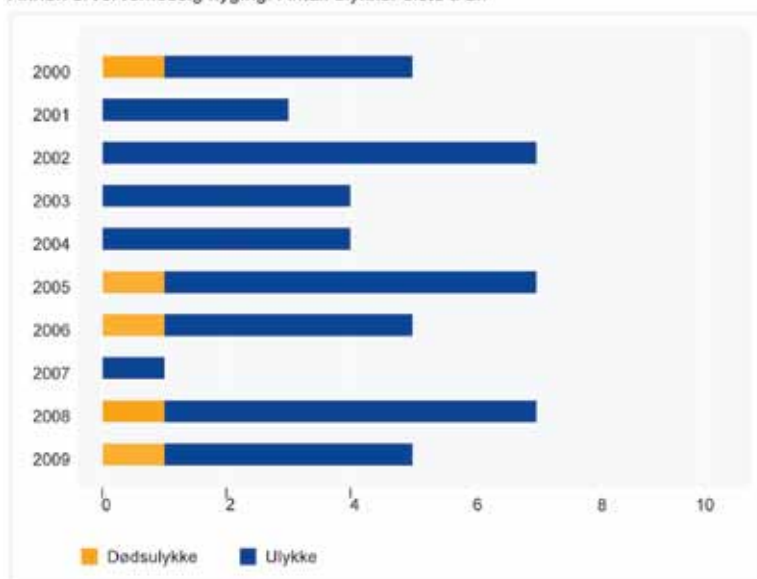
Når det gjelder helikoptertransporten til norsk kontinentalsokkel spesielt, var 2009 et nytt år uten ulykker eller alvorlige personskader.

I 2009 opplevde man 13 ulykker innenfor allmennfly, som omfatter privat- og klubbflyging med motorfly, seilfly og helikopter. Ingen av disse ulykkene var fatale.

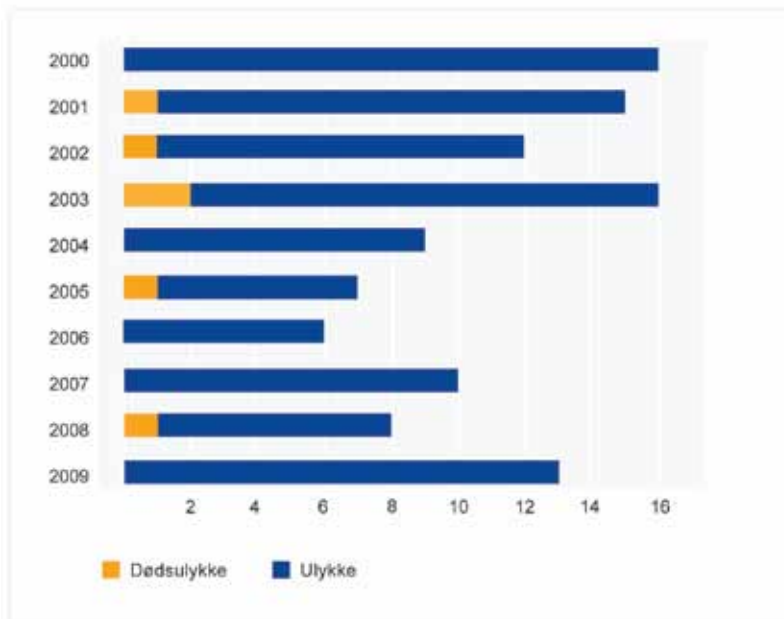
Ruteflyging. Antall ulykker med norske luftfartøy de siste ti årene.



Annen ervervsmessig flyging. Antall ulykker siste ti år.



