

# ÅRSRAPPORT 2011



**Luftfartstilsynet**  
CIVIL AVIATION AUTHORITY - NORWAY

Luftfartstilsynets årsrapport for 2011

baserer seg på tildelingsbrev av 4. januar  
2011 fra Samferdselsdepartementet

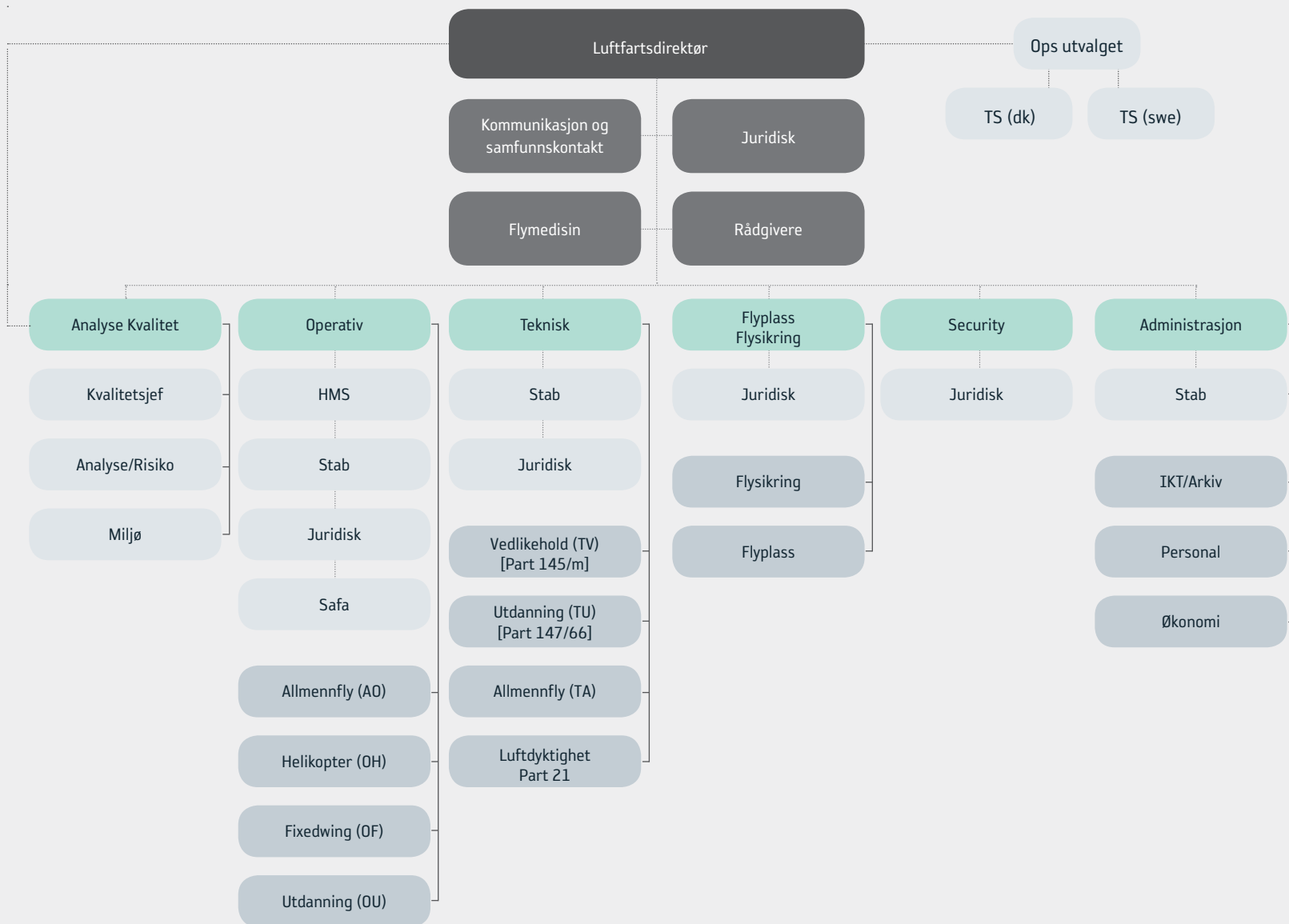
# Innhold

Organisasjonskart	3
Ledergruppa	3
Milepæler 2011	4
Direktørens ord	6
Innledning	7
Luftfartstilsynets mål og aktiviteter i 2011	10
Mål 1	10
Mål 2	15
Mål 3	25
Mål 4	27
Mål 5	28
Mål 6	30
Mål 7	33
Vilkår og krav som går på tvers av målene	34
Vilkår og krav som gjelder administrative oppgaver	35
Økonomi og prosjekter	36

“Luftfartstilsynet har hovedansvaret for tilsynet med norsk luftfart. Tilsynet skal være en aktiv pådriver for sikker og samfunnsnyttig luftfart i tråd med overordnede målsetninger for regjeringens samferdselspolitikk.”

(J.fr. Instruks for Luftfartstilsynet av 12. juni 2009)

**Luftfartstilsynet**  
CIVIL AVIATION AUTHORITY - NORWAY



## LEDERGRUPPA I LUFTFARTSTILSYNET



Fung. administrasjonsdirektør  
Veronica Hammer



Direktør analyse  
Karin M. Myklebust



Fung. teknisk direktør  
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



Luftfartsdirektør  
Heine Richardsen





## MILEPÆLER

# 2011

**1. JANUAR** Luftfartstilsynet overtar oppgaven fra Skandinavisk tilsynskontor (STK) med å føre tilsyn av Continuing Airworthiness Management -delen i SAS. (Part-M, subpart G).

**4. FEBRUAR** Luftfartstilsynet leverer sin flyplassrapport til Samferdselsdepartementet med vurdering av flyplassprosjektene på Helgeland, henholdsvis Drevja og Mo i Rana, Polarsirkelen.

**15. FEBRUAR** Luftfartstilsynet vedtar ny forskrift om støyforebygging for Oslo lufthavn Gardermoen. Formålet med denne forskriften er å unngå unødige støybelastninger ved Oslo lufthavn Gardermoen, og samtidig ivareta hensynet til sikkerhet, operative forhold og kapasitet.

**16. OG 17. FEBRUAR** Luftfartskonferansen 2011 samler 370 deltakere fra inn- og utland. Tema er "sikkerhet og sårbarhet – premisser for norsk luftfart".

**1. MARS** Norge innfører nytt regelverk innenfor security-området. Dette er en revisjon av dagens regelverk fra 2004. Målet med revisjonen er å forenkle regelverket, ytterligere harmonisere regelverket på tvers av landegrenser og klargjøre eksisterende regler. Det nye regelverket innebærer spesiell fokus på flyfrakt.

**3. MARS** Luftfartstilsynet overtar oppgaven fra Skandinavisk tilsynskontor (STK) med å utføre tilsyn av teknisk opplæring i SAS (Part-147).

**APRIL** En ny avtale signeres om fleksibel bruk av luftrom (FUA) mellom Forsvaret, Avinor og Luftfartstilsynet. Dette er et viktig rammeverk som danner grunnlaget for samarbeid og håndtering av luftromssaker mellom partene.

**MAI** En avtale inngås mellom Storbritannia og Norge om delegasjon av fysikringstjeneste og tilsyn med tjenesten i Ekofisk og Brent-områdene.

**22. MAI** Vulkanen Grimsvötn på Island har et utbrudd. Denne gangen blir konsekvensene for norsk luftfart minimale, sammenliknet med utbruddet i 2010. Luftfartstilsynet og aktørene i norsk luftfart får med dette vist at vi har gjort mye riktig når det gjelder håndtering av vulkansk aske.

**1. JULI** Revidert regelverk for flynavigasjonstjeneste (BSL G6-1) gis ut. Arbeidet som har pågått i flere år har hatt som utgangspunkt å ha færrest mulig nasjonale særbestemmelser, noe som innebærer at regelverket blir mindre omfattende nå enn tidligere.



**26. JULI** EU og Canada inngår en bilateral avtale. Dette er den første bilaterale avtalen mellom EU og et tredje land, som samtidig gjelder for Norge. Avtalen innebærer at landene gjensidig anerkjenner hverandres standarder og system knyttet til luftdyktighet og miljøsertifisering.

**1. AUGUST** Luftfartstilsynet flytter inn i nye lokaler i sentrum av Bodø. Luftfartstilsynet får med dette et moderne bygg med klima-effektive løsninger som har alle forutsetninger for å bli en god arbeidsplass for ansatte, og et godt møtested for de Luftfartstilsynet samarbeider med og fører tilsyn med.

**SEPTEMBER** En avtale signeres mellom Sverige og Norge om delegasjon av flysikringstjeneste.

**22. SEPTEMBER** Et nytt regelverk for radiotelefoniprosedyrer (BSL G5-1) og regelverk for lufttrafikkledelse (BSL G8-1) publiseres. For lufttrafikkjentesten og Luftfartstilsynet i Norge er dette et paradigmeskifte.

**NOVEMBER** Versjon 2.0 av Nasjonalt sikkerhetsprogram for sivil luftfart (NASP) ferdigstilles. Nasjonalt sikkerhetsprogram for sivil luftfart er utarbeidet av Luftfartstilsynet med bakgrunn i krav som stilles i Europaparlamentets- og Rådsforordning (EF) nr. 300/ 2008 artikkel 10. NASP gjengir aktuelt regelverk og beskriver tiltak som skal forebygge anslag mot sikkerheten (security) i luftfarten.

