



Luftfartstilsynet
Civil Aviation Authority - Norway

ÅRSMELDING 2010



LUFTFARTSTILSYNET

Luftfartstilsynets hovedoppgave er å bidra til økt sikkerhet i all norsk sivil luftfart.

Luftfartstilsynet ble opprettet og skilt ut fra Luftfartsverket 1. januar 2000, og er en selvstendig etat underlagt Samferdselsdepartementet. I 2010 hadde Luftfartstilsynet omlag 170 ansatte med fagkompetanse fra ulike deler av luftfarten.

Luftfartstilsynet har ansvaret for å innføre og tilpasse nasjonalt og internasjonalt regelverk. I tillegg lager Luftfartstilsynet forskrifter for norsk luftfart. I løpet av de elleve årene Luftfartstilsynet har eksistert har regelverket for sivil luftfart gått fra å være nasjonalt til å i stadig større grad bli styrt av EU. At Norge og flere land i Europa nå følger et EU-regelverk, gjør at vi på mange områder har de samme reglene i hele Europa.

Luftfartstilsynet fører tilsyn med at aktørene i norsk luftfart følger gjeldende lover, regler og forskrifter. For å sikre at dette skjer, fører vi tilsyn med blant annet flyselskaper, flyverksteder, flyskoler, luftfartøy, sertifikatnehavere, flysikringstjenesten, lufthavner og landingsplasser for helikoptre.

Tilsynet utsteder også sertifikater til personer og luftfartsnæringer, som flyselskaper, verksteder, piloter, flygeledere, ASIS-fullmektiger og kabinpersonell.



2010

- Omorganisering har ført til bedre kvalitetssikring.
- EUs flysikkerhetsorgan viser interesse for den norske modellen når de lager nye regler for godkjenning av flyplasser.
- Luftfartstilsynet er representert i alle arbeidsgrupper i Single European Sky som jobber med å harmonisere det nye regelverket for europeisk luftfart.
- Luftfartstilsynet har gjennom informasjon og påvirkning vært med på å endre regelverket for bruk og besittelse av laserpenner.
- Det nye fagsystemet EMPIC reduserer risikoen for feil og mangler i saksbehandlingen.
- Gode rapporteringsrutiner gjør at statistikkgrunnlaget bedres og grunnlaget for inspeksjonen blir bedre.
- Luftfartstilsynet feiret i 2010 tiårsjubileum som selvstendig og uavhengig forvaltningsorgan med myndighetsansvar i norsk sivil luftfart.

TILSYNSHISTORIEN

etter andre verdenskrig

1946

Historien til luftfartsmyndigheten i Norge starter hovedsakelig etter andre verdenskrig. Da opprettet Samferdselsdepartementet en underavdeling som het Luftfartsavdelingen.

Tidligere lå luftfartsmyndigheten under Forsvarsdepartementet og hadde navnet Norges luftfartsstyre.

Den overordnede oppgaven har hele tiden vært klar og den samme: en trygg og sikker sivil luftfart i Norge.

1947

Departementet opprettet 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.

1969

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

1978

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

MILEPÅLER

2010

14. JANUAR – Etablering av nasjonal referansegruppe; Felles Europeisk luftrom. Gruppen består av representanter fra myndigheter og industri, og skal identifisere konsekvensene av implementeringen av Single European Sky i Norge.

22. JANUAR – For første gang går EASA Information Day av stabelen. Konferansen er et samarbeid mellom Luftfartstilsynet og tilsynene i Sverige, Danmark, Finland, Island og Estland. 130 luftfartsinteresserte deltar på konferansen. Tema er EASAs andre utvidelse til også å gjelde ATM og lufthavner.

1. FEBRUAR – Støyforskriften blir gjort gjeldende for besetningsmedlemmer innen sivil luftfart. På den måten får flygende personell de samme rettighetene til vern mot støy som andre arbeidstakere her til lands.

3. OG 4. FEBRUAR – Luftfartskonferansen 2010 samlet 300 deltakere fra hele landet. Konferansen hadde som mål å se inn i framtiden og spørsmålet er: Hvor er vi 2020? Blant foredragsholderne var blant annet samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa, Daniel Shemi fra IATA, Eric Arne Lofquist fra BI, Sverre Quale fra Avinor og Jon Inge Lian fra Transportøkonomisk institutt.

19. APRIL – Eurocontrols Provisional Council beslutter å innføre et regelverk som gjør det mulig å utvikle flytrafikk i områder med mindre askekonstrasjoner. For å kunne gjøre dette må flyselskapene ha godkjente prosedyrer i fra myndighetene. Etter overveielser nasjonalt, innfører Norge dette regimet 21. april som en av de første statene i Europa.

29. APRIL – EU vedtar ny regelverkspakke for security. Dagens regime videreføres som før, noe som innebærer at flypassasjerer kan ta med seg taxfreeposer fra godkjente lufthavner i land utenfor EU-/EØS-området. Eksempler på dette er internasjonale lufthavner i USA, enkelte lufthavner i Canada og Kuala Lumpur International airport i Malaysia.

25. MAI – Luftfartstilsynets kommunikasjonsstrategi vedtas av ledelsen. I oktober blir handlingsplanen vedtatt og arbeidet med å iverksette strategien påbegynt.

4. JUNI – Luftfartstilsynet feirer sitt 10-års jubileum med fagdag i byen og jubileumsfest på Kjerringøy.

14. -18. JUNI – Inspeksjon fra EASA på området "kontinuerlig luftdyktighet" viser at nivået er høynet siden inspeksjonen i 2008.

1997

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

2000

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

2003

Stortinget bestemte at tilsynet skulle flyttes fra Oslo til Bodø.

2007

Siden 1. januar 2007 har Luftfartstilsynet holdt til i lokaler på Bodø lufthavn.

2011

Sommeren 2011 flytter Luftfartstilsynet inn i eget bygg i sentrum av Bodø.

1. JULI får arbeidsgivere og arbeidstakere i sivil luftfart en tilsynsmyndighet å forholde seg til på arbeidsmiljøsidene. Da blir deler av tilsynsansvaret overført fra Arbeidstilsynet til Luftfartstilsynet, slik at Luftfartstilsynet får hele tilsynsansvaret.

12. AUGUST – Luftfartstilsynet inngår samarbeidsavtale med Arbeidstilsynet, der målet er bedre tilsyn for personell som jobber i og rundt fly og helikopter. Avtalen innebærer at de to etatene skal utveksle informasjon og erfaring på sin respektive spisskompetanse; flysikkerhet og arbeidsmiljø.

25.-27. AUGUST – EASA gjennomfører inspeksjon hos seksjon for flymedisin. Hensikten med denne rutinemessige inspeksjonen er å sikre at EASAs medlemsland håndterer gjeldende regelverk innen flymedisin riktig og ensartet.

13. – 17. SEPTEMBER – Den amerikanske luftfartsmyndigheten; FAA, gjennomfører et Certification System Review Meeting med teknisk avdeling i Luftfartstilsynet.

Bakgrunnen er at vår bilaterale avtale med FAA (BASA-avtalen) mangler Implementation Procedures of Airworthiness (IPA). Dette blir nå rettet opp i.

30. SEPTEMBER – OPS-utvalget beslutter å endre tilsynet med SAS med virkning fra 1. januar 2011. Skandinavisk tilsynskontor legges ned og tilsynet fordeles mellom de tre skandinaviske landene. Luftfartstilsynet overtar oppgaven med å føre tilsyn med Part-M og Part-147 områdene.

OKTOBER – ICAOs generalforsamling kommer fram til en resolusjon om klima som et stort flertall av medlemsstatene slutter seg til. Resultatet omtales av EU som et gjennombrudd. Dette fordi en nå har forpliktet ICAO sammen med sine 190 medlemsstater til å arbeide for at utslippene fra internasjonal luftfart ikke skal øke etter 2020. Dette er første gang en transportsektor setter et globalt tak på sine utslipp.

11. OKTOBER – Norge underskriver en avtale med Canada som sikrer norsk luftfartsindustri konkurransevilkår på linje med tilsvarende industri i EU-området.

27. OG 28. OKTOBER – Nærmere 40 deltakere og foredragsholdere deltar på Luftfartstilsynets bransjetur til Köln. Tema for årets tur er hvordan norske luftfartsaktører kan og bør jobbe for å få sin stemme hørt i EU-systemet, med spesielt fokus på det europeiske luftfartssikkerhetsbyrået EASA.

1. DESEMBER – Luftfartstilsynet gjennomfører sin første brukerundersøkelse, som viser at litt over halvparten av Luftfartstilsynets brukere er fornøyde eller svært fornøyde med tilsynet som luftfartsmyndighet. Så mange som 91 % av de spurte mener at LT i noen grad/i stor grad bidrar til å sikre flysikkerheten i Norge. Målgruppen er piloter, kabinansatte, flyplassjefer, verkstedsjefer, skolesjefer og flygesjefer.



Fjoråret bød på store utfordringer for luftfarten, både i Norge og Europa. Med ett fikk vi bevist hvor viktig luftfarten er for å bringe mennesker og varer trygt fra et sted til et annet. Viktige beredskapsfunksjoner ble plutselig utilgjengelige i samfunnet. Skylden for dette lå et helt annet sted. Det var ingen tjenesteytere, ingen flyselskaper eller myndigheter å legge ansvaret på. Naturen hadde til fulle vist hvilke krefter den har til disposisjon og vi må i fremtiden være vel forberedte på at de kan slå til igjen.

Da er det likevel med stor tilfredshet at vi i ettertid kan slå fast at norske luftfartsaktører beviste at sikkerheten står i høysetet – også når vulkaner mange hundre mil unna sørger for å spre aske utover store områder.

For Luftfartstilsynet medførte krisen at vi fikk et ikke ubetydelig fokus på vår virksomhet og våre avgjørelser. I løpet av de seks dagene askekrisen var svært tilstedeværende i norske medier,

DET ER NEMLIG IKKE OFTE VI SOM MYNDIGHET FÅR SKRYT FOR DEN JOBBEN VI GJØR, DERFOR GJØR DET DOBBELT GODT NÅR DET FØRST SKJER.

noterte vi oss nærmere 1 700 medieoppslag om eller med Luftfartstilsynet. Kun tolv av disse kan i ettertid betegnes som negative for vårt omdømme. Det er derfor hevet over tvil at de fleste var fornøyde med måten Luftfartstilsynet og norske myndigheter håndterte askekrisen på. Vårt omdømme er styrket etter denne ekstraordinære hendelsen. Dette ble også bekreftet i Synovates årlige omdømmeundersøkelse, og tilbakemeldingene vi fikk på det godt besøkte evalueringsmøtet vi inviterte bransjen til tidlig i mai.

De ansatte i Luftfartstilsynets la ned en enestående innsats under askekrisen. Åpningstider var i denne perioden et ikke-tema. Alle hadde fullt fokus på det arbeidet som måtte gjøres. Og ingen gikk hjem bare fordi det var fredag og klokka passert 15.45. Det er derfor også svært gledelig at aktørene som var til stede på det før nevnte evalueringsmøtet, hadde lagt merke til dette og berømmet våre ansattes innsats. Det er nemlig ikke ofte vi som myndighet får skryt for den jobben vi gjør, derfor gjør det dobbelt godt når det først skjer.

Men selvsagt er også Luftfartstilsynet opptatt av å bli enda bedre. Derfor har krisen gitt oss mulighet til å se på hvordan vi selv håndterte situasjonen. Hovedpunktene i vår interne evaluering vil vi selvsagt bruke til å bli bedre, dersom en lignende situasjon skulle inntreffe igjen.

Vi må være forberedte på at det utenkelige skjer. Derfor har norske myndigheter etter askekrisen vært klare på at det er svært viktig at det blir enighet internasjonalt om en felles og lik måte å håndtere tilsvarende hendelser på i fremtiden. Fra vår side er vi klokkeklare på at både FNs luftfartsorganisasjon ICAO, Eurocontrol og EASA må ta sitt ansvar for å få på plass systemer som skal gjøre konsekvensene av en fremtidig askekriser mindre enn i fjor.