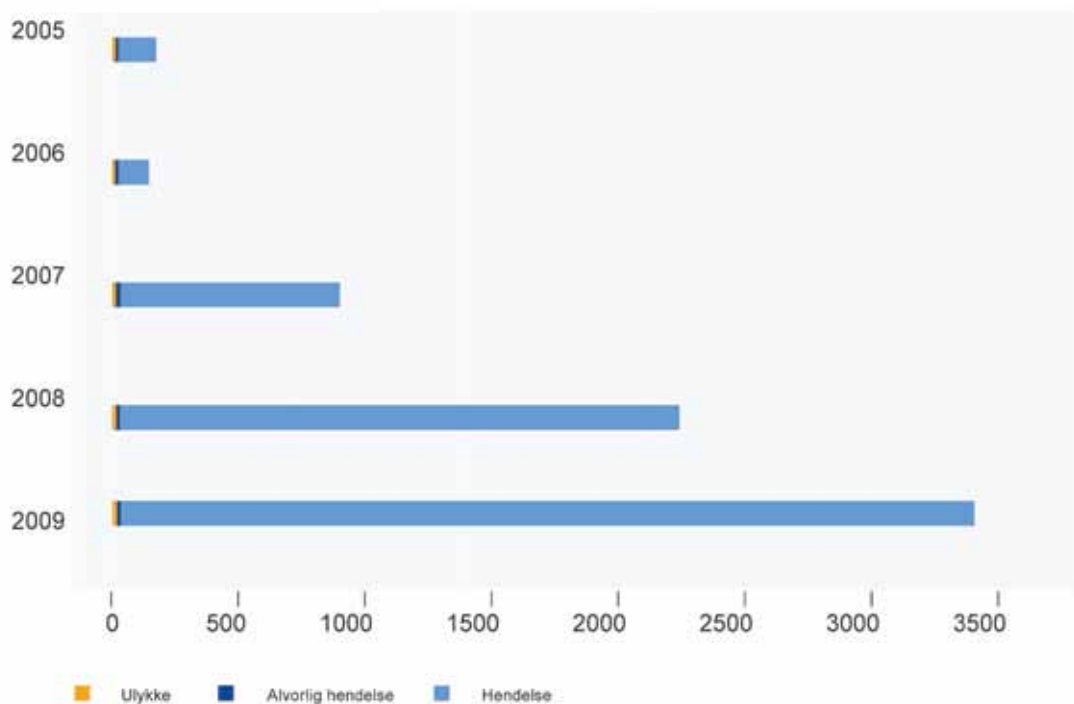
Privat- og klubbflyging. Antall ulykker med norske luftfartøy de siste ti årene.



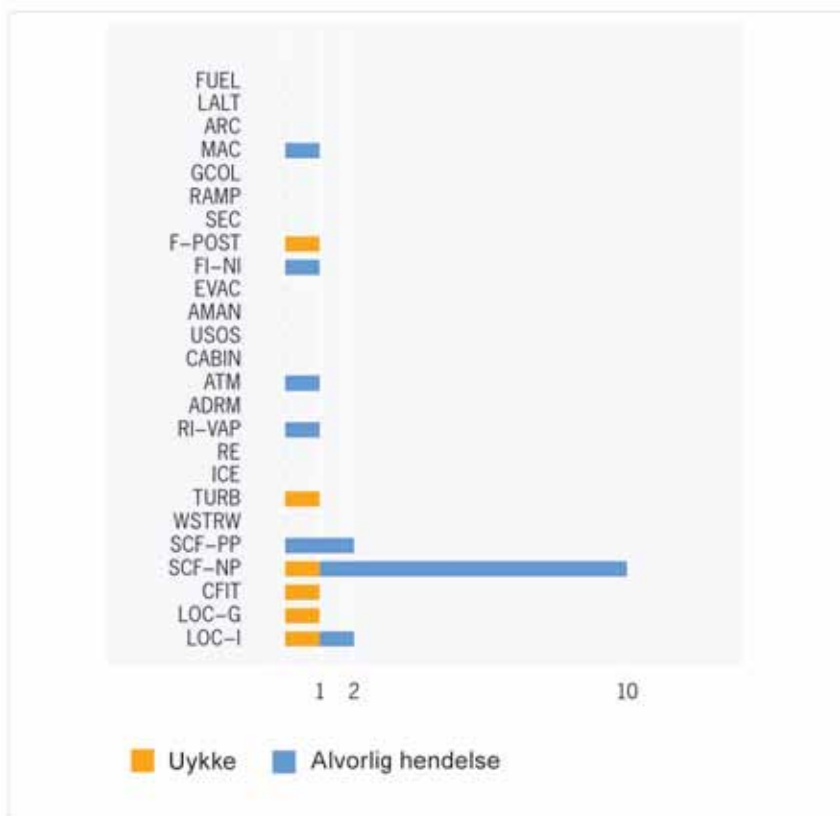
Ulykker, alvorlige hendelser og hendelser