**9. DESEMBER** En avtale på ministernivå mellom Estland, Finland, Latvia og Norge om etableringen av North European Functional Airspace Block (NEFAB) paraferes. 21. desember paraferes tilsvarende avtale mellom luftfartsmyndighetene i NEFAB. NEFAB er ett av flere europeiske initiativ for samarbeid mellom stater, tilsynsmyndigheter og tjenesteytere for å nå de sentrale felleseuropeiske ytelsesmålene i Single European Sky II: safety, kapasitet, kost/flyge-effektivitet og miljø.

# DIREKTØRENS ORD

Luftfartstilsynet har hovedansvaret for tilsynet med norsk luftfart og skal være en aktiv pådriver for sikker og samfunnsnyttig luftfart, i tråd med overordnede målsetninger i regjeringens samferdselspolitikk.

Luftfartstilsynet skal se til at aktørene i sivil luftfart oppfyller gjeldende regelverk. Vi skal påse at regelverket ut fra formålet er oppdatert, oversiktlig og fullstendig, samt delta aktivt i internasjonale fora med særlig betydning for norsk luftfart. I tillegg til å ha oppmerksomhet rettet mot de sikkerhetsmessige utfordringene knyttet til utviklingen i rammevilkårene for luftfarten, og hvilke konsekvenser disse vil få for tilsynsarbeidet.

For å kunne løse de oppgavene som er tillagt oss, må vi i tillegg til å holde en flyfaglig høy standard, også ha et stadig fokus på de forvaltningsmessige sidene av arbeidet. Luftfartstilsynet er et offentlig myndighetsorgan, og må derfor handle og virke innenfor de rammer forvaltningsretten trekker opp. Det stiller krav til uhildet, saklig og forholdsmessig saksbehandling, samt at våre vedtak må være skikkelig hjemlet i regelverket.

Luftfarten har vært gjenstand for betydelige endringer de siste årene. Dette har betydning for hvordan Luftfartstilsynet er organisert og hvordan vi er stand til å løse dagens og fremtidens oppgaver.

Stadig flere aktører har kommet til luftfarten, med økt konkurranse som et naturlig resultat. Effektene av dette er mange, som for eksempel nedleggelse og oppkjøp av selskap, økt konkurranseutsetting av tjenester og økt bruk av utenlandsk arbeidskraft.

Gjennom EØS-avtalen og medlemskap i det europeiske flysikkerhetsbyrået EASA er Norge integrert i det europeiske flysikkerhetsarbeidet. Det internasjonale regelverket er i utvikling og dekker stadig flere områder innenfor sivil luftfart. Fremover vil så å si alle områder innen europeisk, sivil luftfart bli regulert av regler utviklet i EU.

European Aviation Safety Plan 2011-2014 er et annet eksempel på et felleseuropeisk initiativ. Hovedhensikten med initiativet til EASA er å skape et felles fokus på aktuelle og fremtidige flysikkerhetsmessige utfordringer som europeisk luftfart står overfor, i tillegg til å konkretisere og koordinere tiltakene som settes inn. En annen uttalt hensikt er å hjelpe statene i forhold til å ivareta forpliktelsen til å iverksette FN's flysikkerhetsbyrå ICAO's krav til State Safety Programmes (SSP). Gjennom European Aviation Safety Plan skal moderne risikostyring systematisk innføres i det flysikkerhetsmessige arbeidet. Dette skal bidra til at risikofaktorer avdekkes og motvirkes før disse utvikler seg til en ulykke. Også i dette arbeidet er Norge forpliktet til å delta.

Dette er eksempler på viktige endringer i luftfarten, men listen over er ikke fullstendig. Det som er helt klart er at endringene ikke er noe som skjer utenfor Luftfartstilsynets virkeområde – vi er en del av dem, og må til enhver tid være organisert for å håndtere dem. I likhet med alle andre offentlige virksomheter må vi organisere oss på en mest mulig effektiv måte. Ikke bare av økonomiske hensyn, men ikke minst fordi vi er satt til å utføre



viktige samfunnsoppgaver. Vi skal blant annet være rustet i forhold til å implementere nytt internasjonalt regelverk, identifisere sikkerhetsnivåer i flybransjen, utvikle tydeligere metodikk i forhold til gjennomføring av risikobasert tilsyn, strømlinjeforme tilsynsarbeidet, øke forvaltningskompetansen og tåle veksten i oppgaveomfanget som kommer.

Vinteren 2011 nedsatte jeg derfor prosjektet "Organisasjons-gjennomgang 2011". Gjennomgangen har som mål å forbedre organiseringen av Luftfartstilsynet slik at det fremstår som mer helhetlig, effektivt og produktiv. Dette for at vi i fremtiden skal levere tjenester av høyeste kvalitet, til riktig tid, til laveste kostnader og samtidig sikre gode arbeidsforhold for medarbeiderne. Dette prosjektet skal avsluttes vinteren 2012. Arbeidet vil være viktig i forhold til hvordan Luftfartstilsynet skal være rustet til å møte fremtiden.

Avslutningsvis vil jeg nevne det som kanskje har vært mest synlig for våre ansatte i året som gikk. Den 1. august flyttet vi inn i eget bygg i sentrum av Bodø. Det at vi nå er samlet under ett og samme tak, gjør det enklere for oss å utveksle informasjon og samarbeide på tvers av fagavdelinger. Vi håper at alle de som samarbeider med oss og bruker tjenestene våre vil merke de positive ringvirkningene av dette, og at vårt nye bygg blir det som det er tenkt, nemlig et viktig møtested for alle som jobber innen luftfarten.



## INNLEDNING

Luftfartstilsynets hovedmål er å bidra til økt sikkerhet i all norsk sivil luftfart. Dette innebærer hovedansvaret for tilsyn med aktørene i norsk luftfart og ansvar for regelverksutvikling ved å innføre og tilpasse nasjonalt og internasjonalt regelverk. I tillegg utsteder Luftfartstilsynet lisenser til luftfartsnæringen og sertifikater til personer i luftfartsnæringen i henhold til gjeldende regelverk. Aktiv oppfølging av aktørene i markedet etterlever lover og regler er viktig for å oppnå en sikker og samfunnsnyttig luftfart med vekt på god forvaltning.

Luftfartstilsynet er organisert i fem tilsynsområder med definerte ansvar: teknisk, operativ, flyplass, flysikring, security og flymedisin. I tillegg har Luftfartstilsynet følgende støtteenheter: juridisk, analyse, administrasjon og kommunikasjon og samfunnskontakt. Nedenfor følger en oppsummering av Luftfartstilsynets viktigste hendelser og resultater i året som har gått.

### Fokus på forvaltningskompetanse

Luftfartstilsynet har i flere år hatt fokus på organisasjonens forvaltningskompetanse. For å kunne utføre oppgavene som er tillagt Luftfartstilsynet, er det ikke nok med bare flyfaglig kompetanse. Luftfartstilsynet er et offentlig myndighetsorgan, og må således også inneha forvaltningskompetanse på høyt nivå. Internrevisjoner foretatt i 2011 avdekker ikke systematiske saksbehandlingsfeil, samt at saksbehandlingstiden jevnt over er på et rimelig nivå.

### NEFAB<sup>1</sup> (North European Functional Airspace Block)

Luftfartstilsynet har ledet myndighetsgruppen som har vurdert NEFAB prosjektet. Prosjektet har blitt endret som følge av sen overlevering av prosjektdokumentasjon og at Sverige, Danmark og Island valgte å trekke seg fra samarbeidet. Arbeidet har vært ressurskrevende, men myndighetsgruppen i NEFAB leverte sin evaluering primo september. Etter luftfartsmyndighetenes vurdering vil NEFAB kunne møte de krav som stilles til en funksjonell luftromsblokk i tjenesteyterforordningen. I løpet av høsten 2011 ble det jobbet med

avtaleverket på statsnivå og myndighetssiden. Begge avtaler ble sluttført og parafert i desember 2011.

### Nytt security-regelverk

I april 2010 trådte nytt felles europeisk regelverk på security-områder i kraft i EU. Dette regelverket ble gjennomført i norsk rett ved forskrift 1. mars 2011 nr. 214 om forebyggelse av anslag mot sikkerheten i luftfarten mv. Ved innføring av regelverket i Norge, ble det samtidig utarbeidet et National Civil Aviation Program (NASP<sup>2</sup>). Dette dokumentet er ment å være "brukermanual" for markedet og omhandler alle fagområder innen security.

### Nytt flyplassregelverk

Luftfartstilsynet utarbeidet EØS-notat vedrørende EASA<sup>3</sup>'s flyplassregelverk i 2011. Etter Luftfartstilsynets vurdering vil EASA-regelverket åpne for at etablerte lufthavner får beholde sine rettigheter, også etter innføring av EASA-regelverk for flyplass. Mye tyder også på at det vil være en grad av fleksibilitet i regelverket ved etablering av nye flyplasser. Luftfartstilsynet har i perioden gjennomført et møte i nasjonal referansegruppe for nytt EASA-flyplassregelverk med god deltakelse fra

<sup>1</sup> Northern European Functional Airspace Block. Luftromsområdet som omfatter Nord-Europa

<sup>2</sup> National Aviation Security Program – En brukermanual med en samling av regelverk på securityområdet, både nasjonalt og internasjonalt.