Selvfølgelig må dette skje med sikkerheten for den flyreisende som den eneste rette ledestjerne.

Her hjemme har vi arbeidet med nasjonale tiltak for ytterligere å bedre vår evne til å håndtere en situasjon med spredning av vulkansk aske i luftrommet. For vulkanutbruddet viste at det var behov for å systematisere og formalisere kontakten mellom etater og kunnskapsmiljøer. Dette for å kunne foreta en best mulig situasjonsvurdering som grunnlag for beslutninger om åpning og stenging av norsk luftrom. Vi bestemte oss derfor for å etablere etatsgruppe for vulkansk aske (EVA).

Denne gruppen skal bidra til bedre koordinering og informasjonsdeling mellom Luftfartstilsynet, Avinor og kunnskapsmiljøene i Meteorologisk institutt og Norsk Institutt for Luftforskning, som er involvert i måling og beregning av spredning av vulkansk aske i norsk luftrom. Hensikten er å

Direktørens **FORORD**

skape felles situasjonsforståelse mellom berørte etater og kunnskapsmiljøer, og bidra til å foreta vurderinger av situasjonen i norsk luftrom 24 - 72 timer frem i tid eller lengre om vi har et informasjonsgrunnlag som muliggjør det.

Til tross for utfordringene vi fikk i 2010, er det godt å se at luftfartssystemet i Norge er solid og har flysikkerhet som sitt hovedfokus. For askekrisen viste at verken økonomi, faglig uenighet om nøyaktigheten av askeprognoser eller andre ting, fikk norske luftfartsaktører til å sette det reisende publikums sikkerhet i fare.

Det er selvsagt betryggende for oss som hver dag arbeider for å nå nullvisjonen om at ingen skal omkomme i norsk luftfart.

For er du i tvil i luftfarten – da er du ikke i tvil!

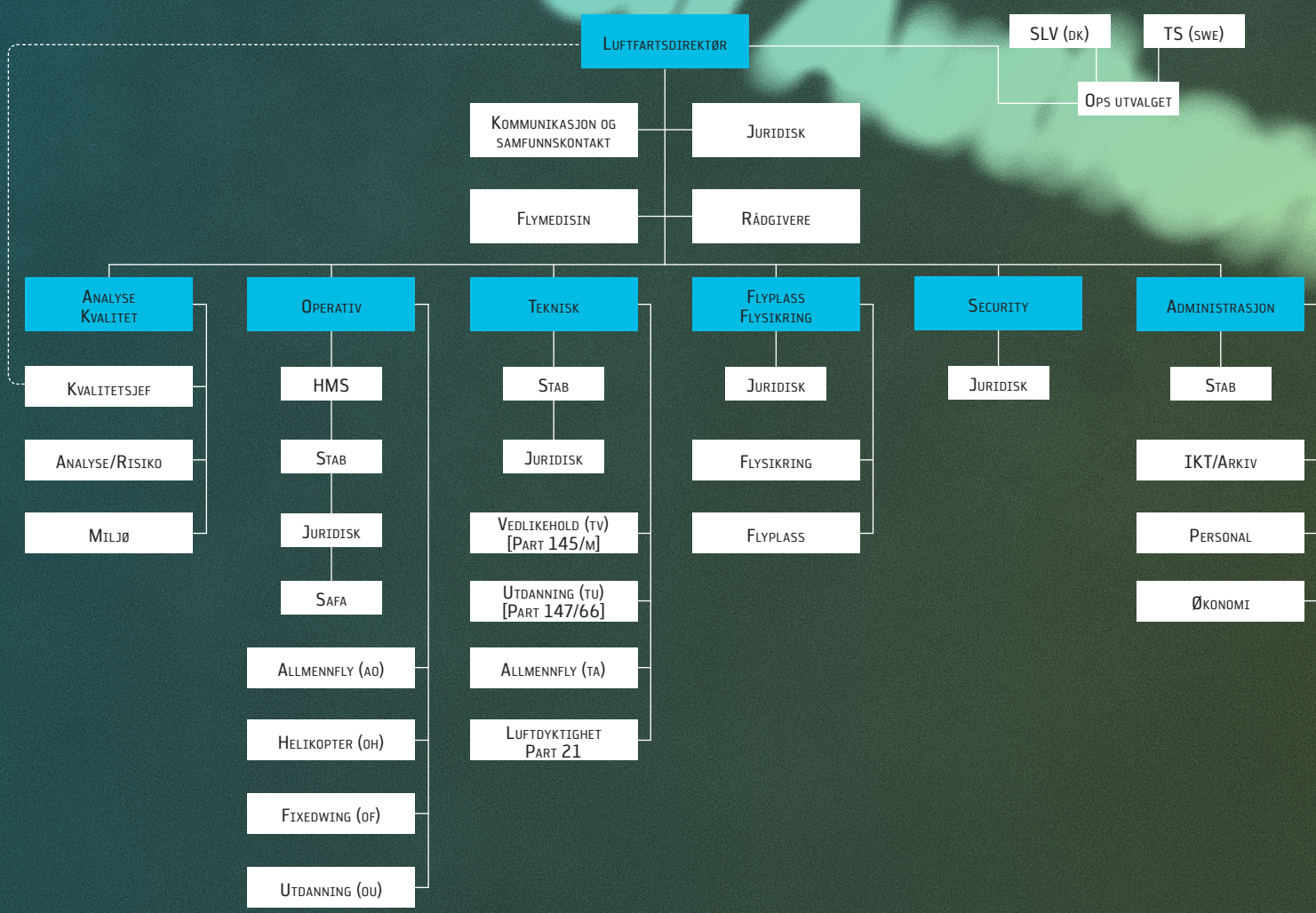


Heine Richardsen
luftfartsdirektør



Luftfartsst

ivil Aviation



LEDERGRUPPA I LUFTFARTSTILSYNET



Luftfartsdirektør
Heine Richardsen



Administrasjonsdirektør
(fung.)
Veronica Hammer



Direktør Analyse
Karin M. Myklebust



Teknisk direktør
(fung.)
Petter Abelsen



Direktør Security
Jørgen Ingebrigtsen



Operativ direktør
Einar Schølberg



Direktør flyplass
og flysikring
Espen Slyngstad



Juridisk direktør
Ole Martin Erikstad



Kommunikasjonsdirektør
Tor O. Iversen

LUFTFARTSTILSYNETS OPPDRAK FOR 2010

Luftfartstilsynet tar hvert år i mot styringssignal fra Samferdselsdepartementet. Dette er Luftfartstilsynets oppdrag for 2010.

Følgende hovedmål ligger til grunn for 2010:

MÅL 1: Luftfartstilsynet skal se til at aktørene i sivil luftfart oppfyller gjeldende regelverk.

MÅL 2: Luftfartstilsynet skal ha fokus på sikkerhetsmessige utfordringer knyttet til utviklinga i rammevilkårene for luftfarten og hvilke konsekvenser disse får for tilsynsarbeidet.

MÅL 3: Luftfartstilsynet skal i samarbeid med Samferdselsdepartementet delta aktivt i internasjonale fora som er særlig viktige for norsk luftfart

MÅL 4: Luftfartstilsynet skal se til at regelverket er nyttig i forhold til formålet, oversiktlig, fullstendig og oppdatert.

MÅL 5: Luftfartstilsynet skal drive aktivt informasjonsarbeid overfor aktørene i luftfarten og samfunnet ellers.

MÅL 6: Luftfartstilsynet skal i kraft av sin fagkompetanse yte god service som sakkyndig innenfor luftfart.

MÅL 7: Luftfartstilsynet skal ha et aktivt samarbeid og dialog med Forsvaret for å sikre best mulig koordinering mellom sivil og militær luftfart.

Økt rapportering har gitt fylldigere analysegrunnlag som bidrar til økt sikkerhet.

Hver dag får Luftfartstilsynet inn mellom 20 og 40 rapporter om hendelser som har eller kan ha påvirket flysikkerheten. Alle rapporter går til Luftfartstilsynet, mens ulykker og alvorlige hendelser også rapporteres til Statens havarikommisjon for transport (SHT). I 2010 mottok Luftfartstilsynet om lag 5500 rapporter. Av disse var 20 ulykker, 10 alvorlige hendelser og 4742 øvrige luftfartshendelser.

BEDRER INSPEKSJONENE

- Bedre statistikkgrunnlag gjør at inspeksjonene kan planlegges og spisses bedre. Et av målene våre er å bidra til økt rapportering. Det sier avdelingsdirektør i Luftfartstilsynet, Karin Myklebust.

- Gjennom rapporteringssystemet og en generelt god rapporteringskultur blant norske aktører, har vi en omfattende database og svært god dekning innenfor noen områder. Tendenser og utvikling som påvises i periodisk gjennomgang av sikkerhetsindikatorerne brukes sammen med oversiktsbilder av den enkelte operatør i stadig sterkere grad. Dette brukes igjen i forbindelse med planlegging og spissing av inspeksjonene som Luftfartstilsynet utfører.

GODT VERKTØY

En av Analyseavdelingens oppgaver er å kartlegge og klassifisere de ulike hendelsene. Luftfartstilsynet opererer i dag med om lag 20 hovedkategorier av hendelser. Avdelinga arbeider kontinuerlig for økt standardisering slik at hendelsene blir kategorisert riktig.

- En gang i måneden avholdes UH-møter der blant annet alvorlige hendelser og ulykker blir diskutert. Den omfattende statistikken vi har, og som vi stadig utvikler, vil sammen med nytt saksbehandlingsverktøy i EMPIC, bidra til å forbedre gjennomføringen av UH-møtene. Det nye saksbehandlingsverktøyet som blir tatt i bruk i forbindelse med innføringen av EMPIC, fjerner mange manuelle rutiner, letter kommunikasjonslinjene og vil gi et enda bedre kodegrunnlag, forteller Myklebust.

Det blir stadig rapportert inn flere hendelser, noe som sannsynligvis skyldes økt bevissthet omkring forpliktelsene om og viktigheten av rapportering. Standardiseringen av koding og klassifisering av hendelser følges opp på faste møter i Luftfartstilsynet hver uke, der problemstillinger diskuteres

VED HENDELSER ELLER ULYKKER ER GANGEN I RAPPORTERINGEN SLIK:

Rapport skal innleveres Luftfartstilsynet innen 72 timer. Dette gjøres av fartøysjefen og ellers andre luftfartsaktører som har vært involvert, som for eksempel bakkemannskap eller ansatte i tårnet. Luftfartsaktørene har plikt til å melde fra om hendelser og ulykker ved bruk av et eget skjema, NF-2007.

og avklaringer foretas. Også tilsynsavdelinger kontaktes ved avklaringer og standardiseringer. Når saken lagres av Mottak i Analyseavdelingen, blir det etablert en sak i nasjonal database ECCAIRS, og samtidig blir saken tilgjengelig for relevant personell i Luftfartstilsynet. Dersom saken vekker spesiell interesse, informerer Mottak relevante inspektører, for eksempel flyoperativ inspektør for operatøren som hadde hendelsen. Ved lagring til ECCAIRS blir hendelsen en del av flysikkerhetsstatistikken for norsk luftfart.

- Økt rapportering gir oss bedre analysegrunnlag og bidrar til å bedre sikkerheten, fastslår Myklebust.