Figuren viser fortsatt vekst i volumet av innrapporterte hendelser fra luftfartsbransjen. Nærmere 3400 rapporterte hendelser for 2009 viser forbedringer i rapporteringskultur og rapporteringsvilje etter innføring av ny forskrift og elektronisk system i 2007. Så lenge det ikke synes å være en tilsvarende økning i ulykker og alvorlige hendelser, vurderer Luftfartstilsynet at forklaringen på økningen i antall luftfartshendelser er et bedre system og økt oppmerksomhet rundt denne datainnsamlingen.

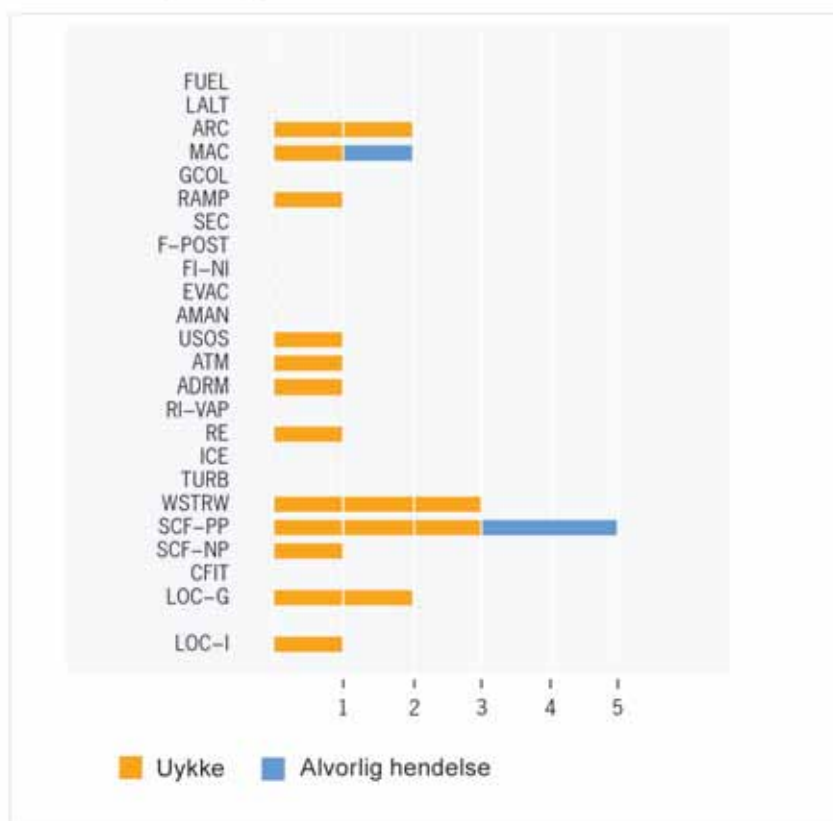
Innrapporterte ulykker og hendelser



All ervervsmessig luftfart i 2009. Ulykker og alvorlige hendelser.
Antall fordelt på kategori.



Ikke-kommersiell luftfart i 2009. Ulykker og alvorlige hendelser.
Antall fordelt på kategori.