<sup>3</sup> European Aviation Safety Agency (EU's flysikkerhetsbyrå).





markedsaktørene. Luftfartstilsynet arbeider med å utarbeide kommentarer til EASAs NPA<sup>4</sup> som nå er på høring.

#### SES II (Single European Sky)

Luftfartstilsynet har i 2011 arbeidet med utarbeidelsen av en nasjonal ytelsesplan i henhold til SES-regelverket. Det har vært gjennomført flere konsultasjoner med markedsaktørene og en konsultasjon med fagforeninger. Etter tilbakemelding fra EUs Performance Review Body (PRB), var det nødvendig å foreta justeringer i planen med hensyn til kost/effektivitetskravet. Dette arbeidet har vært ressursmessig krevende for Luftfartstilsynet. Arbeidet med nasjonal ytelsesplan ble sluttført ved årsskiftet.

#### Vulkansk aske

I slutten av mai 2011 fikk vulkanen Grimsvötn på Island et utbrudd. Vulkanutbruddet fikk ikke så store konsekvenser for norsk luftfart som utbruddet fra Eyafjallajökull i 2010, noe som delvis skyldes at utbruddet var av en annen karakter enn året før. I tillegg innførte Luftfartstilsynet et nytt regelverk som åpnet for en mer dynamisk avvikling av lufttrafikk, samtidig som nasjonal kompetanse igjennom EVA-gruppen<sup>5</sup> ble tatt i bruk for å vurdere spredning av vulkansk aske i norsk luftrom. Luftfartstilsynet vil trekke frem samarbeidet med Samferdselsdepartementet, luftfartsnæringen, forskningsmiljøene på Meteorologisk institutt (Met.no) og Norsk institutt for luftforskning (NILU) i etterkant av Eyafjallajökull, som vesentlig for en forbedret nasjonal håndtering av vulkanutbrudd. Luftfartstilsynet har fortsatt fokus på arbeid med vulkansk aske, både nasjonalt og internasjonalt. I desember ble det arrangert en workshop på NILU, der representanter fra flyselskapene fikk presentert kompetansen og verktøy som fagmiljøene i NILU og Met.no kan benytte i fremtidige vurderinger ved en askesituasjon.

#### Ytre miljø og luftfart

Luftfartstilsynet har også i 2011 deltatt i viktige nasjonale og internasjonale miljøfora. Hovedaktiviteten har vært knyttet til arbeidet med å etablere en nasjonal handlingsplan for å redusere CO<sub>2</sub>-utslipp fra luftfarten. Arbeidet har i stor grad vært preget av europeisk samarbeid, og Luftfartstilsynet sendte de to første delene av planen til ICAO<sup>6</sup> i desember 2011. Disse delene er felleseuropeiske, mens den siste delen av planen er nasjonal. Den nasjonale delen av planen forventes ferdig i løpet av første tertial 2012.

I februar 2011 vedtok Luftfartstilsynet ny traséforskrift for Oslo Lufthavn Gardermoen. Forskriften er vesentlig med tanke på støybildet omkring lufthavnen, og er løpende fulgt opp etter at den trådte i kraft. Luftfartstilsynet vil allerede i 2012 starte forarbeidene for neste revisjon av traséforskriften for Oslo lufthavn Gardermoen.

#### Flyplassrapport Helgeland

Tidlig i januar 2011 ble Luftfartstilsynet gitt i oppdrag av Samferdselsdepartementet å foreta en foreløpig teknisk og operativ vurdering av de to alternative lokalitetene til flyplass på Helgeland. Luftfartstilsynet vurderte ikke de to lokalitetene opp imot hverandre, men foretok en vurdering av hvert enkelt prosjekts mulige egnethet til å kunne realiseres som fremtidige flyplasser i forhold til gjeldende bestemmelser. Oppdraget, som var relativt omfattende, ble løst ved bruk av Luftfartstilsynets kompetanse innenfor flyoperative forhold, flyplass- og meteorologi-ekspertise.

#### Arbeidet med utvikling av kvalitetssystemet

Luftfartstilsynet har i 2011 fortsatt utviklingen av kvalitetssystemet. Det er blant annet vedtatt å ta i bruk moduler som vil gjøre det enklere å følge opp hver avdelings aktivitetssplan og enklere redegjøre for måloppnåelsen. Luftfartstilsynet erkjenner at utvikling av kvalitetssystemet tar mye mer tid enn det som var forutsatt i oppstarten, men mener likevel at satsingen er viktig. Med et helhetlig kvalitetssystem bygd etter ISO 9001-standarden<sup>7</sup> vil Luftfartstilsynet ha et godt utgangspunkt for å styre og utvikle tjenester og prosesser som sikrer måloppnåelsen.

<sup>4</sup> Notice of Proposed amendment. EASAs første utkast til nytt regelverk.

<sup>5</sup> Etatsgruppen for Vulkansk Aske. Gruppen organiserer og koordinerer overvåkingen av vulkansk aske i norsk luftrom.

<sup>6</sup> International Civil Aviation Organization (FNs luftfartsorganisasjon)

<sup>7</sup> Angivelse av en standard for kvalitetsmåling.



# Luftfartstilsynet

## Forbedret HMS-tilsyn

Gjennom ny ansvarsdeling og tettere samarbeid med Arbeidstilsynet, har Luftfartstilsynet fått et bedre grunnlag for å vurdere kvaliteten av det systematiske HMS-arbeidet for besetningsmedlemmer.

– Godt arbeidsmiljø er et betydelig flysikkerhetsaspekt. HMS dreier seg ikke bare om trivsel for de ansatte, men det bidrar også til bedre sikkerhet. Derfor skal dette feltet prioriteres. Gjennom systematisk tilsyn bidrar vi til å forebygge og være i forkant av uheldige hendelser, sier Torkjell Vik, senior HMS-rådgiver i Luftfartstilsynet.

2011 var det første hele året Luftfartstilsynet forvaltet hele arbeidsmiljøloven i forhold til besetningsmedlemmers arbeidsmiljø. Tidligere lå deler av dette ansvaret hos Arbeidstilsynet.

– Den nye organiseringen gir oss en mye bedre totaloversikt i virksomhetene vi fører tilsyn med. Gjennom samarbeidet med Arbeidstilsynet kan vi også trekke veksler på hverandres kompetanse og se besetningsmedlemmenes situasjon i forhold til bakkeansatte som Arbeidstilsynet har ansvar for, sier Vik.

– Samarbeidet har vært etterlyst av arbeidstakerorganisasjonene og har blitt godt motatt også ute i de enkelte flyselskap. Kvaliteten på arbeidet vi gjør blir bedre og synergi-effektene er store, sier Vik.

I 2011 gjennomførte Luftfartstilsynet åtte tilsyn og i fem av disse samarbeidet de med Arbeidstilsynet, region nord. Det kommende året planlegges mellom 60 og 70 inspeksjoner og nærmere samarbeid med flere regioner i Arbeidstilsynet.



# LUFTFARTSTILSYNETS MÅL OG AKTIVITETER I 2011

I tildelingsbrevet for 2011 har Samferdselsdepartementet formulert sju hovedmål med aktiviteter for Luftfartstilsynet. Tildelingsbrevet danner grunnlaget for utarbeidelse av tilsynets interne aktivitetsplan. Tilsynets kjerneoppgaver er adgangskontroll, virksomhetstilsyn, regelverksutvikling og informasjonsvirksomhet.

## Mål 1: Føre tilsyn med at aktørene i sivil luftfart oppfyller gjeldende regelverk

### Gjennomføre adgangskontroll og virksomhetstilsyn basert på tilsynsplaner

Luftfartstilsynet fører tilsyn med og inspeksjoner av norske luftfartsaktører. Før et tilsynsobjekt blir godkjent gjennomføres ulike former for adgangskontroller, som dokumentgransking, testing og inspeksjon. Tilsynet gjennomfører deretter virksomhetstilsyn av de ulike grupper tilsynsobjekter basert på nasjonale og internasjonale krav for flysikkerhet.

### Teknisk tilsyn

På det flytekniske området ble det utført totalt 2342 adgangskontroller og 122 virksomhetstilsyn i 2011, jf diagram side 14. Målet for året var 2744 adgangskontroller og 122 virksomhetstilsyn. I tillegg ble det gjennomført 21 av 126 planlagte ACAM- tilsyn<sup>8</sup>. Avviket for virksomhetstilsyn ACAM var i hovedsak knyttet til kapasitetsproblemer innenfor det flytekniske området. Avviket innenfor adgangskontroll skyldes færre søknader fra aktørene enn forventet.