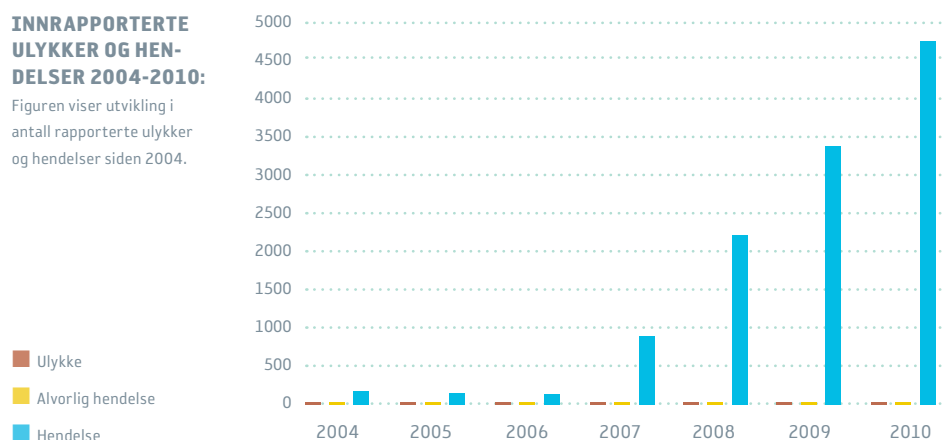
Etterspørselen etter tilgjengelig statistikk har økt både fra aktørene innenfor luftfarten og media.

Mer åpenhet og mer statistikk ut til folk flest er også et mål for Luftfartstilsynet.

- Vi ønsker å skape forståelse for luftfarten og publiserer utvalgte sikkerhetsindikatorer for norsk luftfart som viser utvikling og oversikt, avslutter Myklebust.

INNRAPPORTERTE ULYKKER OG HENDELSER 2004-2010:

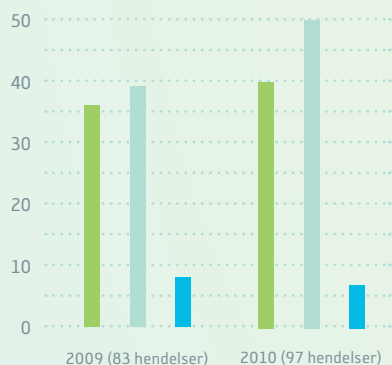
Figuren viser utvikling i antall rapporterte ulykker og hendelser siden 2004.



UTVALGTE SIKKERHETSINDIKATORER

Se flere sikkerhetsindikatorer på:

<http://www.luftfartstilsynet.no/Flysikkerhetstatistikk/>



RULLEBANEINNTREGNING:

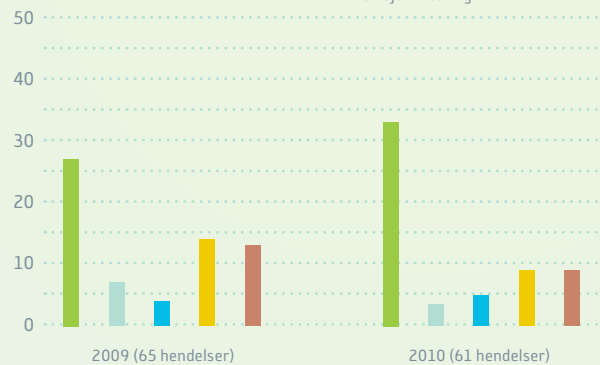
Alle hendelser som involverer at fly, kjøretøy eller personer feilaktig befinner seg på det beskytta området som er tilegnet for avgang og landing av luftfartøy:

Luftfartøy
Kjøretøy
Person

SKADE PÅ LUFTFARTØY:

Hendelser som resulterer i skade på luftfartøy - eksempelvis turbulens, lynnedslag, bakkehandtering - som konsekvensielle skader. Feil på systemer og utstyr på luftfartøy er ikke inkludert.

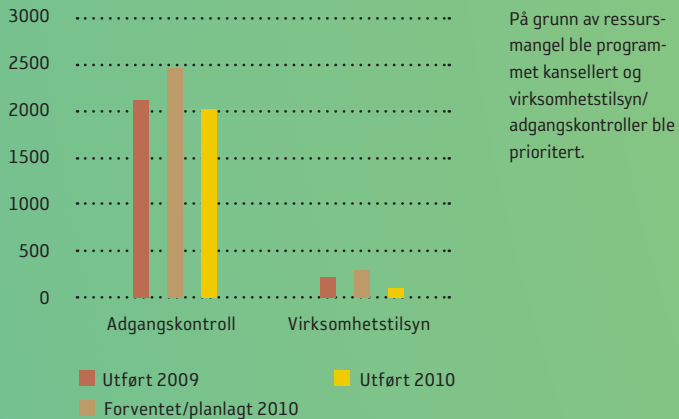
Bakkehandtering
Kollisjon på bakken
Lynnedslag
Turbulens og vindskjær
Kollisjon med fugl



Direktør for Analyse, Karin Myklebust og rådgiver Leendert Ovaa er fornøyde med å kunne ha en fylldig statistikk som grunnlag for inspeksjonene som Luftfartstilsynet gjennomfører.

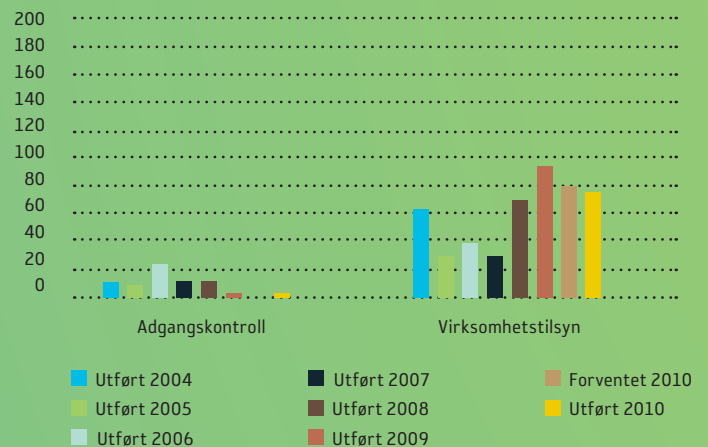
TEKNISK TILSYN

INSPEKSJONER – FLYSELSKAP/VEDLIKEHOLDSORGANISASJON/VERKSTED, DESIGN/PRODUKSJON OG TEKN. UTDANNING 2010
(Adgangskontroller og virksomhetstilsyn utført av Teknisk avdeling)



OPERATIVT TILSYN

INSPEKSJONER – FLYSELSKAP, FLYKLUBBER OG OPERATIV UTDANNING
(Adgangskontroller og virksomhetstilsyn utført av Operativ avdeling)

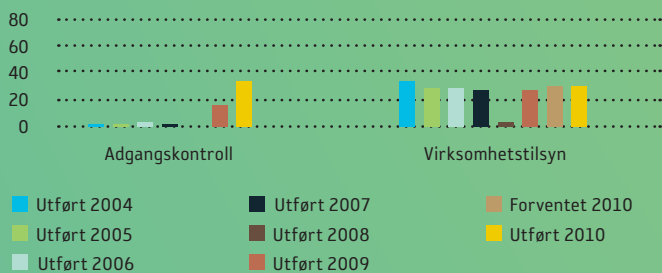


SAFETY ASSESSMENT OF FOREIGN AIRCRAFT (SAFA)
SAFA-gruppen har i 2010 gjennomført 140 inspeksjoner som er 10 færre enn planlagt. Reduksjonen i antall inspeksjoner skyldes den reduserte trafikken på grunn av stengt luftrom ved vulkanaske i Europa.

Det er i 2010 gjennomført operativt virksomhetstilsyn som planlagt. Nivå på antall og alvorlighetsnivå på avvik viser ingen alvorlig eller negativ utvikling på selskapenes etterlevelse av regelverket, sammenlignet med tidligere år.

TILSYN BAKKETJENESTER

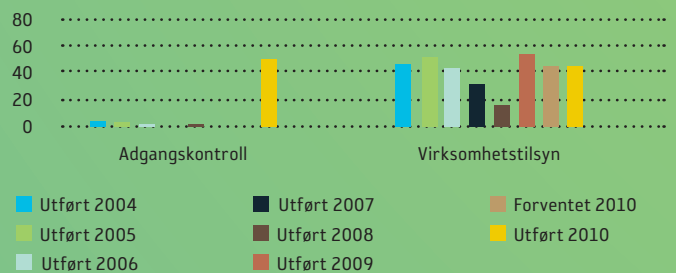
INSPEKSJONER – BAKKETJENESTE
(Adgangskontroller og virksomhetstilsyn utført av FF-Flyplassseksjonen)



Elektrotjenesten ved lufthavnene hadde i 2010 økt fokus. Dette er et fagområde som har stor betydning for flysikkerheten. Det ble generelt gjort mange funn i denne tjenesten, og Luftfartstilsynet vil fortsatt ha fokus på dette fagområdet. Aktørene har vist stor vilje til å gjøre forbedringer i etterkant av våre tilsyn.

TILSYN FLYSIKRING

INSPEKSJONER – LUFTTRAFIKK- OG FLYNAVIGASJONSTJENESTE
(Adgangskontroller og virksomhetstilsyn utført av FA - Flysikringsseksjonen)



Luftfartstilsynet hadde planlagt 43 virksomhetstilsyn i flysikring for 2010. De ble gjennomført. Fokus i tilsynsarbeidet har vært hendelsesrapportering på enhetsnivå, grensesnitt mellom flyplassoperatør og tjenesteleverandør av flysikringstjenester. Vi har gjennom tilsynsarbeidet erfart en tydelig bedring i rapportering av hendelser. Det har vært en betydelig økning i antall adgangskontroller, noen av disse har vært omfattende og krevd betydelige saksbehandlerressurser.

TILSYN SECURITY

Tilsynsaktiviteten har vært nedprioritert til fordel for regelverksarbeidet og overgang til nytt regelverk. Betydelige internasjonale sikkerhetsutfordringer har preget året. Her nevnes "Yemensaken" som satte søkelyset på flyfrakt. Luftfartstilsynet holdt seg løpende oppdatert på trusselbildet. Noen EU-land innførte ekstra sikkerhetstiltak basert på nasjonale trussel- og risikovurderinger. Det forelå ingen opplysninger som førte til at lignende ble vurdert i Norge.

| AKTIVITET | 1.TER | 2.TER | 3.TER | TOTALT 2010 | MÅL 2010 |
|--------------------------|-------|-------|-------|-------------|----------|
| Lufthavner | 1 | 0 | 2 | 3 | 25 |
| Flyselskaper | 2 | 2 | 0 | 4 | 5 |
| Fraktorganisasjoner | 9 | 7 | 6 | 22 | 20 |
| Utdanningsorganisasjoner | 2 | 0 | 2 | 2 | 4 |
| ESA - inspeksjoner | 2 | 0 | 1 | 3 +1* | |
| Tester | 11 | 2 | 9 | 22 | 100 |

FLYMEDISINSK TILSYN

| AKTIVITETER | ANTALL | TYPE KJENNELSE |
|-----------------------------|-----------------------|---|
| Innkome legeerklæringer AME | 4543 (4724) -3,8 % | |
| Spesialistundersøkelser FMI | 1074 (1126) -4,6 % | Trafikkflyger (kl. 1): 969 (945) +2,5 % Privatflyger (kl. 2): 8 (5) Flygeleder (kl.3): 97 (181) - 46 %* |
| Avsagte kjennelser | 5617 (5871) -4,3 % | |
| Møter i legenemnd | 105 (114) | |

*Nedgang skyldes omlegging av regelverk

SAKSBEHANDLINGSTID

Luftfartstilsynet har som resultatmål at saksbehandlingstiden fra en inspeksjon er foretatt til tilsynsobjektet har mottatt en inspeksjonsrapport ikke skal overstige 3 uker. Indikatoren er at dette skal oppfylles i 80 prosent av tilfellene.

| TILSYNSTYPE | RESULTATMÅL | RESULTAT PR. 3. TERTIAL |
|-------------------------------|-------------|-------------------------|
| Luftfartsforetak - Teknisk | 3 UKER | 99 % |
| Luftfartsforetak - Operativt | 3 UKER | 96 % |
| Flyplasser og luftfartsanlegg | 3 UKER | 95 % |
| Security | 3 UKER | 100 % |
| GJENNOMSNIITT | 3 UKER | 97 % |