Medisinske undersøkelser

Flymedisinsk tilsyn		
Aktiviteter	Antall år 2009 (2008)	Detaljerings
Innkommne legeerklæringer	4724 (5835) – 19,1 %	
Spesialistundersøkelser i FMI	1126 (1379) – 18,4 %	Klasse 1: 945 (1171) – 19,3 % Flygeledere: 181 (199) – 9,1 %
Enkle fornyelser/andre undersøkelser	21/10 (ikke angitt)	
Avsagte kjennelser	5871 (7214) – 18,7 %	
Avholdte møter i Legenemnd	114 (116) – 1,2 %	

I 2009 er det registrert en økning av uskikkethetskjenninger blant kabinbesetnings-medlemmer som delvis kan skyldes omstillinger i flyselskaper. Når det gjelder underkjennelse av trafikkflygere er de absolutte tallene omtrent uendret i forhold til 2008.

Utviklingsoppgaver og prosjekter

Luftfartstilsynet har i 2009 også arbeidet med utvikling av nasjonalt regelverk. Igangsetting av nasjonale regelverksprosjekter vurderes opp mot kommende EU-regelverk som utvikles i regi av EASA. Dersom det er på det rene at EASA vil utvikle regelverk på angjeldende område, vurderer Luftfartstilsynet nøye hvorvidt det er behov for særskilt norsk regelverk i perioden fram til det blir vedtatt felleseuropeiske regler.

I 2009 er forskrift om luftromsorganisering vedtatt. I 2010 vil Luftfartstilsynet fortsette arbeidet med å forskriftsfeste regler for lufttrafikk-tjenesten, herunder gjennomføring av ICAO Doc 4444 (RFL 1) i norsk rett.

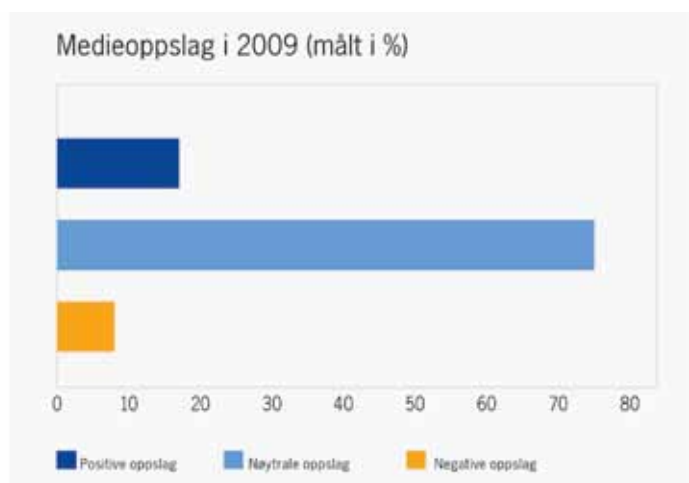
Utviklingen av nasjonalt regelverk

IGANGSATTE REGELVERKSPROSJEKTER
EASA NPA 01–2009 – Operational Suitability Data <i>Det er opprettet en egen arbeidsgruppe som følger EASAs utvikling av nye regler på dette feltet.</i>
EASA NPA 02–2009 – Air Operations (OPS.001) <i>Det er opprettet en egen arbeidsgruppe under "216-prosjektet" (nye implementering Rules under ny EASA basisforordning) som skal følge dette regelverksforslaget. Arbeidsgruppen har spesielt fokus på offshore luftfart, og har i den forbindelse kontakt med andre berørte luftfartsmyndigheter (Danmark, Nederland, Irland og Storbritannia). Luftfartstilsynet har deltatt i workshops i forbindelse med høringen.</i>
Gjennomføring av forordning 73/2010 (ADQ)
Gjennomføring av forordning (EF) 1070/2009 (SES II)
Gjennomføring av JAR–OPS 3 Amendment 5 <i>Gjennomføring vil lette overgangen til EASA Part–OPS, da denne til dels er basert på JAR–OPS 3 Amendment 5.</i>