### Oppsigelse av en samarbeidsavtale med EASA

I 2006 inngikk Luftfartstilsynet en samarbeidsavtale med EASA, der Luftfartstilsynet forpliktet seg til å utføre granskinger knyttet til modifikasjoner og reparasjoner av luftfartøy som har EASA typesertifikat. Avtalen ble sagt opp i januar 2011. Dette medførte at Luftfartstilsynet ikke lenger skal betjene det norske markedet når det gjelder modifikasjoner, reparasjoner og tilsyn med konstruksjonsbedrifter. Disse tjenestene blir nå levert direkte fra EASA i Köln. Som en følge av at kontrakten ble sagt opp, ble det brukt noe tid på formelt å overføre tilsynet med de norske konstruksjonsbedriftene til en ny prosjektleder i EASA. Endringen medførte også organisasjonsmessige tilpasninger internt i Luftfartstilsynet som har vært ressurskrevende.

### MAST- inspeksjon (Maintenance Standardisation Team<sup>9</sup>)

EASA gjennomførte en inspeksjon i 2010 og det ble gjort en rekke funn. Luftfartstilsynet har i 2011 arbeidet med å lukke avvikene.

I hovedsak er det kapasitet og kompetansestyring som har vært bakenforliggende årsak til funnene. Forholdet mellom overholdelse av tilsynsprogram og kapasitet har vært spesielt utfordrende. Luftfartstilsynet arbeider med en bedre kompe-

tansestyring. Oppfølgingene av korrigerende tiltak vil kapasitetsmessig være utfordrende i tiden fremover.

### Operativt tilsyn

På det flyoperative området ble det i 2011 gjennomført totalt ni adgangskontroller og 71 virksomhetstilsyn på flyselskaper, flyklubber og innenfor operativ utdanning, jf diagram side 14. Det var planlagt henholdsvis åtte adgangskontroller og 67 virksomhetstilsyn. Utstedelse og fornyelse av sertifikater er ikke tatt med i beregningen av antall adgangskontroller.

Av disse var 16 av virksomhetstilsynene knyttet til flyselskap og flyklubber, noe som var i henhold til planen. For luftsport ble det gjennomført åtte av 12 virksomhetstilsyn, og for oppvisning ble det gjennomført tre av fem planlagte virksomhetstilsyn. På området UAV<sup>10</sup> ble det gjennomført seks virksomhetstilsyn i henhold til planen. Enkelte virksomhetstilsyn ble ikke gjennomført, dels grunnet begrensede ressurser hos Luftfartstilsynet. Som et resultat av virksomhetstilsynene ble det gitt totalt 16 avvik/pålegg til operatører. Ved virksomhetstilsyn med UAS ble det gitt en rekke forslag til forbedringer basert på beste praksis, dette kan imidlertid ikke formelt kalles avvik da det foreløpig ikke eksisterer et relevant regelverk.

Det ble gjennomført seks av åtte planlagte adgangskontroller og 10 av 12 planlagte virksomhetstilsyn for skoler i 2011. Disse gav totalt 93 avvik for 16 skoler. Utover dette ble det gjennomført 55 tilsyn/evalueringer i simulatorer hvor norske inspektører har deltatt.

### Operativ utdanning

På grunn av overføring til nytt fagsystem (EMPIC) er det vanskelig å hente ut nøyaktige tall over antall utstedte sertifikater for 2011.

Innenfor området operativ utdanning har en likevel sett en svak oppgang i antall utstedte sertifikater, og har hatt en markant oppgang i antall behandlede saker. Denne oppgangen knyttes primært til konverteringer fra nasjonale til internasjonale sertifikater, nye krav fra ICAO om språkferdigheter og økning i antall sertifikater til kabinansatte. For 2012 forventer en fortsatt økning i antall sertifikater, dette blant annet grunnet at Luftfartstilsynet overtar ansvaret for utstedelse av sertifikat for seilfly. En forventer også en ytterligere økning i behandling av antall sertifikater for kabinbesetning.

### Arbeid i OPS utvalget 2011

OPS- utvalget er et samarbeidsorgan som består av luftfartsdirektørene i Norge, Sverige og Danmark som har som oppgave å føre tilsyn med operatører som har felles skandinavisk

<sup>8</sup> Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring.

<sup>9</sup> EASAs standardiseringsinspeksjon.

<sup>10</sup> Ubemannet luftfartøy

tillatelse. I realiteten vil dette si SAS. I starten av 2011 ble det innført en ny tilsynsmodell med SAS, hvor STK ble lagt ned og tilsynsoppgavene ble fordelt til de enkelte myndighetene. Luftfartstilsynet fikk som oppgave å føre tilsyn med Part-M og Part 147. I 2011 var det Sverige som hadde formannskapet i OPS-utvalget, fra april 2012 overtar Norge formannskapet.

#### *Tilsyn flyplass*

Luftfartstilsynet fører tilsyn med alle landets flyplasser og helikopterlandingsplasser, og er i tillegg bistandsmyndighet til Sjøfartsdirektoratet og Petroleumsstilsynet for helikopterdekk offshore. Det er gjennomført 23 virksomhetstilsyn i 2011, noe som er i henhold til plan, samt 20 adgangskontroller som er godkjenning av personell, jf diagram side 14. Det blir fortsatt gjort funn relatert til elektrotjenesten, og funn som relaterer seg til avvik fra landingsplassens eget styringssystem. En landingsplass ble varslet om at godkjenningen ville bli tilbakekalt, men det ble gjennomført øyeblikkelige tiltak slik at dette ble unngått.

#### *Tilsyn flysikring*

Flysikringsområdet fører tilsyn med sertifiserte og godkjente leverandører av flysikringstjenester, jf diagram side 14. Det ble i 2011 utført totalt 54 virksomhetstilsyn og to temarevisjoner, det var planlagt 52 virksomhetstilsyn fordelt på områdene lufttrafikkjeneste, flynavigasjonstjeneste, meteorologisk tjeneste, AFTM<sup>11</sup> og ASM<sup>12</sup>. Virksomhetstilsynene ble gjennomført på kontrollsentraler, kontrollerte enheter, flygerinformasjonsenheter (AFIS) og opplæringsenheter for lufttrafikkjenesten. Jf diagram på side 14. Det er totalt behandlet 65 saker knyttet til sikkerhetsrelaterede endringer (adgangskontroller).

Erfaringene fra virksomhetstilsynene er stort sett positive og tilstanden er relativt bra hos tjenesteyterne. Fokusområder har vært rapportering, grensesnitt mellom de ulike tjenestene som ytes, og erfaringsoverføring mellom tjenester og enheter. De siste to årene har det vært en betydelig økning i rapporteringsgrad på hendelser fra alle tjenestegrener, som delvis kan være relatert til vårt fokus på dette ved våre tilsynsbesøk. I løpet av 2011 har det vært en trend med manglende tilbakemelding fra tjenesteyterne på forfalte avvik. Det er tatt opp med tjenesteyterne.

#### *Tilsyn security*

På security-området har Luftfartstilsynet gjennomført totalt 128 virksomhetstilsyn og 66 adgangskontroller basert på utarbeidede tilsynsplaner innenfor fagfeltene lufthavner, sikkerhetsgodkjente fraktleverandører, luftfartsselskaper og sikkerhetsopplæringsorganisasjoner, jf diagram side 14.

For lufthavnene er det gjennomført 20 virksomhetstilsyn. 80 tester er gjennomført i sikkerhetskontrollen. 36 adgangskontroller er utført og 21 virksomhetstilsyn av sikkerhetsgodkjente fraktleverandører og postleverandører. Seks av disse inspeksjonene ble gjennomført i forbindelse med ESA-inspeksjoner. På utdanningsorganisasjoner for sikkerhetskontrollører er det utført tre virksomhetstilsyn. På dette området tar det fra 1-1 ½ år fra søknad om adgangskontroll foreligger til endelig godkjenning kan gis. I tillegg er det gjennomført 29 inspeksjoner/kontroll av nasjonale og internasjonale luftfartøy og ett virksomhetstilsyn av luftfartsselskap.

I tillegg har EFTA Surveillance Authority (ESA<sup>13</sup>) gjennomført tre inspeksjoner i Norge på lufthavner og en på Luftfartstilsynet som myndighet. ESA inspeksjonene innbefatter også tilsyn hos seks sikkerhetsgodkjente fraktleverandører og luftfartsselskap. ICAO har gjennomført inspeksjon av Luftfartstilsynet som et ledd i Universal Security Audit programme (USAP)<sup>14</sup>.

På securityområdet har antall adgangskontroller og virksomhetstilsyn på lufthavner vært stabilt de siste fem årene. Det har i gjennomsnitt vært 25 virksomhetstilsyn per år. Ser en på de siste fem årene er det en tydelig tendens i 2011 til at det avdekkes flere

avvik på virksomhetstilsyn security enn hva som ble avdekket i årene 2008 og 2009. Dette krever ytterligere ressurser i form av oppfølgingsinspeksjon og rådgivingsmøter/veiledning i etterkant av tilsynsvirksomheten. Antall adgangskontroller og virksomhetstilsyn gjennomført hos sikkerhetsgodkjente frakt- og postleverandører de siste fem år har økt, noe som skyldes nye aktører og at nytt regelverk krever at flere aktører har godkjenning nå enn tidligere. Gjennomsnittlig har det vært 20 virksomhetstilsyn per år og 20 adgangskontroller. Som et direkte resultat ble det i 2011 rekruttert to nye ansatte til fraktområdet. Den generelle trenden av observasjoner knyttet til både adgangskontroll og virksomhetstilsyn hos sikkerhetsgodkjente fraktleverandører er positive, da det er få alvorlige avvik.