ØKONOMITILSYN

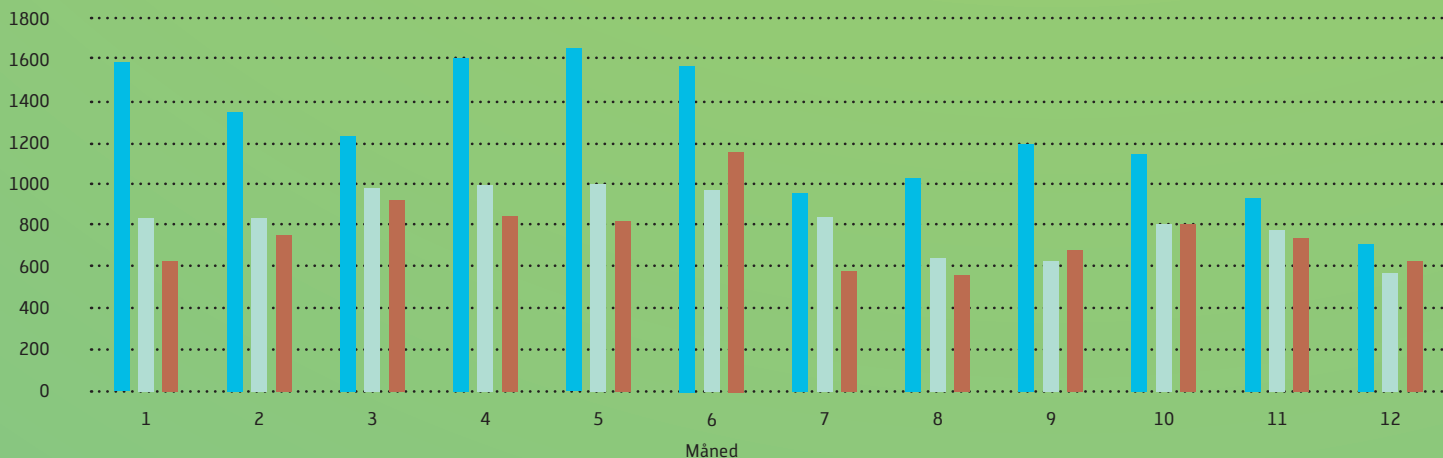
I 2010 var det planlagt 24 økonomitilsyn av flyselskaper og skoler. Alle 24 er gjennomført, og i tillegg er det gjennomført 8 tilsyn på ad hoc basis. Et selskap fikk tillatelsen inndratt i begynnelsen av året, og et selskap har selv suspendert sin lisens/AOC og innstilt virksomheten, etter at det ble klart at det ikke var økonomisk grunnlag for videre drift. I alt 3 selskaper er godkjent etter kapitalforhøyelse. I tillegg er ett selskap godkjent etter kapitalforhøyelse etter årsskiftet.

VANDELSVURDERINGER

I 2010 har Luftfartstilsynet behandlet 9540 vandelsaker. I 2009 var saksmengden 10257 saker, og i 2008 15082 saker. Nedgangen fortsetter altså, men ser ut til å flate ut.

■ 2008 ■ 2009 ■ 2010

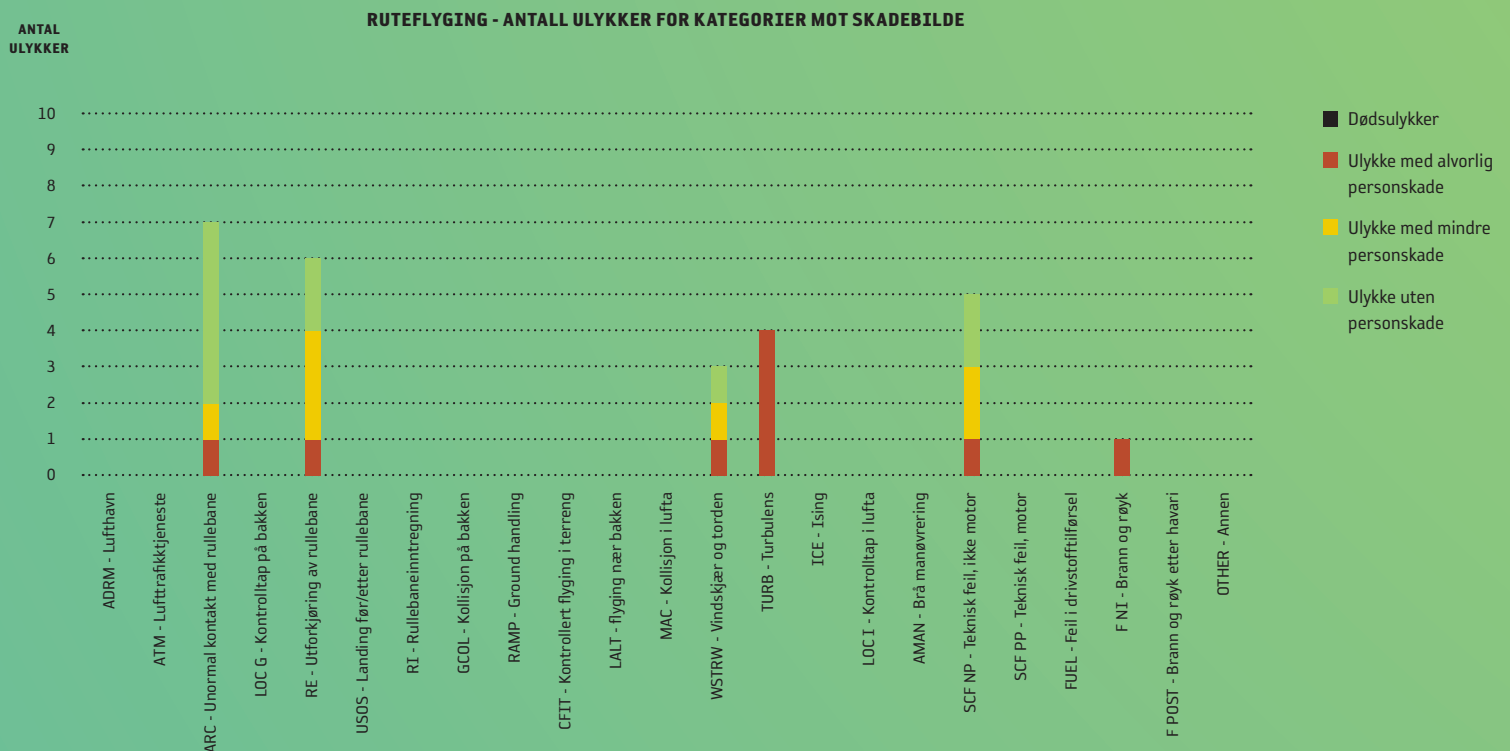
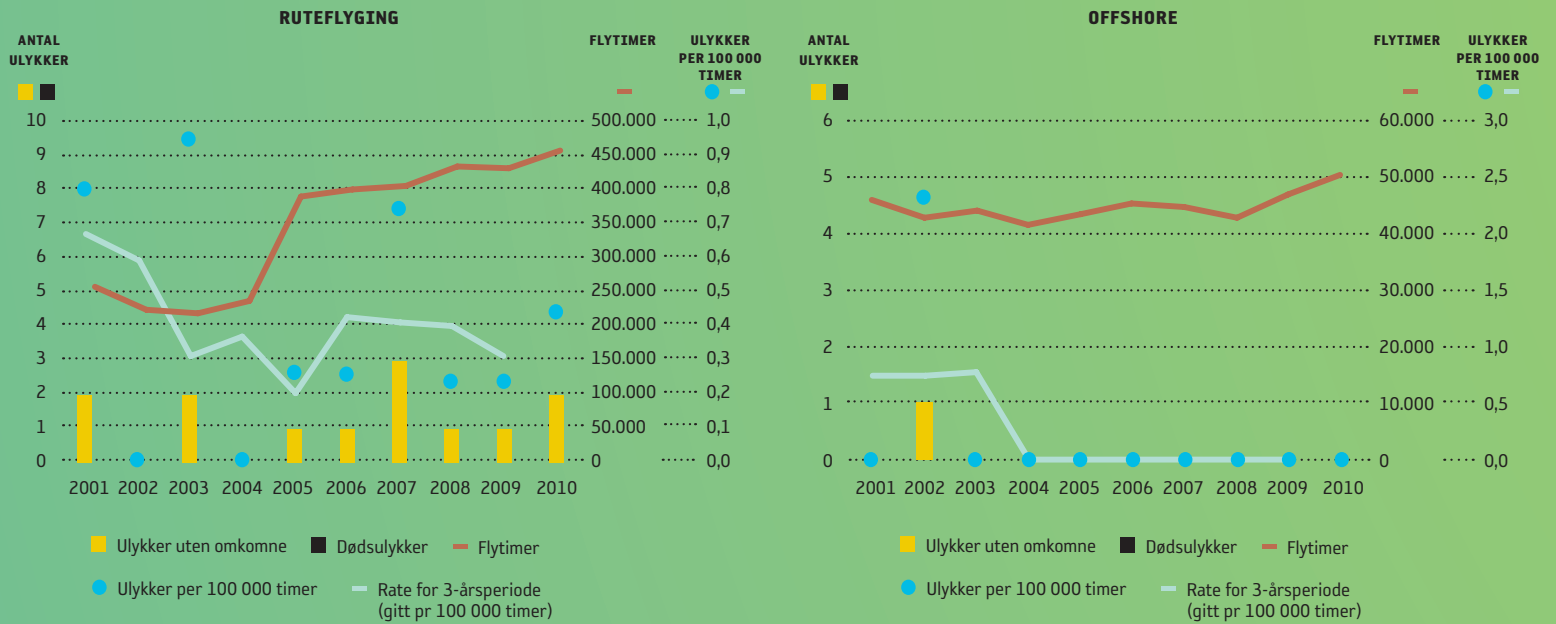
VANDELSAKER