Gjennomføring av regelverk med internasjonal opprinnelse

FORSKRIFT	DATO	ENDRING
<p>Forskrift om gjennomføring av forordning (EF) nr 482/2008 om opprettelse av et system for sikkerhetsbekræftelse av programvare for ytere av flysikringstjenester, og om endring i forskrift om felles krav for yting av flysikringstjenester</p> <p><i>Forordning 482/2008 stiller krav om utarbeiding og innføring av et system for sikkerhetsbekræftelse av programvare. Dette medførte behov for endringer i systemer for sikkerhetsledelse hos ytere av lufttrafikkstjenester.</i></p>	FOR-2009-03-20-347	Endrer forskrift 1. februar 2007 nr. 114 om felles krav for yting av flysikringstjenester.
<p>Forskrift om endring i forskrift om flyselskaper som er underlagt driftsforbud og om plikt til å informere passasjerene om identiteten til det flyselskapet som skal utføre en flyreise (svartelistingsforskriften)</p> <p><i>3 endringer som gjennomfører endringer i svartelistingsforordningen; forordning 298/2009, forordning 619/2009 og forordning 1144/2009.</i></p>	FOR 2009-04-15-418 FOR 2009-07-16-1009 FOR-2009-11-27-1412	Endrer forskrift 4. desember 2007 nr 1353
<p>Forskrift om endring i forskrift om gjennomføring av forordning (EØF) nr. 3922/91 om harmonisering av tekniske krav og administrative fremgangsmåter i sivil luftfart med tilleggbestemmelser om arbeidstid for besetningsmedlemmer</p> <p><i>Forskriften gjennomfører forordning 859/2008, som gjennomfører 2. oppdatering av EU-OPS. Forordning 859/2008 gjennomfører 10 JAA-NPA'er som ble funnet feilaktig gjennomarbeidet til å bli inkludert i EU-OPS.</i></p>	FOR-2009-06-02-614	Endrer forskrift om gjennomføring av forordning (EØF) nr. 3922/91
<p>Forskrift om godkjenning av simulatorer for fly og helikopter</p> <p><i>Bakgrunnen for forskriften er at Joint Aviation Authorities (JAA) har utstedt dokumentene JAR-FSTD Airplane Flight Simulation Training Devices og JAR-FSTD Helicopter Flight Simulation Training Devices, datert 1. mai 2008. Regelverksstrukturen forenkles og gjøres mer brukervennlig. JAR-FSTD A og H legges til grunn ved utarbeidelse av nytt regelverk i regi av EASA. Overgangen fra JAR til PART vil dermed bli lettere.</i></p>	FOR-2009-07-02-968	Ny forskrift – opphever 7 tidligere forskrifter som gjennomfører ulike deler av JAR-STD
<p>Forskrift om endring i vedlikeholdsforskriften og sertifiseringsforskriften</p> <p><i>Gjennomføring av forordning (EF) 1056/2008 og forordning (EF) 1057/2008. Forordning 2042/2003 er gjort gjeldende også for GA og øvrig ikke-kommersiell luftfart. Forordningene 1056/2008 og 1057/2008 er isolert sett bare en tilpasning av annex I (Part-M) til forordning 2042/2003. Tilpasningen fører til at Part-M blir mindre stringent og at regelverket dermed kan håndtere ulike flykategorier og operasjoner</i></p>	FOR 2009-07-31-1027	Endrer vedlikeholdsforskriften og sertifiseringsforskriften