I 2010 ble det gjennomført få tilsyn innenfor securityområdet. Dette for at Luftfartstilsynet skulle være i stand til å få nytt securityregelverk på plass. Nå gjennomføres tilsyn på securityområdet i tråd med det som er planlagt.

Som det fremkommer i diagrammet på side 14 er det i 2011 behandlet 12 022 saker knyttet til bakgrunnssjekk. En økning på ca 2500 saker fra 2010. Majoriteten av disse sakene (saker etter 1. mai) er behandlet etter nytt regelverk med nye krav og nye saksbehandlingsprosedyrer.

Siden 2005 er det behandlet 76 000 vandelssaker av Luftfartstilsynet. I 2012 vil det nye fagdatasystemet bli tatt i bruk til saksbehandling innenfor bakgrunnssjekk. Saksbehandlingstiden for bakgrunnssjekk/vandel har variert gjennom året, men tiden fra mottak av komplett søknad til fullført saksbehandling har i snitt ligget på 3-5 dager.

#### *Tilsyn økonomi*

Luftfartstilsynet gjennomfører tilsyn med at luftfartsselskap tilfredsstiller krav til økonomi og soliditet i henhold til gjeldende regelverk. Det var i 2011 planlagt 20 økonomitilsyn. 18 selskap ble ferdig analysert. Ett avvik er lukket etter at krav om økt egenkapital ble innfridd. Ett helikopterselskap med liten lisens følges ytterligere opp i 2012. I tillegg har det kommet inn ni ad hoc-tilsyn på selskaper. Av de selskapene som er ferdig analysert, kan en se en trend til at helikopterselskap både med liten og stor lisens, har svakt resultat, men tilfredsstiller krav til egenkapital. Nye og strengere krav til selskapenes kapital og likviditet trådte i kraft også i Norge fra og med august 2011, og tilsynet vil for 2012 bestrebe seg på å gjennomføre tilsyn i samtlige selskaper hvor kravene er endret.

#### *Flymedisinsk*

På det flymedisinske området har Luftfartstilsynet ansvaret for vurdering av medisinske undersøkelser og utstedelse av legeattester for ulike grupper innen sivil luftfart. Flymedisinsk

<sup>11</sup> Air Traffic Flow Management (trafikkflyt, effektiv bruk av luftrom).

<sup>12</sup> Airspace Management (effektiv bruk av luftrom)

<sup>13</sup> EFTAs overvåkelsesorgan

<sup>14</sup> ICAOs overvåkingsprogram for regelverk på securityområdet



Aktiviteter	Antall år 2011 (år 2010) endring i %	Type kjennelse
Innkome legerklæringer AME	4911 (4543) +8,1 %	Trafikkflyger (kl. 1): 908 (969) -6,3 %
Spesialistundersøkelser FMI	1061 (1074) -13 %	Privatflyger (kl. 2): 5 (8) -37,5 % Flygeleder (kl.3): 148 (97) +52,6 %
Avsagte kjennelser	5976 (5617) +6,4 %	
Møter i legenemnd	109 (105) +3,8 %	

Tabell 1: Aktiviteter FM 2011 med endring i % i forhold til 2010

Tilsynstype	Resultatmål	Resultat 2011
Luftfartsforetak – Teknisk	3 uker	98 %
Luftfartsforetak – Operativ	3 uker	100 %
Flyplass og flysikring	3 uker	97 %
Security	3 uker	100 %

Tabell 2: Saksbehandlingstid i henhold til resultatmål

seksjon vurderer søknader om legeattest på bakgrunn av undersøkelser utført hos 102 oppnevnte flyleger (AME) og etter drøfting av FMIs spesialistundersøkelser i en felles legenemnd.

*Rapportering av saksbehandlingstid på inspeksjonsrapporter*  
Luftfartstilsynet har som mål at saksbehandlingstiden fra en inspeksjon er foretatt til tilsynsobjektet har mottatt en inspeksjonsrapport, ikke skal overstige tre uker. Indikatoren er at dette skal oppfylles i 80 % av tilfellene. Alle fagområdene oppfyller dette målet, jf tabell 2.

#### Implementere tilsyn med HMS<sup>15</sup> for flygende personell samt styrke samarbeidet med Arbeidstilsynet

Luftfartstilsynet har i 2011 implementert den delen av tilsynet med HMS for flygende personell som tidligere lå hos Arbeidstilsynet. Endringene i lov og forskrift, som ble gjort i 2010, medfører at Luftfartstilsynet nå forvalter hele arbeidsmiljøloven vedrørende besetningsmedlemmer.

På HMS-området gjennomførte Luftfartstilsynet ni virksomhetstilsyn i 2011. Syv av disse var rene HMS-tilsyn, mens de resterende to var som en del av annen tilsynsvirksomhet på det flyoperative området. Av de syv rene HMS-tilsynene ble fem utført i samarbeid med Arbeidstilsynet i region Nord-Norge i et samarbeidsprosjekt, der arbeidsmiljøet for både bakkeansatte og besetningsmedlemmer er gjennomgått. På alle tilsyn har målet vært å få en kontroll av hvordan den enkelte organisasjon har implementert forskrift om systematisk helse, miljø og sikkerhetsarbeid i virksomheter (internkontrollforskriften). Det har ved tilsynene blitt gjennomført dokumentgransking og intervjuer med representanter både fra ledelse og ansatte.

<sup>15</sup> Helse, Miljø og sikkerhet

Det er lagt stor vekt på å få verifisert at det systemet som er etablert er hensiktsmessig og tilfredsstillende kravene i arbeidsmiljøloven. Videre er det lagt vekt på at både leder og ansatte har tilstrekkelig kompetanse om systematisk HMS-arbeid og om arbeidsmiljø generelt tilpasset egen organisasjon.

Luftfartstilsynet har i 2011 hatt kontakt med enkelte av Arbeidstilsynets regionskontorer og med nasjonale koordinatorene i prosjektene støy og byggherreforskriften. På begge disse områdene er det gjort avtaler om videreføring av konkrete prosjekter i 2012.

Luftfartstilsynet har i 2011 ansatt en ny HMS-rådgiver som nå er under opplæring samt at 50 % av et årsverk som jurist er dedikert arbeidsmiljø og arbeidsrettslige spørsmål. Luftfartstilsynets totale ressurser til gjennomføring av dette ansvaret er nå 2,5 årsverk.

Tilsyn som er gjennomført i 2011 og kontakt med ledelse og verneorganisasjonen i enkelte selskap, viser en jevnt over tilfredsstillende standard på HMS-arbeidet. Noen operatører har imidlertid fortsatt en del utfordringer i å etablere et godt og effektivt samarbeid mellom ledelsen og verneorganisasjonen, og i noen sammenhenger har det vært nødvendig å veilede spesielt om viktigheten av dette.

I 2011 er det fra enkelte hold reist noen prinsipielle spørsmål knyttet til tilsyn med besetningsmedlemmers arbeidsmiljø. Dette har blant annet dreid seg om tilsyn med arbeidsmiljøet til ansatte i utenlandske flyselskap som utfører sitt arbeid med base i Norge. Luftfartstilsynet utreder nå denne saken knyttet til hjemler og sanksjonsmuligheter, og vil så raskt det er mulig komme til en konklusjon om dette forholdet.

Luftfartstilsynet registrerer både gjennom tilsynsvirksomhet og generell saksbehandling en betydelig økning i antall innleide besetningsmedlemmer fra bemanningsforetak. Dette gjelder særlig kabinbesetningsmedlemmer. Videre registrerer Luftfartstilsynet at norske operatører oppretter større permanente baser i andre europeiske land hvor enkelte besetningsmedlemmer har sitt arbeidssted. Tilsyn med denne kategorien besetningsmedlemmer vil bli prioritert i 2012.





Som ledd i samarbeidet med Arbeidstilsynet i 2011 vil det for årene 2012-2015 bli utarbeidet en plan for samordnede HMS-tilsyn ved bygge og anleggsvirksomhet, der helikopteroperatører er involvert. Slike tilsyn vil ha fokus på effektiv samordning av HMS-ansvaret gjennom byggherreforskriften. I tillegg til å se på omfang av og kvalitet på sikkerhetstrening og opplæring og ikke minst praktisk samhandling mellom aktørene. Samarbeidet med Arbeidstilsynet vil videreutvikles ytterligere gjennom mer koordinert og samordnet tilsynsvirksomhet de kommende årene.

#### **Videreføre arbeidet med å oppfylle lovpålagte krav til risikobasert tilsynsmetodikk og videreutvikle slik tilsynsmetodikk generelt**

Luftfartstilsynet har på det flytekniske området igangsatt ytelsesmålinger av aktørene gjennom produktkontrollen ACAM. Dette er fremdeles på datainnsamlingsstadiet og gir et foreløpig grovt bilde. Vi forventer at det over tid, når resultatene er mer utjevnet i forhold til antall inspeksjoner, vil dette bli et godt verktøy for risikostyring av det øvrige tilsyn.