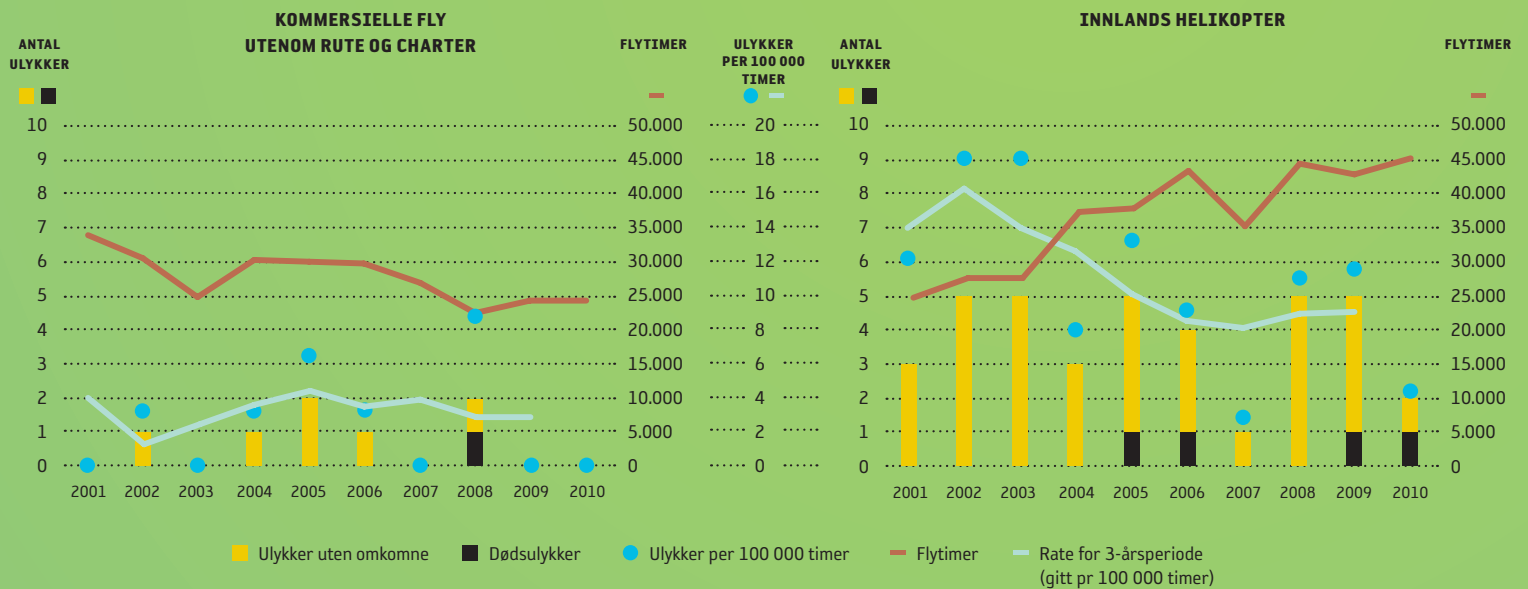


FLYSIKKERHETSUTVIKLING I NORSK LUFTFART

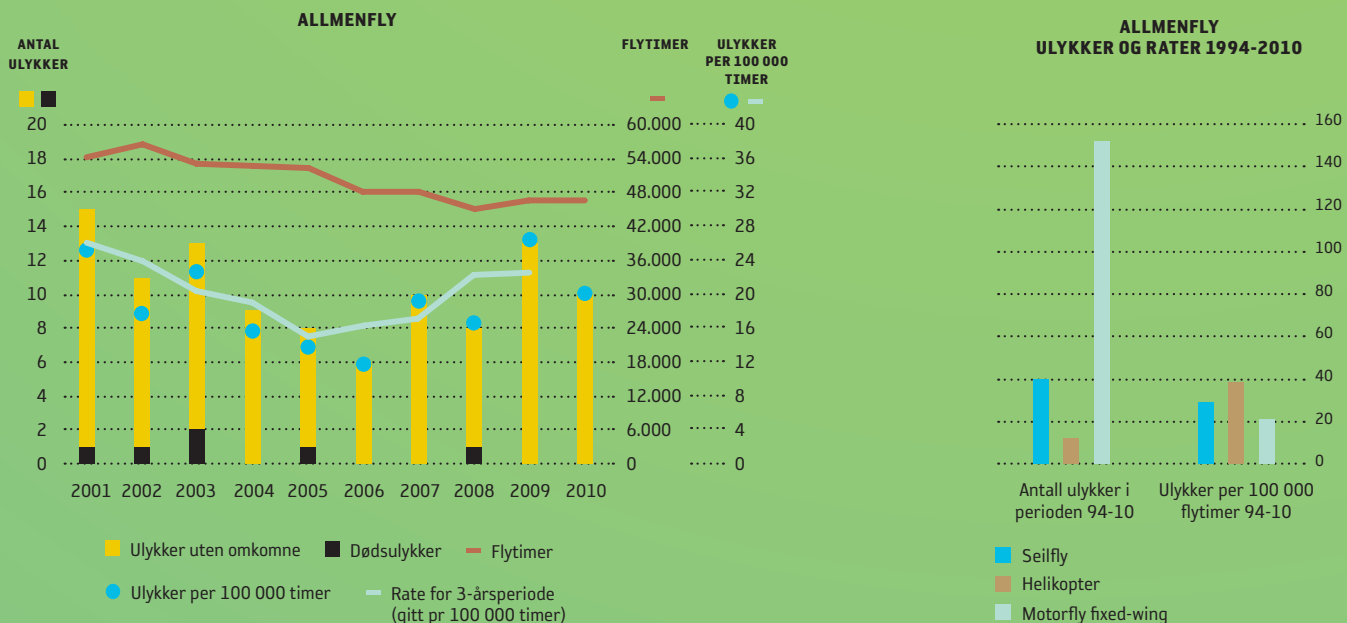
(NORSKREGISTRERTE FARTØY)

KOMMERSIELL DEL





PRIVAT DEL



VISER INTERESSE FOR DEN NORSKE MODELLEN

Måten Luftfartstilsynet godkjenner flyplasser på i Norge, er interessant for EUs flysikkerhetsorgan når de planlegger nytt regelverk.



EUs byrå for flysikkerhet (EASA) har påbegynt arbeidet med å utvide sitt regelverksområde til også å omfatte flysikring og flyplasser. I den forbindelse har de vist interesse for de utfordringene Luftfartstilsynet i Norge har med godkjenning av flyplasser, under de krevende topografiske forholdene som er her.



Flyplassinspektør Mette Krokstrand er med på å utarbeide EASAs nye regelverk.

Flyplassinspektør Mette Krokstrand deltar i arbeidet med å utarbeide EASAs nye regelverk innen fagfeltet flyplass.

LANG ERFARING

Etter et innlegg på EASA Information Day i januar 2010, ble Krokstrand invitert til å holde samme innlegg for EASAs High Level group i Köln i juni. Krokstrands innlegg tok for seg godkjenningprosessen Luftfartstilsynet benytter seg av, med spesielt fokus på kortbaneflyplasser der blant annet avvik i form av terreng håndteres gjennom kompensierende tiltak. Godkjenningprosessen Norge har for flyplasser er utarbeidet gjennom mange år av dyktige og erfarne medarbeidere, og er lik den EASA ønsker i framtida med det nye regelverket.

- På grunn av den norske topografien, trenger vi fleksibilitet for å ivareta lokale forhold. Vi opplever at det nye regelverket vil gi slik fleksibilitet, samtidig som det kreves god dokumentasjon for å fravike krav, sier Krokstrand.

REGELVERKSUTVIKLING

Krokstrand er hyret inn til EASA Rule Making Group som ekspert på området og skal snakke Europas sak.

- EASAs regelverk er basert på regelverket til ICAO (International Aviation Civil Organisation), men EASAs regelverk blir mer juridisk bindende for medlemslandene, forteller Krokstrand.

STORE ENDRINGER

- Endringene i regelverket kommer til å bli krevende, selv om reglene er basert på samme grunnlag som før. Vi ønsker å være i forkant av utviklinga og ansette flere inspektører. Vi er forpliktet til å ha tilstrekkelig personell for å utføre de oppgaver og gjennomføre de tilsyn som kreves i det nye regelverket, sier Krokstrand.

Det nye regelverket er ventet å være ferdig mot slutten av 2013.



UTVIKLER FRAMTIDAS LUFTFART

Norge deltar i alle fora der rettledninger og regelverk utarbeides i forbindelse med Single European Sky.

Målet med Single European Sky (SES) er å øke kapasiteten i luftrommet, få ned kostnadene, minske utslippene og opprettholde eller forbedre flysikkerheten. Innen alle disse områdene kommer det detaljerte regelverk som betyr endringer i måten å føre tilsyn på. Luftfartstilsynet deltar i de felleseuropeiske komiteene og arbeidsgruppene som er nedsatt.

samarbeider for å utvikle en felles forståelse og lik behandling i Europa, sier flysikringsinspektør Henning Tennes. Han deltar i en felleseuropeisk arbeidsgruppe som utarbeider en veiledning for å sikre harmonisert håndtering av kravene på dette området.

- Detaljert regelverk er allerede implementert, men det er viktig med harmonisering slik at vi får på plass en felles forståelse av innholdet i regelverket og hvordan det skal anvendes. Vi er representanter fra 22 land som sitter i gruppa, og jeg oppfatter den som en viktig møteplass. Gruppen ble opprettet i 2010 og skal ha ferdig en rettledning i løpet av juni 2011.

VIKTIG OMLEGGING

- Single European Sky innføres gradvis og medfører store kostnader. Dette er kostnader som i første rekke er knyttet til innføring av ny teknologi, som skal bidra til å nå målene i SES om mer effektiv reisetid og reduserte forsinkelser. Dette vil igjen medføre reduksjoner i utslipp av miljøgasser. Omleggingen fører til betydelige endringer i måten å drive tilsyn på. Noe lignende har aldri skjedd før i luftfarten, understreker Geirhovd.

Prosesen skjer i tett dialog med Samferdselsdepartementet.

- I forbindelse med Single European Sky er det kommet mange nye reguleringer, både i forhold til tjenesteytere, flyplasser, luftromsbrukere og luftfartsmyndigheter. Stadig flere reguleringer skal utarbeides. Norge har tilpasset seg det nye systemet over lang tid og ligger godt an i prosessen som startet i 2004 og som ikke ventes fullført før i 2020, sier spesialrådgiver flysikring, Ronald Geirhovd. Han sitter i en overordnet gruppe i SES som samordner myndighetenes arbeid med å innføre det nye regelverket.

HARMONISERING

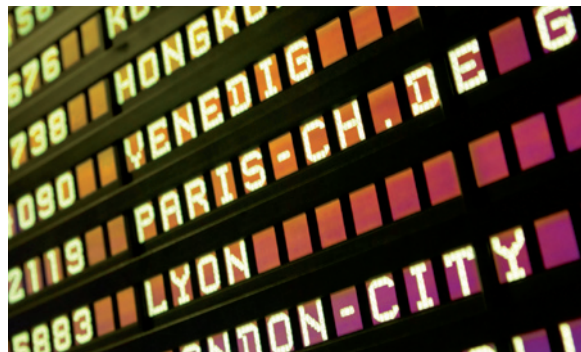
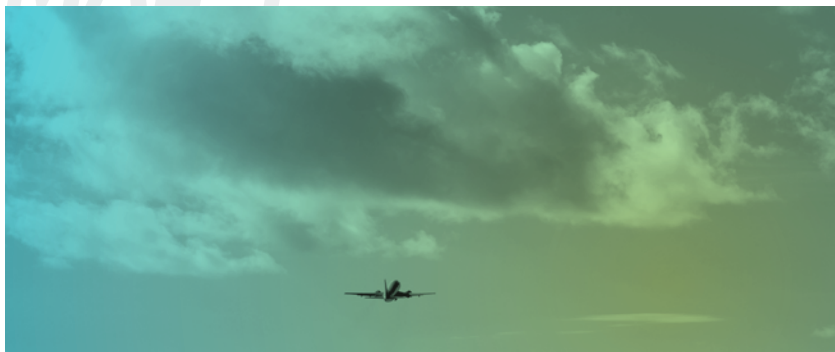
- Det foregår en harmonisering slik at systemer enklere skal kunne kommunisere sammen. Dette arbeidet har betydning for hele luftfarten og alle tjenesteyterne, og gjør luftfarten enklere og sikrere. Omleggingen som nå skjer i luftfarten i hele Europa er omfattende, og noe lignende har aldri tidligere skjedd. Det er viktig at landene

FAKTA OM SINGLE EUROPEAN SKY:

Single European Sky er et EU-program som har som formål å harmonisere og effektivisere europeisk luftfart for å kunne møte ventet trafikkvekst, bedre flysikkerheten, redusere kostnader og øke kapasiteten både i luftrommet og på flyplassene. Dette vil skje gjennom å etablere det som kalles funksjonelle luftromsblokker der landene samarbeider uten hensyn til landegrensene. Dette blir gjort gjennom utvikling og implementering av nye tekniske systemer og prosedyrer, og ved å standardisere forordninger og regler for lufttrafikken i EU-området. Norge og Luftfartstilsynet er med i dette arbeidet gjennom forpliktelsene i EØS-avtalen og deltar i komiteer og arbeidsgrupper. Forordningene og forskriftene som utarbeides blir etter hvert også gjort gjeldende i Norge og for aktørene i luftfarten her til lands.



Spesialrådgiver flysikring, Ronald Geirhovd og flysikringsinspektør Henning Tennes er med på å utvikle framtidens luftfart



VELLYKKET OMORGANISERING

Omorganiseringa av juridisk avdeling har vært positiv for Luftfartstilsynet.

Tidligere var alle juristene samlet i en egen juridisk avdeling og fungerte som en støttefunksjon for fagavdelingene. Etter omorganiseringen har juristene arbeidssted i de ulike fagavdelingene, og kommer tettere innpå det fagfeltet de skal ha det juridiske ansvaret for. Dette er en løsning både avdelingsdirektør i teknisk avdeling, Petter Abelsen og juridisk seniorrådgiver Lissi Rasmussen, er meget godt fornøyd med.