<p>Forskrift om endring i forskrift om samvirkningsevnen i Det europeiske nett for lufttrafikkstyring</p> <p><i>Forskriften gjennomfører forordningene 29/2009 og 30/2009 i norsk rett. Forordning (EF) nr. 29/2009 representerer forbedring i samvirkningsevnen og effektivitet i lufttrafikken i europeisk luftrom, ved å spesifisere krav til at flysikringstjenester må stilles av luft til bakke datainjekommunikasjon. Forordning (EF) nr. 30/2009 endrer forordning (EF) nr. 1032/2006 til også å omfatte støtte for datainjekommunikasjon. Endringen består kun i å gi en referanse til forordning (EF) nr. 29/2009.</i></p>	FOR-2009-10-02-1249	Endrer forskrift 14. mai 2007 nr. 513 om samvirkningsevnen i Det europeiske nett for lufttrafikkstyring (publisert som BSL G 2-1)
<p>Forskrift om endring i forskrift om samvirkningsevnen i Det europeiske nett for lufttrafikkstyring</p> <p><i>Forskriften gjennomfører 262/2009 i norsk rett. Forordning (EF) nr. 262/2009 representerer forbedring i samvirkningsevnen og effektivitet i lufttrafikken i europeisk luftrom, ved å ivareta en sikker og effektiv administrasjon av Mode S identifikasjonskoder.</i></p>	FOR-2009-10-23-1300	Endrer forskrift 14. mai 2007 nr. 513 om samvirkningsevnen i Det europeiske nett for lufttrafikkstyring (publisert som BSL G 2-1)
<p>Forskrift om endring i forskrift om felles krav for yting av flysikringstjenester.</p> <p><i>Forskriften gjennomfører forordning nr. 668/2008. Forordning nr. 668/2008 oppdaterer henvisningene til ICAO-konvensjonen i vedlegg II til V til forordning nr. 2096/2005</i></p>	FOR-2009-10-26-1304	Endrer forskrift 1. februar 2007 nr. 114 om felles krav for yting av flysikringstjenester.
<p>Forskrift om flytelefonistsertifikat, BSL C 5-2a</p> <p><i>Bakgrunnen for endringen er krav fra ICAO om språkferdigheter. De samme kravene gjenspeiles i JAR-FCL og forslag fra EASA til ny Part-FCL.</i></p>	FOR-2009-11-18-1383	Opphever tidligere forskrift 3. desember 2002 nr. 1345 om flytelefonistsertifikat (BSL C 5-2a).
<p>Forskrift om sertifisering av flygere og krav til flygetreningsorganisasjoner for fly og helikopter (JAR-FCL-forskriften)</p> <p><i>Forskriften gjennomfører siste endringer JAR-FCL 1 og 2, henholdsvis endring nr. 7 og 6. JAR-FCL 1. og 2 gjennomføres nå i én og samme forskrift, med to vedlegg.</i></p>	FOR-2009-11-20-1407	Opphever tidligere BSL JAR-FCL 1 og BSL JAR-FCL 2