Innenfor security er det i 2011 gjennomført en risikoprofilering av 52 lufthavner i Norge. Dette er med på å danne grunnlaget for inspeksjonsvirksomheten på dette området. Luftfartstilsynet benytter sikkerhetsinformasjon i det overordnede tilsynsarbeidet på flyplasser og flysikringstjenesten, og vil fortsatt følge opp rapporterte hendelser. Trender overvåkes og behandles i månedlige møter i Luftfartstilsynet. Dette danner grunnlag for

hvilke områder det skal rettes spesielt fokus på i tilsynsvirksomheten. Tilsynet vil der det er mulig, legge vekt på bruk av standardiserte sjekklister. Etter innføring av nytt fagsystem kan en danne seg et risikobilde basert på tilsynsfunn, for å utfylle bildet som fremkommer av rapporterte hendelser.

Luftfartstilsynet har også i 2011 utgitt informasjonsbrosjyren Fokus. Det jobbes med å identifisere konkrete sikkerhetsmål for flyplass- og flysikringstjenesten. Krav til gjennomføring av tilsyn av flysikringstjenesten baserer seg blant annet på krav nedfelt i EF (no) 1315/2007. Dette regelverket baserer seg blant annet på risikobasert tilsyn. Det er likevel viktig å understreke at "compliance"-regimet også videreføres.

#### **Samordne tilsynsvirksomheten på tvers av fagområder internt**

Luftfartstilsynet har over tid gjennomført tilsyn der flere fagområder er behandlet under ett. Vi har erfart at dette er hensiktsmessig i noen tilfeller, men ikke alltid. Dette styrkes av tilbakemeldinger fra luftfartsaktørene.

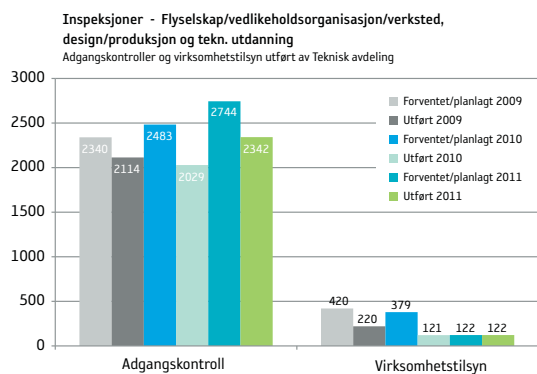


Diagram 1: Antall tekniske tilsyn for de siste 3 årene

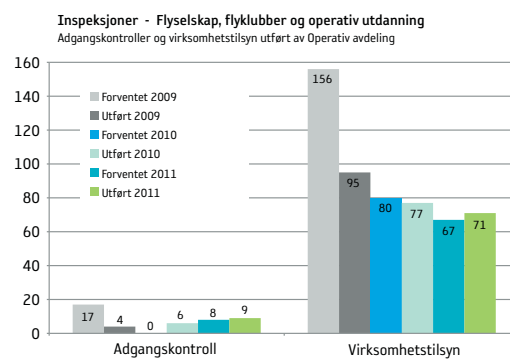


Diagram 2: Antall operative tilsyn for de siste 3 årene

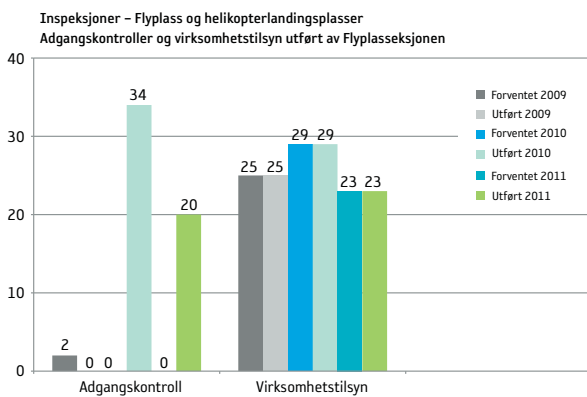


Diagram 3: Antall tilsyn flyplass for de siste 3 årene

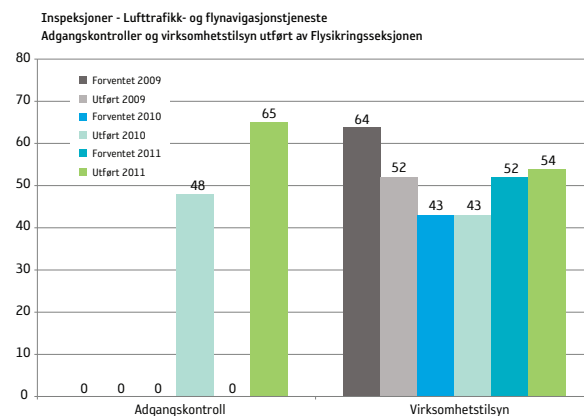


Diagram 4: Antall tilsyn flysikring for de siste 3 årene

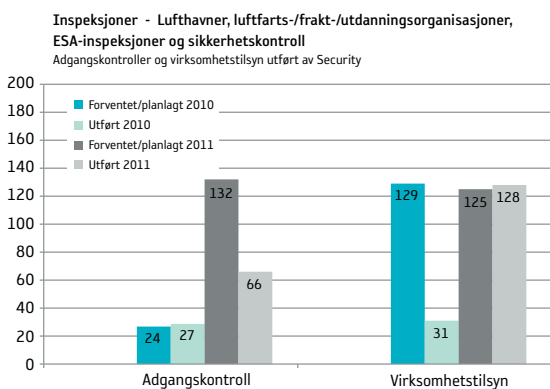


Diagram 5: Antall tilsyn Security for de siste to årene

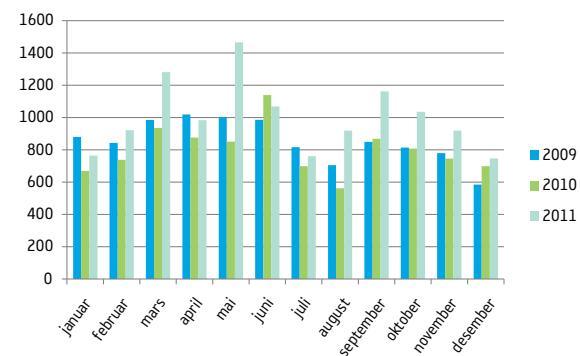


Diagram 6: Antall tilsyn bakgrunnssjekk/vandel for de siste 3 årene

## Lærer av hverandre

Alle selskap som har sertifikat for innlandsflygning med helikopter er invitert med inn i Flysikkerhetsforum for operatører av innlandshelikopter (FsF). Målet er å få ned antallet ulykker. I 2011 ble det tatt flere viktige steg i riktig retning.

*Forumet ble etablert i 2009 og har fire møter i året der aktuelle tema omkring sikkerhet blir diskutert.*

*– Hovedsak i 2011 er at vi har fått bevilgning fra Samferdselsdepartementet til å starte helikoptersikkerhetsstudie. Safetec Nordic har fått oppdraget som skal være ferdig i 2012. Forskingen blir basert på erfaring fra offshore helikopterstudier utført av SINTEF, der resultat fra studien i 2010 ble 42 tilrådninger om hvordan sikkerheten kan forbedres, sier seksjonssjef for helikopter, Geir Hamre.*

*FsF har blitt veldig godt mottatt av bransjen. Daglig leder i Nordlandsfly, Anne Severinsen, er et av medlemmene som skryter av tiltaket.*

*– Opprettelsen av Flysikkerhetsforum er det beste flysikkerhetstiltaket luftfartsmyndighetene har funnet på siden vi startet opp Nordlandsfly i 1986. Det er viktig at bransjen sitter sammen og diskuterer felles utfordringer når det gjelder sikkerhet. Det gir oss mulighet til å lære av hverandre, sier Severinsen.*



## Mål 2: Arbeide med sikkerhetsmessige og miljømessige utfordringer knyttet til utviklingen i rammevilkårene for luftfarten, og konsekvensene disse gir for norsk luftfart

### Bruke mer informasjon fra egne inspeksjoner

Flyplass og flysikring har benyttet funn gjort i tilsynsarbeidet i det videre arbeidet. Det har i noen tilfeller vært nødvendig å gjennomføre informasjonsaktiviteter mot tjenesteytere i etterkant av funn, for å bedre forståelsen på enkelte områder. Videre har funn blitt gjenstand til fokus på andre virksomhetstilsyn, etter beslutninger gjort i avdelingens månedlige safety møte.

Luftfartstilsynet vil, gjennom etablering av avvikshåndteringssystemet EMPIC, få et bedre verktøy for å kunne se utviklingstrekk fra egne inspeksjoner. Informasjon vil inngå som en del av den risikobaserte tilsynsmetodikken.

Erfaringer fra adgangskontroller og virksomhetstilsyn security gjennomfører, benyttes i foredrag og kurs for å øke aktørenes bevissthet om problemområder og vise til "best practice". I tillegg er securitys inspeksjonsplaner basert på funn av tidligere gjennomførte inspeksjoner.

### Prioritere arbeidet i innlands og offshore helikopterforum

*Flysikkerhetsforum for operatører av innlandshelikoptre (FsF)*

FsF ble etablert i mai 2009 for å sette fokus på sikkerhet for innlandshelikoptre. Forumet skal være en pådriver overfor myndigheter, kundegrupper og operatører i saker som kan fremme sikkerheten for innlandshelikoptre. Luftfartstilsynet leder forumet.