PERFEKSJONERING

Omorganiseringa skjedde våren 2010, og ga tidlig positive ringvirkninger.

Avdelingsdirektør Petter Abelsen mener omorganiseringa har ført til en sterkere perfektionering og profesjonalisering av teknisk avdeling.

- Tidligere måtte vi bestille tjenester fra juristene ved behov. Nå er de en del av avdelinga og kjenner de interne prosessene. Dette medfører at de er med på å utforme og justere prosedyrene og kvalitetssikre vedtakene underveis i prosessen, i stedet for å komme inn å vurdere resultatet av dem i etterkant, slik praksisen var før. Dette har gitt en bedre kvalitetssikring som vi nå ser resultater av, sier avdelingsdirektør i teknisk avdeling, Abelsen.

SPELISERING

Lissi Rasmussen er juridisk seniorrådgiver ved teknisk avdeling. For henne har omorganiseringa ført til at hun har fått en mer interessant arbeidsdag med mulighet til fordypning i sitt rettsområde.

- Ved at vi juristene er med i hele prosessen sammen med avdelinga, får vi fingeren mer på

pulsen og er med på å påvirke vedtak og beslutninger i en tidlig fase. Vi jobber tettere med teknisk avdelingsdirektør og seksjonslederne på teknisk avdeling og følger den daglige saksbehandlingen. Dette gjør at juristene blir mer spesialiserte. Jeg opplever at jeg får styrket kompetansen min og er meget godt fornøyd med denne måte å jobbe på, sier Rasmussen.



Avdelingsdirektør i teknisk avdeling, Petter Abelsen og juridisk seniorrådgiver Lissi Rassmussen mener omorganiseringa har bidratt til å styrke profesjonaliseringa og perfeksjoneringa i teknisk avdeling.

BEGRENSER BRUKEN AV LASERPENNER

Luftfartstilsynet har vært pådriver for en regelendring som begrenser muligheten til å eie og kjøpe sterke laserpennner. Den nye Strålevern forskriften trådte i kraft 1. januar 2011.

Bruk av laser rettet mot fly har de siste årene blitt et betydelig problem for sikkerheten i luftfarten. De aller fleste hendelsene blir registrert i forbindelse med landing, som sammen med avgang er den mest kritiske fasen av en flyging. Spesielt kritisk er dessuten slike hendelser ved flyging i mørke. Da vil lys i cockpit være dimmet for å tilvenne piloters syn til å også å kunne observere utenfor flyet. Selv en rask ukontrollert belysning av flyets cockpitvinduer, kan på grunn av vinduenes laminering, medføre blinding av piloter. I tillegg til at slike situasjoner kan føre til midlertidig bortfall av syn hos pilotene, har



Jørgen Ingebrigtsen sier at alle nå bør vite at bruk av laser mot fly er farlig og straffbart.

slike situasjoner ført til at noen piloter har fått øyeskader.

HÅNTERER TRUSSELEN

I 2007 startet Luftfartstilsynet registrering av laserhendelser. Året etter registrerte tilsynet fem hendelser. I 2009 hadde antallet økt til 126, mens antallet kom opp i 155 hendelser i 2010.

- Det at vi startet registrering av laserhendelser gjorde at vi fikk en oversikt over omfanget, sier avdelingsdirektør i Securityavdelinga, Jørgen Ingebrigtsen.

Allerede første halvår av 2008 utarbeidet Securityavdelinga en plan for hvordan luftfarten skulle møte utfordringene.

- Vi involverte tidlig Politidirektoratet og Politiets sikkerhetstjeneste i arbeidet med å forebygge laserhendelser. I tillegg gjorde aktørene innenfor luftfarten selv nødvendige grep for å håndtere risikoen knyttet til laserhendelser. For eksempel etablerte flyselskapene og Avinor varslingsrutiner, som også omfatter politiet, sier Ingebrigtsen. Han berømmer flyselskapene og Avinor for måten de hurtig og raskt har håndtert denne trusselen på.

ENDRE LOVVERKET

- Vi så også at laserpennene ble kraftigere og de var enkle å kjøpe på nettet. Regelverket for kjøp, besittelse og bruk av laser var ikke tilpasset luftfarten. For oss ble det derfor viktig å være pådriver for å få endret lovverket, slik at vi kunne begrense, eventuelt innføre forbud mot salg, kjøp og besittelse av laserpennner.

Fenomenet eksisterer i hele Europa, og Norge har nytt godt av et samarbeid med de nordiske landene i arbeidet med å utarbeide forskriftene. Laserproblemet har vært gjennomgangstema i Sikkerhetsrådet for sivil luftfart og vært oppe i Aviation Security Commity i EU.

INFORMASJON

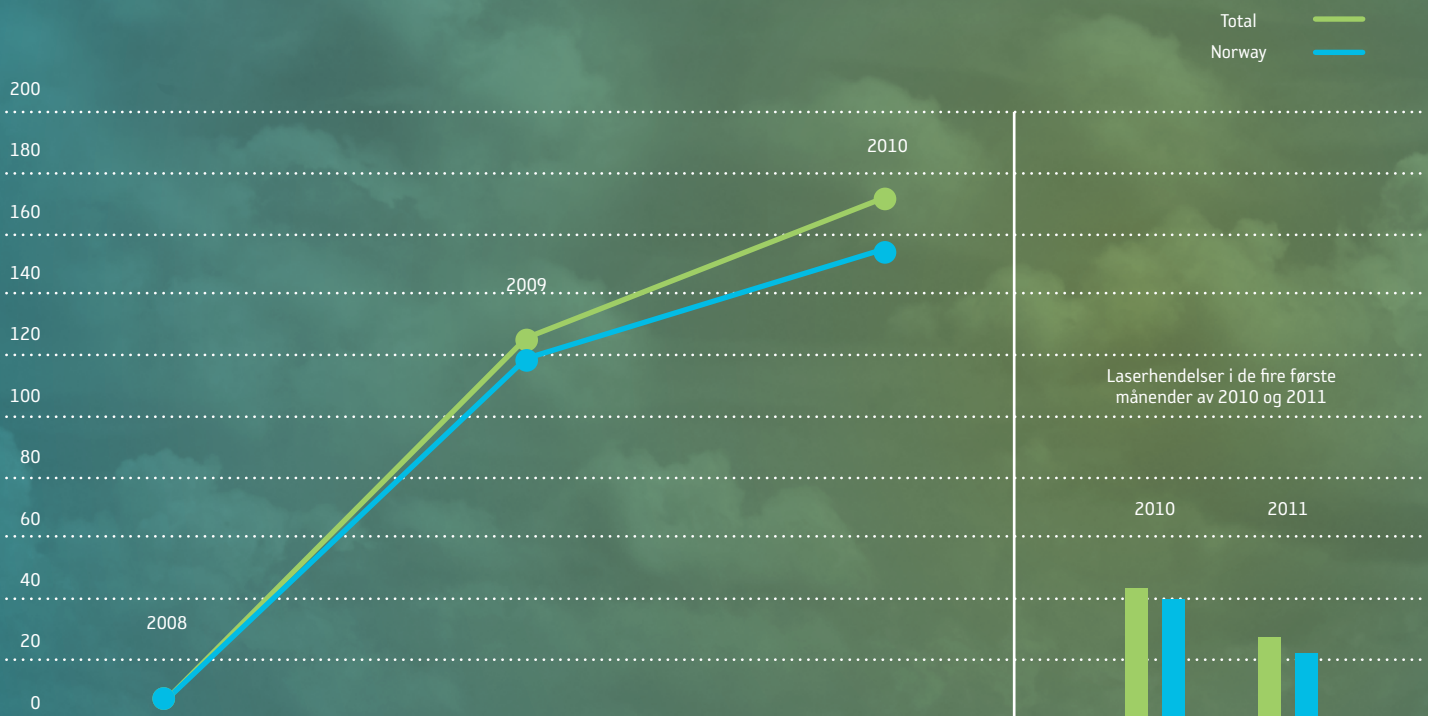
Luftfartstilsynet har plikt til å informere aktørene i luftfarten og samfunnet for øvrig.

- Vi har derfor brukt media for å få ut informasjon om faren ved laserbruk. Politiet tar også dette mer på alvor enn tidligere, noe som har gjort det mulig å pågripe flere for disse forholdene. Alle bør nå vite at dette er farlig og straffbart, understreker Ingebrigtsen.



LASERHENDELSER

De siste årene



EFFEKTIVISERER LUFTFARTSTILSYNET

Et nytt fagsystem vil effektivisere og forenkle hverdagen for alle ansatte i Luftfartstilsynet.

Proessen med å innføre det modulbaserte fagsystemet for myndighetsutøvelse for sivil luftfart, (EMPIC) har vært en lang prosess. Systemet inneholder totalt ni moduler og den første ble ferdig implementert og tatt i bruk i januar 2011. Da hadde Luftfartstilsynet brukt 2010 til å overføre data fra det gamle systemet, og fått på plass alle tekniske løsninger.

TILPASSET UTVIKLINGEN

- Det nye systemet er et standardssystem for dette formålet, og brukes av stadig flere luftfartsmyndigheter. Det videreutvikles i tråd med behovene vi har, og sikrer at vi er i stand til å utføre våre oppgaver på en bedre og mer effektiv måte, sier seniorrådgiver i administrasjonsavdelingen, Toril Madsen.

- Til nå har vi brukt flere systemer som ikke nødvendigvis dekket alle behov, kommuniserte sammen eller var mulig å tilpasse den stadig raskere utviklingen innen sivil luftfart. Ved å integrere støttesystemer som for eksempel økonomi og arkiv, og så utføre flest mulig oppgaver gjennom ett felles system, øker vi kvaliteten og effektiviserer driften, mener seniorrådgiver på IKT, Lars R. Holm.

BRUKERVENNLIG

Økonomiseksjonen har i samarbeid med Senter for statlig økonomistyring (SSØ) gjort tilpasninger slik at sertifikatgebyrer nå automatisk overføres fra det nye fagsystemet til Agresso. Toril Madsen har ansvar for å følge opp at gebyrer også på andre områder kan registreres i EMPIC.



Seniorrådgiver IKT, Lars R. Holm og seniorrådgiver i administrasjon Toril Madsen, ser fram til å ta i bruk det nye fagsystemet.

- Automatisk overføring av fakturagrunnlag fra det nye fagsystemet til Agresso gjør at vi nærmest eliminerer risikoen for feil og mangler. Arbeidet med fakturering blir i tillegg mindre arbeidskrevende og enklere å følge opp, sier Madsen.

De skryter begge av et brukervennlig system med gode kvaliteter, som i sterkere grad vil gi tilsynet mulighet til å yte god service som sakkyndig innen luftfarten.

OMFATTENDE

Holm er assisterende prosjektleder og har ansvar for at overgangen fra gammelt til nytt system blir så smidig som mulig, i tillegg til at han har ansvaret for opplæring og migrering.

- Systemet er omfattende og berører alle ansatte i Luftfartstilsynet. Det er mye data som skal overføres fra det gamle systemet til det nye, og dette har ført til at innføringen er noe forsinket i forhold til opprinnelig plan. Vask av gamle data, pluss opplæring har vært tidkrevende i en organisasjon der mange personer til enhver tid er på reise, sier Holm.

Prosjektplanen er revidert på grunn av forsinkelsen, og innføring av systemet går nå som planlagt. Den første modulen – flytekniske sertifikater – ble innført i januar 2011 og de andre modulene kommer suksessivt og vil være implementert i løpet av 2011.

TIDLIG UTE MED NY KUNNSKAP

Flysikringsinspektør Jan Egil Mossin er den tiende i Europa som har fått utstedt Certificate of Achievement.

Det kommer stadig nye krav til kompetanse for de som skal drive tilsyn med luftfarten i EU. Norge er underlagt europeisk regelverk og kravet til økt kompetanse gjelder også her. Flere av inspektørene i Flysikringsseksjonen har gjennomført NSA-kurs og er på god vei til å oppnå sertifisering, men Mossin var først ut i Norge.