Kommunikasjon



Åpent og proaktivt informasjonsarbeid

Luftfartstilsynet har i flere år hatt en solid mediestrategi, som hver dag benyttes i kontakten med media. Media er og blir den største kanalen for kommunikasjon mot samfunnet. Resultatene av denne kontakten er synlig i alle deler av den norske mediefloraen hver eneste dag.

Luftfartstilsynet arbeider daglig med kontakt mot media, aktørene i luftfarten og samfunnet ellers. Gjennom seminarer, konferanser, møter og annen skriftlig og muntlig kommunikasjon driver vi med informasjon og kommunikasjon som vi mener er formålstjenlig for luftfartsmiljøet og brukerne av tjenestene i norsk luftfart. All informasjons- og kommunikasjonsvirksomhet gjennomføres som et ledd i tilsynets overordnede målsetning om å være en aktiv pådriver for sikker og samfunnsnyttig luftfart.

Luftfartskonferansen

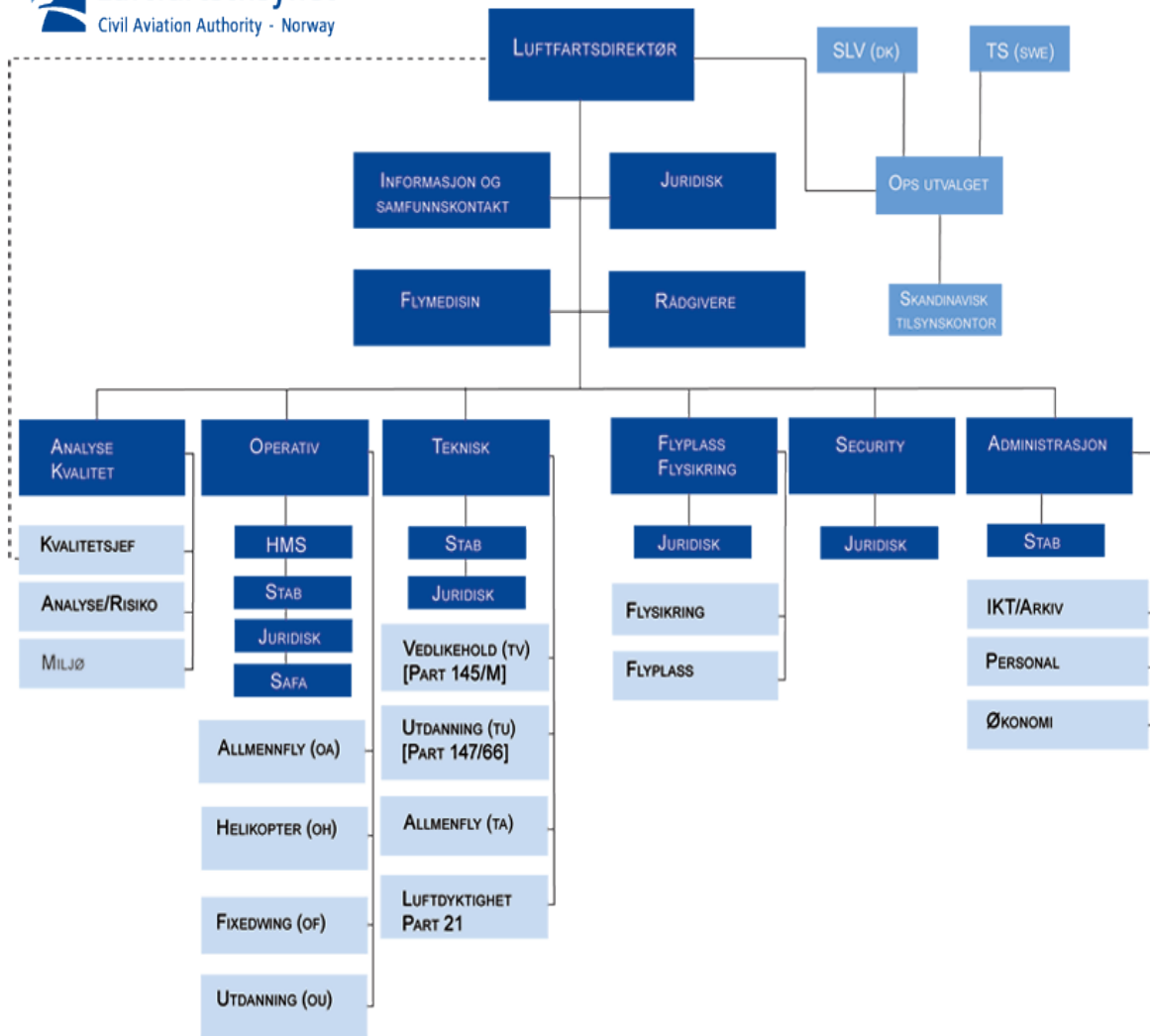
Den årlige Luftfartskonferansen som i 2009 ble arrangert 11. og 12. februar samlet rundt 275 deltakere, noe som må sies å være veldig bra tatt i betraktning den økonomiske krisen luftfarten befant seg på konferansetidspunktet.

Bransjetur

Luftfartstilsynet arrangerte også i 2009 en bransjetur for norske luftfartsaktører. I år gikk turen til Brussel og i overkant av 20 deltakere fikk inngående informasjon om regelverksutviklingsprosessen i EU-systemet og hvilke muligheter norske bransjeaktører har til å påvirke dette systemet, i tillegg til de innspill aktørene kommer med gjennom ordinære norske høringsprosesser. Formålet med turen var således å gi norske aktører en essensiell forståelse for Luftfartstilsynets rolle i norsk luftfart og hvordan regelverksutviklingen i Europa foregår. Tilbakemeldingene fra turen var gode, og Luftfartstilsynet tar også i 2010 sikte på å arrangere en bransjetur, denne gang til Köln og EASA.

Organisasjon

(Oppdatert per 2010)



[Klikk her for å få tilgang til "Årsmelding 2009" som PDF i trykkkvalitet \(16 MB\).](#)