Alle AOC<sup>16</sup>-innehavere for innlandshelikoptre er invitert til å stille med medlemmer i FsF. Ved årsskiftet 2011/2012 var 15 av 17 helikopterselskap med innlandsoperasjoner medlemmer av forumet. I tillegg er et medlem representant for privatflygermiljøet. De fleste selskapene har utpekt et hovedmedlem og et varamedlem, slik at selskapene møter med minst

en representant på møtene. Deltakelse på forumets møter har høy prioritet hos operatørene, noe som viser at forumet blir tatt alvorlig innad i bransjen. Det ble i 2011 gjennomført tre to-dagers møter, et dagsmøte i forbindelse med Luftfartskonferansen, og ett dagsmøte etter havariet ved Hardanger.

Det ble gjennomført ett kundeseminar på Værnes i 2011. Deltakerne var primært fra kraftselskap. Tilbakemeldinger fra kundeseminalet er positive og det planlegges tilsvarende seminarer i 2012. Seminalet gir kundene kunnskap om hvilke krav de skal stille for å oppnå best mulig sikkerhet og kvalitet.

FsF ønsker å få kartlagt helikopteroperasjoner for innlandet i Norge. Samferdselsdepartementet gav i 2011 FsF klarsignal til finansiering av en sikkerhetsstudie for innlandshelikoptre. Formålet med studien er å belyse risikoområder og komme med tilrådninger for å forbedre sikkerheten for dette segmentet. Studien skal estimere fremtidig sikkerhetsnivå og analysere effekt av tiltak. Det ble nedsatt en styringskomite, der representantene ble enige om innholdet i sikkerhetsstudien. Ledelsen utarbeidet en anbudsinvitasjon, og i desember 2011 ble Safetec Nordic AS valgt som leverandør. Studien skal være utført innen 12 måneder fra kontraktsinngåelse.

<sup>16</sup> Air Operator Certificate (Autorisasjonen av et flyselskap)

Gjennomslag for en slik studie er veldig viktig for det videre arbeidet i forumet.

På forumets nettside [www.helikoptersikkerhet.no](http://www.helikoptersikkerhet.no) kan en blant annet finne en kundeveiledning myntet på brukere av helikoptertjenester. Til denne veiledningen fikk forumet i 2011 laget korte videoinnslag til de temaene der det var hensiktsmessig.

FsF jobber for at ny tilgjengelig teknologi skal bli godkjent for bruk i helikoptre på innlandet. Light Weight Recorder<sup>17</sup> er allerede under utprøving i flere selskap, etter at forumet fikk en demonstrasjon i 2011. Kontakt med kartprodusenter vil bli opprettet i 2012 for å få bedret tilgang til elektroniske kart med database for luftfartshindre.

FsF har hatt en intern gruppe som har utarbeidet innspill til høring til ny forskrift for merking av luftfartshindre (BSL E 2-2).

Eurocopter var invitert til møtet i desember for å orientere om og demonstrere "Servo Transparency" på AS350.

Luftfartstilsynet har deltatt i internasjonale fora og informert om forumet og arbeidet som gjøres der. Dette er mottatt med stor interesse i Europa, og Norge får ros for å ha klart å samle bransjen på en slik måte.

Det er planlagt fire møter i 2012. I tillegg er det som nevnt ovenfor ønskelig å få til minst et kundeseminar og et seminar om flysikkerhetsmessige holdninger for piloter og ledelse i selskapene.

Etter to års drift av forumet, påpeker medlemmene at noe av det viktigste forumet har bidratt til, er at en samlet bransje for første gang kommuniserer med hverandre og kan utveksle erfaringer som på sikt vil være sikkerhetsfremmende. Opprettelsen av FsF har blitt meget godt mottatt i bransjen både nasjonalt og internasjonalt. Ledelsen i FsF vil berømme medlemmene for det arbeidet som er gjennomført i 2011. Medlemmene har vist åpenhet og vilje til å dele informasjon som gir godt grunnlag for fortsatt arbeid for helikoptersikkerhet.

#### *Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel (SF)*

SF ble opprettet av luftfartsdirektøren i juni 2003 etter anbefaling i utredningene NOU 2001:21 og NOU 2002:17. Luftfartstilsynet leder forumet.

Det ble i 2011 avholdt fire ordinære heldagsmøter i SF. Ledelsen har også deltatt på møter i Helicopter Safety Research Management Committee (HSRMC<sup>18</sup>). SF har i 2011 bidratt med delfinansiering av forskningsprosjekt vedrørende lynnedslag i helikopter i regi av HSRMC. Luftfartstilsynet holdt presentasjon av forumet på Solakonferansen 14. september og på Rotorcraft Symposium i Köln 7. desember.

Det har de siste årene vært kritisk mangel på operative M-ADS sett. SF besluttet derfor i 2010 å opprette en arbeidsgruppe, som skulle vurdere konsekvensene av en fremtidig uten M-ADS.

Arbeidsgruppa leverte sin sluttrapport med tilrådninger den 14.01.2011. På grunn av M-ADS problematikken ønsker Avinor å forsere ADS-B<sup>19</sup> utbyggingen på sokkelen, noe SF støtter. ADS-B vil erstatte M-ADS i overvåkingen av helikoptertrafikken i norsk sektor. Nytt utstyr er i ferd med å installeres både på land og ute på riggene. Dette arbeidet skal være ferdig i det planlagte Ekofisk og Balder CTA i løpet av våren 2012. Da er Avinor klar til testing av utstyret.

SINTEFs Helikoptersikkerhetsstudie nr 3 (HSS-3) ble lagt frem i april 2010. Tilrådingene i studien har SF samlet i ett dokument, og det arbeides aktivt for å lukke disse.

Ledelsen i SF besluttet i 2011 at det var behov for revitalisering av forumet. I hovedsak gjelder dette sammensetning av forumet, arbeidsmetoder, møtестruktur og krav til medlemmene om mer aktiv deltakelse. Medlemmene har gitt uttrykk for at dette har effektivisert forumets arbeid.

Det har ikke vært fatale ulykker på norsk kontinentalsokkel relatert til helikoptertransport siden 1997 (Norneulykken). Totalt har det vært fløyet ca 44.000 timer i 2011. Luftfartstilsynet har mottatt 553 hendelsesrapporter fra de to helikopteroperatørene (CHC Helikopter Service og Bristow Norway) i 2011. De mange rapportene indikerer ikke en negativ tendens eller at det skjer for mange uønskede hendelser innenfor sektoren. Derimot viser antallet rapporter en positiv grad av rapporteringsvilje og åpenhet fra helikopteroperatørene.

Leder av forumet er invitert til CHC Safety Summit i Canada i mars 2012. Dette for å informere om det sikkerhetsarbeidet innen helikopter som skal gjøres i Norge gjennom Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på kontinentalsokkel (SF) og Flysikkerhetsforum for operatører av innlandshelikoptre (FsF).

SF har fortsatt sitt arbeid i 2012. Forumet ansees som et viktig møtested for aktørene i offshore-bransjen og relevante flysikkerhetsmessige tema blir diskutert. Ved behov skriver SF til aktørene for å klargjøre sitt syn i en sak. Det er SFs inntrykk at slike henvendelser blir vektlagt.

#### **Bruke metode for å kartlegge nøkkeltall knyttet til regnskapene og kategorisering av funn knyttet til det økonomiske tilsynet, for å analysere data**

Ved ordinære virksomhetstilsyn som gjennomføres etter tilsynsplanen innhentes informasjon som styrets årsberetning, revisorgodkjent regnskap og balanse for siste år, foruten siste delårsregnskap, budsjett og annen relevant økonomisk informasjon om selskapet. Det hender også at et mer detaljert månedsregnskap blir etterspurt ved behov for ytterligere informasjon.

Ved analyse av selskapene baserer tilsynet seg på avlagt regnskap og vurdering av nøkkeltall for blant annet resultatgrad, likviditet og egenkapitalandel. Det beregnes poeng i forhold til nøkkeltallsvurdering, hvor nøkkeltallkodene gis fra: 1 "meget svak" til 5 "meget god". Selskap med karakteren "meget svak" følges opp spesielt med sikte på å fastslå om de har brutt kapitalkravene i forskriften. Hvis så er tilfelle fremmes krav om at det gjennomføres tiltak for igjen å få en tilfredsstillende egenkapital. I slike tilfeller hender det også at tilsynet ser behov for å få attestasjon fra revisor for avlagte delårsregnskap, foruten oppdaterte budsjetter. Det kan også kreves en nærmere gjennomgang med daglig leder

<sup>17</sup> Light Weight Recorder. Et kamera som registrerer instrumentene og det som skjer utenfor helikopteret

<sup>18</sup> Et forskningsprosjekt som ledes av CAA UK, men hvor Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel er representert

<sup>19</sup> Automatic Dependent Surveillance-Broadcast. Nytt system som skal overta for M-ADS



ved fremvising av eventuelle regnskapsbilag og/eller en detaljert spesifikasjon av selskaps fremtidige budsjett.

Analysen vil videreutvikles ytterligere i 2012 til å se på bransjespesifikke trender over tid i forhold til utarbeidede nøkkeltall. Se ellers punkt om tilsyn – økonomi, punkt 2.1.1.