For å oppnå sertifisering kreves det at deltakerne har deltatt og bestått totalt seks av de såkalte NSA Training Courses. Kursene arrangeres av Eurocontrols opplæringsinstitutt i Luxemburg. Mossin har blant annet gjennomført kurs innen tilsynsmetodikk og praksis, introduksjon til Single European Sky og funksjonen til nasjonale tilsynsmyndigheter.

NYTTIG

- Jeg har opplevd sertifiseringen som svært nyttig og relatert til den funksjonen jeg har i tilsynet, sier Mossin som jobber som flysikringsinspektør. Ved flysikringsseksjonen er det 17 ansatte som deler på saksbehandling innen fagfeltene flynavigasjonstjeneste, lufttrafikkjeneste og flyværtjeneste.

Sertifiseringen er et initiativ i forbindelse med Eurocontrol's mål om å harmonisere regelverket innen europeisk luftfart.

- Alle europeiske land skal bruke samme system og inneha samme kompetanse. Gjennom kursing blir tolkningen av regelverk mer kontrollert. Forutsigbarhet er viktig, understreker Mossin.



For Luftfartstilsynet er det viktig å ha oppdatert kunnskap og kompetanse for å kunne yte best mulig service som sakkyndig innen luftfart, sier flysikringsinspektør Jan Egil Mossin.



ICAO SER MOT NORGE

Norge har lang og bred erfaring med ubemannede luftfartøy (UAS). Derfor deltar Luftfartstilsynet i ICAOs UAS study group.

International Civil Aviation Organisation (ICAO) er FNs organisasjon for luftfart som lager overordnede standarder og anbefalte praksiser for bruk i internasjonal luftfart. Målet for arbeidsgruppa for UAS er å lage forslag til slike standarder og praksis til bruk for UAS i internasjonal luftfart.

BEHOV FOR REGELVERK

- Det har vært en eksplosjonsartet utvikling av UAS etter 1990, og det har utviklet seg et behov for en særskilt regulering av sivil bruk av UAS. Tidligere var det særlig de militære som sto for bruken av ubemannede luftfartøy, men nå har de blitt mer tilgjengelige og billigere i bruk slik at flere har mulighet til å benytte seg av dem. Dette er bakgrunnen for ønsket og behovet for å utarbeide et internasjonalt sivilt regelverk på dette området, forteller flyoperativ inspektør Morten Raustein.

Han representerer Luftfartstilsynet i ICAO's UAS study group.

Også Luftforsvaret i Norge er i ferd med å oppdatere sine regler for operasjoner med UAS. Luftfartstilsynet er i aktiv dialog og samarbeider med Luftforsvaret for å sikre best mulig koordinering mellom reglene for sivile og militære UAS-operasjoner.

LANG ERFARING

- Norge har vært langt framme med å tillate UAS-aktivitet. Særlig i forbindelse med miljøforskning for eksempel på Svalbard. Norge er i den heldige situasjon å ha store øde områder med liten eller ingen aktivitet verken i lufta eller på bakken. Fra Luftfartstilsynets side har det vært ønskelig å benytte dette fortrinnet til å skaffe seg erfaring

på området og vi har derfor i stor grad tillatt UAS-flyvninger, men med noen sikkerhetsmessige begrensninger. Dette har blitt lagt merke til internasjonalt.

TIDKREVENDE

Raustein forteller om et omfattende apparat for å utarbeide disse standardene.

- Det er veldig interessant å være med i denne gruppa. Her sitter det folk med store kunnskaper som jobber mot et felles mål. Først skal arbeidsgruppa bli enig internt, deretter skal forslaget ut på høring for til slutt å ferdigbehandles i ICAO. Deretter vil alle land kunne benytte disse retningslinjene i utarbeidelse av internasjonale overenskomster og sine egne nasjonale regelverk, sier Raustein.



Det er veldig interessant å være med på å utvikle forslag til standarder og praksis for bruk av UAS i internasjonal luftfart, sier flyoperativ inspektør Morten Raustein.

VELLYKKET ASKEHÅNDTERING

Ingen kunne forutse askeskyen som i april 2010 dekket store deler av europeisk luftrom. At kritikken nesten var fraværende vitner om at Luftfartstilsynet gjorde mye riktig under askekrisen.

Da askeskyen var som verst, var store deler av europeisk luftrom stengt og 54 prosent av alle flygninger i Europa kansellert.

- Selv om vi ikke kunne forberede oss på at så store deler av luftrommet skulle bli stengt, så hadde vi øvd på lignende hendelser to ganger i året. Vi opplevde det som en stor fordel, sier flysikringsinspektør Ira Smedby.

BESLUTNINGSDYKTIG

Deler av toppledelsen i Luftfartstilsynet var samlet i Oslo til et møte med ledelsen i Avinor da askeskyen kom innover Norge. Samtidig som den operative kriseberedskapen ble ivaretatt av Avinor og Luftfartstilsynet i Bodø.

- Det gjorde at vi kunne ivareta situasjonen gjennom et nært samarbeid med departement og Avinor. Beslutninger kunne lettere tas ettersom ledelsen kunne jobbe tett sammen. Vi deltok også i regjeringens kriseråd, forteller avdelingsdirektør for flyplass og flysikring, Espen Slyngstad.

Sikkerhet var hele tiden prioritert nummer én for Luftfartstilsynet.

- Da vi valgte å stenge alt luftrom, opplevde vi en veldig respekt for dette. Norge var først rammet og vi måtte ta avgjørelsen alene. Like etter ble Sverige og Finland rammet og de valgte å følge samme praksis som oss. Vi så etter hvert at hele Europa håndterte krisen likt.

GOD INFORMASJON

- En vesentlig del av samfunnet og mange samfunnskritiske sektorer var rammet og det førte til store konsekvenser for mange. Informasjon var et vesentlig aspekt i vår jobb og vi måtte være tilgjengelig for media og mange faginstanser. Vi jobbet døgnet rundt for å finne løsninger og for å få informasjon ut til de som var rammet, sier Smedby.

- Erfaringen vi sitter igjen med etter denne opplevelsen, er at det er behov for felles regelverk for håndtering av slike situasjoner i Europa. Vi

ser også at det er behov for å utvikle metoder for å fastslå askekonsentrasjon i luftrom og bedre kunne fastslå konsekvenser for fly i operasjon i vulkansk aske, fastslår Slyngstad.

Visste du at...

... årets ord i Norsk Språkråd i 2010 var askefast.



Flysikringsinspektør Ira Smedby og avdelingsdirektør for flyplass og flysikring, Espen Slyngstad er fornøyde med håndteringen av askekrisen.

TI ÅR FOR SIKKER OG SAMFUNNSNYTTIG LUFTFART

Luftfartstilsynet kunne i 2010 markere tiårsjubileum som selvstendig og uavhengig forvaltningsorgan med myndighetsansvar innen norsk sivil luftfart.

I jubileumsåret kunne Luftfartstilsynet konstatere at norsk luftfart er blitt sikrere og har et høyt sikkerhetsnivå sammenlignet med resten av verden.

DEL AV EUROPA

I jubileumsåret var det overgangen til EASA-regelverket som preget organisasjonen.

- Luftfartstilsynet har hele tiden måttet være en dynamisk organisasjon for å tilpasse seg endringene i markedet. Strukturen i norsk luftfart har endret seg mye i løpet av disse ti årene. Vi har fått nye flyselskap, offshoremarkedet har vokst og helikoptertrafikken økt. Norge har også i økt grad måttet tilpasse seg europeisk regelverk, forteller Gudmund Taraldsen, som er spesialrådgiver i operativ avdeling i Luftfartstilsynet.

Siden Luftfartstilsynet ble opprettet i Bodø i 2006, har han pendlet mellom Lillestrøm og Bodø.

- Det har vært moro å være med på å opprette og utvikle tilsynet og jeg har trivdes hele tida, sier Taraldsen.

HØY KOMPETANSE

Luftfartstilsynet ble etablert i 2000.

- Den 1. januar 2007 skulle organisasjonen være flyttet over til Bodø, men i realiteten var organisasjonen oppe å gå allerede ett år tidligere. I dag har tilsynet 170 ansatte. Vi har et faglig veldig sterkt miljø her, forteller Taraldsen.

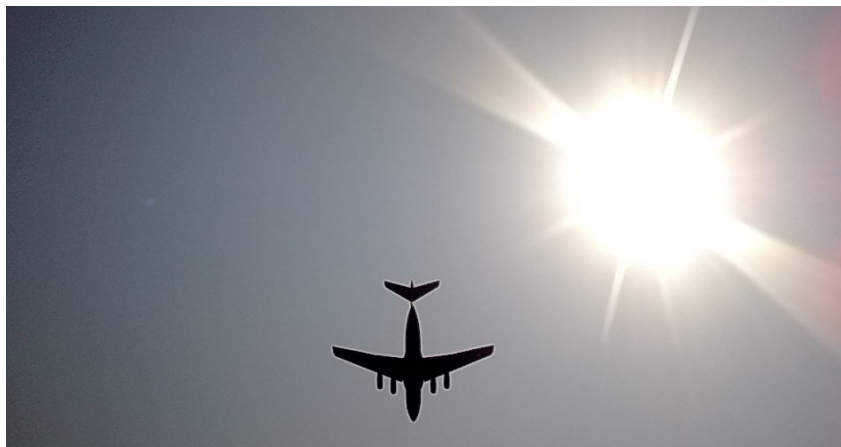
I løpet av 2011 skal Luftfartstilsynet flytte inn i et nytt bygg midt i Bodø sentrum. Fram til nå har



Spesialrådgiver Gudmund Taraldsen synes arbeidshverdagen i et faglig sterkt miljø er spennende.

organisasjonen vært splittet i tre ulike bygg på tre ulike steder, et i Oslo og to i Bodø.

- Med nybygget faller siste brikken på plass, sier Taraldsen.



REGNSKAP

DRIFTSUTGIFTER

| Post | Underpost | Beløp | Bevilgning* | Avvik |
|----------------------------------|---------------------|--------------------|-------------|-------|
| 01 | 11 Stillinger | 1 015 209 8 | | |
| | 12 Ekstrahjelp | 0 | | |
| | 13 Bistillinger | 1 060 090 | | |
| | 17 Styresråd utvalg | 0 | | |
| | 18 Trykter, pensjon | 8 649 978 | | |
| Sum lønn og godtgjørelse. | | 111 230 167 | | |

| Post | Underpost | Beløp | Bevilgning* | Avvik |
|---------------------------------|--------------------------------|-------------------|-------------|-------|
| 01 | 21 Maskiner, inventar, utstyr | 1 877 823 | | |
| | 22 Forbruksmateriell | 862 351 | | |
| | 23 Reiseutgifter, kurs, m.v. | 23 877 607 | | |
| | 24 Kontortjenester | 8 796 107 | | |
| | 25 Konsulenttenester m.v. | 8 703 932 | | |
| | 26 Andre driftskostnader | 8 608 790 | | |
| | 27 Vedlikehold og dr. trsp.m. | 748 450 | | |
| | 28 Vedlikehold av bygg/anl. | 0 | | |
| | 29 Drift av bygning, lokalleie | 22 002 688 | | |
| Sum andre driftsutgifter | | 75 477 748 | | |

| | | | |
|-----------------------------------|--------------------|--------------------|------------------|
| Sum kapittel 1313, post 01 | 186 707 914 | 177 063 000 | 9 644 914 |
|-----------------------------------|--------------------|--------------------|------------------|

INNTEKTER

| Post | Underpost | Beløp | Bevilgning* | Avvik |
|---|----------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Sum post 01-01 | Inntekter fra tilsyn | 109 414 609 | 119 500 000 | -10 085 391 |
| 02 | 01 Refundert, fakturert | 13 591 555 | | |
| 16 | 11 Refundert fødselspenger, lønn | 835 803 | | |
| 18 | 11 Refusjon sykepenger, lønn | 1 559 913 | | |
| Sum post 02, 16 og 18 – Refusjoner | | 15 987 271 | 0 | 15 987 271 |
| 80 | 80 Renteinntekter | 21 059 | | |
| Sum kapittel 4313 | | 125 422 938 | 119 500 000 | 5 922 938 |

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



DRIFTSUTGIFTER,

Luftfartstilsynet hadde i 2010 samlede bevilgninger på kr 177 063 000. Av dette var ordinært bevilgede midler kr 168 300 000, overførte midler fra 2009 kr 5 793 000, tilleggsbevilgning tilknyttet tilsynsoppgaver med arbeidsmiljø kr 500 000, og kompensasjon for lønnsoppgjør kr 2 470 000.

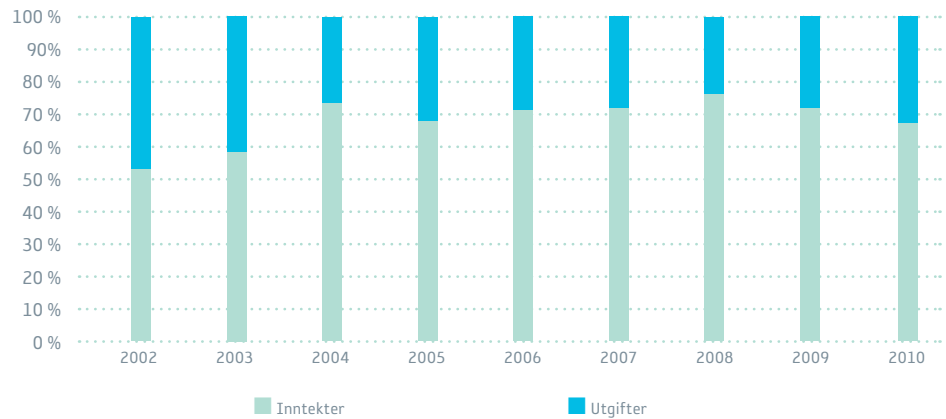
Lønnsutgiftene utgjorde 59,6 % av Luftfartstilsynets samlede utgifter, noe som er en økning på 2,7 % sammenlignet med 2009. De totale utgiftene ble på kr 186 707 914. Dette gir i utgangspunktet et merforbruk på kr 10 365 409. Tar man hensyn til refusjoner på totalt kr 15 987 271 har det imidlertid vært et samlet mindre forbruk på kr 6 342 357. Mindre forbruk i 2010 på kr 6,3 millioner er søkt overført til 2011.

INNTEKTER FRA TILSYNSVIRKSOMHET

Luftfartstilsynet nådde ikke gebyrinntektsrammen i 2010 og de totale gebyrinntekter ble på kr 109 414 609, noe som var kr 10,1 millioner lavere enn forventet etter omleggingen av gebyrfor-skriften. Effekten av markedsmessige endringer ga større utslag i gebyrinntektene enn forutsett. Spesielt ser vi en reduksjon i gebyrinntektene tilknyttet årsgebyrer for utstedelse av Airworthiness Review Certificate (ARC) som alene utgjør kr 5,3 millioner. Frem til og med 2009 hadde Luftfartstilsynet betydelige gebyrinntekter knyttet til utstedelse av ARC, da dette skjedde på grunnlag av review foretatt av Luftfartstilsynet. Da de fleste utstedelsene nå skjer på grunnlag av recommendation, er Luftfartstilsynets gebyrinntekter redusert.



KOSTNADSDEKNING I %



I tillegg kommer reduserte gebyrinntekter tilknyttet operative ferdighetsprøver/kontroll på kr 1,5 millioner, som kan relateres blant annet til lavere volum som følge av markedsmessige svingninger. Når det gjelder godkjenning/forlengelse av leie kan inntektsreduksjonen på kr 1,4 millioner relateres til at SAS Norge flyttet flyflåten til SAS Skandinavia. I tillegg har Luftfartstilsynet mindreinntekter som følge av lavere aktivitet tilknyttet medisinske undersøkelser på kr 1,2 millioner, samt mindreinntekter tilknyttet årsgebyr for luftdyktighetsbevis (LDB) på kr 1,0 millioner.

REFUSJONER, KAPITTEL 4313, POST 02, 16 OG 18

Det vesentlige av merinntekten kommer fra husleiekostnader for Rådhusgt. 2 som er videre-

fakturert leietaker. I tillegg består merinntekten av viderefakturerte kostnader til de øvrige skandinaviske landene i forbindelse med driften av det skandinaviske tilsynskontret (STK) i Stockholm, oppdrag Helideck offshore i henhold til kontrakt med Petroleumstilsynet, samt inntekter tilknyttet oppdrag for EASA. Totalt utgjør de viderefakturerte kostnader omlag kr 13,6 millioner. Post 16 og 18 gjelder refusjoner av fødsels- og sykepenger som utgjør til sammen kr 2,4 millioner.

RENTEINTEKTER, KAPITTEL 4313, POST 80

Inntektsposten består av morarenter/purregebyr og utgjør totalt kr 21 tusen.

DEN ØKONOMISKE UTVIKLINGEN I LUFTFARTSTILSYNET I 2010

Tabellen nedenfor viser at Luftfartstilsynet over flere år har hatt en gradvis økning av de totale kostnadene frem til 2009, mens for siste regnskapsår 2010 har det vært en reduksjon på 4,8 % sammenlignet med året før.

I 2009 utgjorde de totale lønnskostnadene kr 108,3 millioner mot kr 111,3 millioner i 2010. Den relative andelen lønnskostnader har økt fra 55,2 % til 59,6 % siste to år.

Reisekostnadene har siste tre år vært stabile. I 2009 utgjorde reisekostnadene kr 23,6 millioner mot kr 23,9 millioner i 2010. Den relative andel reisekostnader har vist en svak økning fra 12,0 % i 2009 til 12,8 % i 2010.

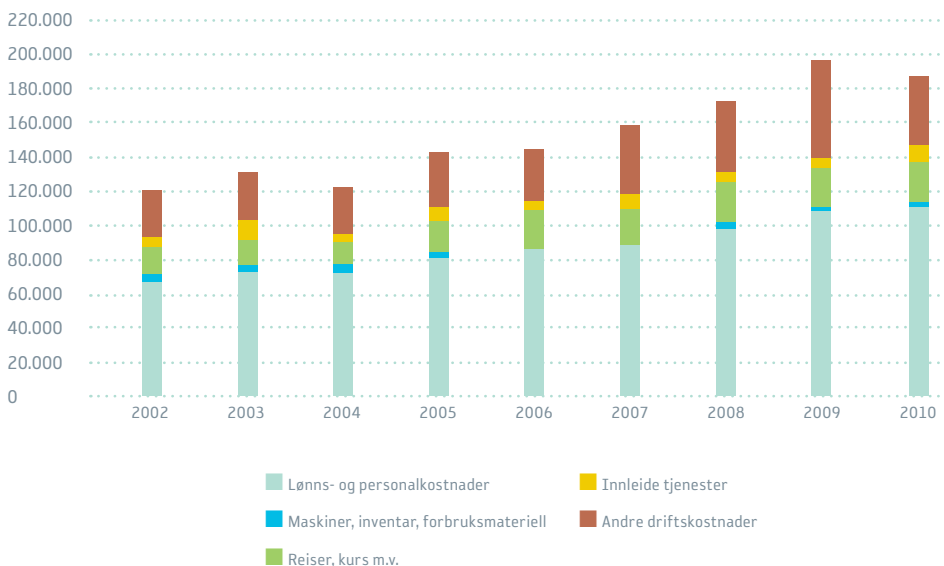
Kostnader tilknyttet innleide tjenester har økt fra kr 5,4 millioner i 2009 til kr 8,7 millioner i 2010. Den relative andel tilknyttet innleide tjenester viser en økning fra 2,8 % i 2009 til 4,7 % i 2010.

Den relative andelen av andre driftskostnader har derimot blitt redusert fra 28,6 % i 2009 til 21,5 % i 2010, noe som utgjør en reduksjon på hele kr 16 millioner siste to år.

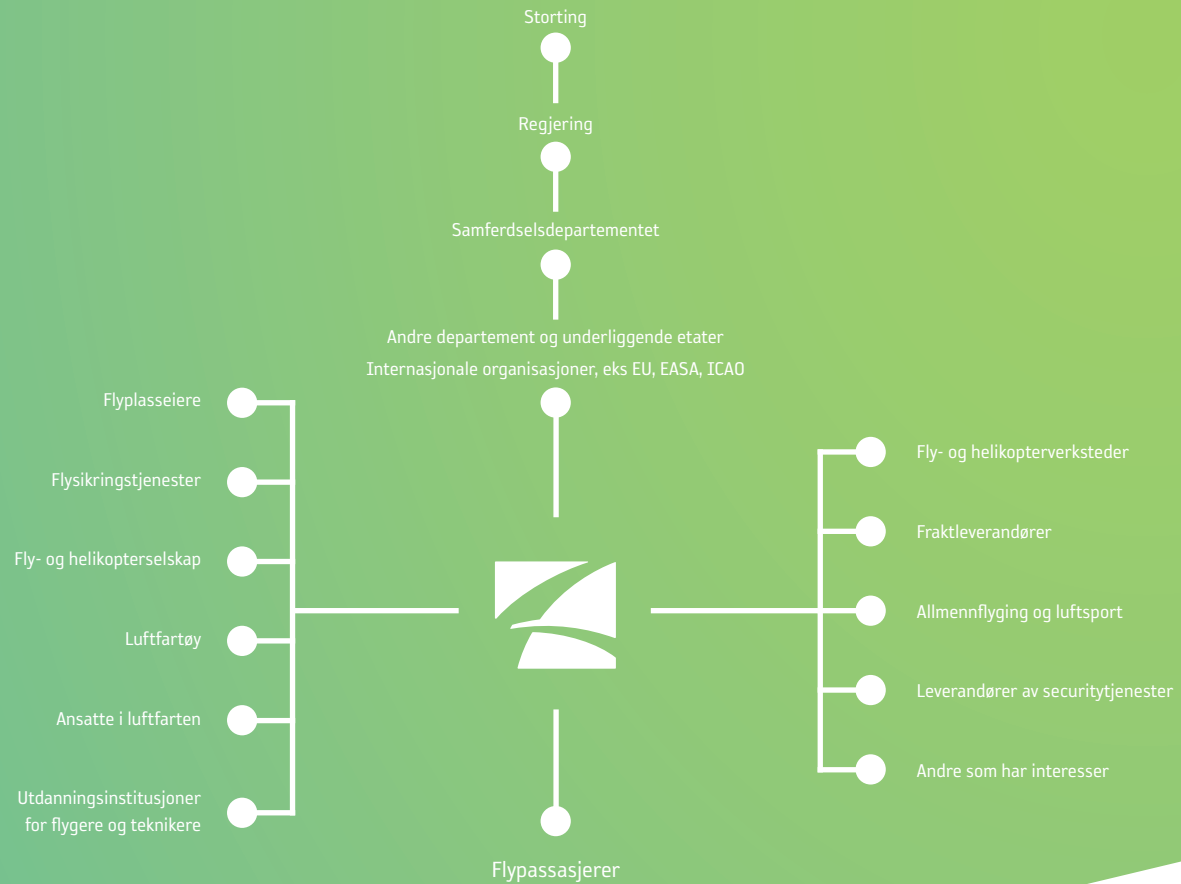
Andelen inntekter utgjorde 67,2 % av de totale kostnadene i 2010, en reduksjon på 4,7 % fra forrige år. Sammenligner en siste regnskapsår med 2008 er nedgangen på hele 9,2 %.

DRIFTSUTGIFTER

Alle tall i 1000 kr



NØKKELRELASJONER



Luftfartstilsynet

T: + 47 75585000
Faks: +47 75585005
postmottak@caa.no

Postadresse:

Postboks 243
8001 BODØ
Besøksadresse:
Bodø lufthavn,
Olav Vs gate 56-58