**Følg opp konsekvensene som utvidelsen av EASA's kompetanseområde får for luftfarten generelt og Luftfartstilsynet spesielt**  
Som ledd i Single European Sky II er det europeiske flysikkerhetsbyrået EASA gitt kompetanse innenfor flyplass og flysikring, jf. forordning 1108/2009.

Innenfor flyplasssegmentet pågår arbeidet med utformingen av følgende "implementing rules" (IRs<sup>20</sup>), som EASA nå har sendt på høring med frist første kvartal 2012:

- Krav til flyplassoperatører (OR<sup>21</sup>) og nasjonale myndigheter (AR)<sup>22</sup>.
- Krav til sikre flyplassoperasjoner og sikre flyoperasjoner på flyplasser.
- Krav til flyplassutforming.

Planen er at forordningene skal tre i kraft 1.1.2014.

Norge er blant de landene i Europa som i størst grad har implementert ICAO standards og ICAO recommended practices. Det forventes derfor at EASA-kravene, som i hovedsak er basert på ICAO-regelverket, vil være de samme som følger av norsk regelverk i dag. Det finnes imidlertid noen unntak. De norske kravene til rullebanesikkerhetsområder avviker noe fra kravene i ICAO Annex 14. Forskjellene ligger både i krav til helninger og krav til utstrekning. Nåværende regelverk tillater noe brattere helninger enn det som følger av ICAO Annex 14. Det er imidlertid et særnorsk krav til helninger utenfor planert del. Dersom norske flyplasser skulle få et krav om å utbedre dette, ville det medføre høye kostnader, og på enkelte flyplasser ville en slik utbedring ikke være praktisk gjennomførbar. Luftfartstilsynet forventer at norske flyplasser slipper å utbedre rullebanesikkerhetsområdet i medhold av Deviation Acceptance & Action Document (DAAD).

I norsk regelverk skiller det mellom taksebane og taksebane på plattform, med hensyn til hvilken avstand det må være mellom luftfartøy på taksebane og objekter. Dette skillet er ikke i overensstemmelse med ICAO Annex 14 og det foreslåtte regelverksutkastet. I regelverksutkastet er det samme avstandskrav for både taksebane og taksebane på plattform. Dette betyr at det kreves en større avstand mellom luftfartøy og objekter på taksebane på plattform enn det som fremgår av norske krav. Dersom norske flyplasser skulle få et krav om å utbedre dette, vil det medføre høye kostnader, og på enkelte flyplasser ville en slik utbedring ikke være praktisk gjennomførbar. Luftfartstilsynet forventer at eksisterende flyplasser kan opprette skillet mellom taksebane og taksebane på plattform i medhold av DAAD.

Det er foreslått at beregning av referansepunktet for horisontalflaten skal ta utgangspunkt i laveste rullebaneterskel. I gjeldende regelverk beregnes referansepunktet fra høyeste punkt på flyplassens rullebaner. Dette kan medføre at det som ikke regnes som luftfartshinder i dag, vil kunne gjøre det i henhold til det foreslåtte EASA regelverket. Dette vil kunne få økonomiske konsekvenser for enkelte flyplasser, for eksempel med hensyn til merking av hinder.

Det er foreslått nye krav om reservekraft, som vil kunne gi en merkostnad for flyplassene. Luftfartstilsynet kan ikke på nåværende tidspunkt estimere hvilke kostnader dette vil medføre.

<sup>20</sup> Regelverk som implementerer innholdet i en rammeforordning

<sup>21</sup> Organization Requirements. De krav som stilles til organisasjoner i EASAs regelverk

<sup>22</sup> Authority Requirements. De krav som stilles til myndighetene i EASAs regelverk

<sup>23</sup> Samarbeidsgruppe mellom EU og ECAC om klimaendringene.

<sup>24</sup> Committee on Aviation Environmental Protection. Arbeidsgruppe i ICAO som utfører ICAOs aktiviteter innen miljø.

Det er foreslått krav til flyplassoperatørene om hyppigere inspeksjoner og kontroll med leverandørene av flydrivstoff. Dette vil også kunne medføre noen økte kostnader for markedet.

Det er foreslått endrede krav til brann- og redningstjeneste som tilsynelatende er lempeligere enn norske krav.

I regelverksutkastene er det stilt strengere krav til dokumentasjon og rapportering både for nasjonale myndigheter og markedet. Økt krav til dokumentasjon vil kunne bety økt ressursbehov for markedet. Luftfartstilsynet kan ikke på nåværende tidspunkt estimere hvilke kostnader dette vil medføre.

**Arbeide for å minske den miljømessige ulempen fra luftfarten, spesielt i forhold til flystøy og utslipp av klimagasser**  
Luftfartstilsynet har også i 2011 fulgt aktivt med i det pågående internasjonale arbeidet omkring luftfart og miljø. Siden 2010 er mye ressurser brukt på å følge opp henstillingen fra ICAOs generalforsamling om å etablere og levere planer for reduksjon av CO<sub>2</sub>-utslipp fra luftfarten. Dette skal gjøres innen utgangen av 2012. Planene skal vise hvordan statene vil gå frem for å oppnå to prosent bedre drivstoffeffektivitet årlig frem til 2050 og karbonnøytralt vekst fra 2020. ICAO organiserte i juli 2011 en workshop der Luftfartstilsynet deltok for å få informasjon om hvordan en slik handlingsplan kan utarbeides. I Europa dannet EU og ECAC en samarbeidsgruppe, Aviation and Climate Change Action Plan Expert Group (ACCAPEG<sup>23</sup>). Gruppen skal avklare hvordan en slik plan kan lages og gi støtte til de europeiske statene når de skal ferdigstille sine handlingsplaner. Det ble avholdt fem ACCAPEG-møter i 2011. I denne perioden ble det utarbeidet en europeisk mal for handlingsplan for CO<sub>2</sub>-utslippsreduksjon bestående av to fellesdeler og en nasjonal del som hver stat skal ferdigstille. I Europa ble det enighet om å sende de to fellesdelene til ICAO innen utgangen av 2011, mens den nasjonale delen skal sendes i første kvartal 2012. Norge sendte inn fellesdelene til ICAO i desember 2011 og er i ferd med å ferdigstille den nasjonale delen. Med denne planen på plass tar Norge og de øvrige europeiske statene nok et skritt mot en mer bærekraftig utvikling innen luftfarten.

Allerede i 1983 etablerte ICAO en arbeidsgruppe kalt Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP<sup>24</sup>), som utfører ICAOs aktiviteter innen miljø. Luftfartstilsynet var representert i CAEP-møtet i september for å følge med i det pågående internasjonale arbeidet. De viktigste sakene var arbeidet med CO<sub>2</sub>-beregninger i forhold til sertifiseringsprosedyrer, fremdriften i ICAOs arbeid med å etablere standarder for støystertifisering (Annex 16, Volume I), støystrenghtsvurdering, utredning av hvordan man kan forenkle miljøvurderingen av drivstofforbrenning med forutsetning om fremtidige forbedringer, og progresjon i gjennomføring av miljøvurdering innen flysikring for å støtte fremtidige statlige handlingsplaner for CO<sub>2</sub>-utslippsreduksjon.

Det ble organisert et EURO/CAEP-møte i november, der de europeiske representantene arbeidet videre med ovennevnte saker. Luftfartstilsynet var i 2011 representert i ECACs ANCAT

(Abatement of Nuisances Caused by Air Transport) der det ble avviklet to møter i henholdsvis mai og november. Denne miljøkomiteen er et viktig fora for informasjonsutveksling og koordinering mellom EU- og ECAC-statene. Luftfartstilsynet hadde også i 2011 lederskap i Nordisk arbeidsgruppe for luftfart og miljø (N-ALM). N-ALM er nedsatt av de nordiske luftfartsdirektørene og har som hovedoppgave å koordinere miljøspørsmål mellom de nordiske luftfartsmyndighetene og andre nordiske luftfartsaktører, i tillegg til å fremme nordiske interesser i internasjonale fora.

Utover dette bidrar tilsynet til miljøserting innenfor en rekke internasjonale organisasjoner:

- ICAO/Nord-ICAO
- EUROCONTROL
- EASA
- ECAC<sup>25</sup>

Eksempelvis bruker EASA store deler av sitt budsjett til arbeid innenfor miljøarbeid. Norge er medlem av EASA og deler av kontingenten går dermed til å finansiere miljøformål.

Også i nasjonal sammenheng deltok Luftfartstilsynet i 2011 i aktuelle miljøfora. Statens handlingsplan for CO<sub>2</sub>-utslippsreduksjon ble behandlet i et møte i august med Samferdselsdepartementet. I november deltok Luftfartstilsynet i Samferdselsdepartementets møte i Nasjonal arbeidsgruppe for luftfart og miljø, der hovedtemaet var den nasjonale handlingsplanen for å følge opp ICAOs målsetninger om å redusere utslipp av CO<sub>2</sub> fra luftfarten. I tillegg ble det informert om status for innføring av kvotehandel for luftfarten i 2012 (EU ETS<sup>26</sup>), arbeidet med skjerpning av støystandard på fly og utvikling av CO<sub>2</sub>-standard for fly. På Parats luftfartskonferanse informerte Luftfartstilsynet om miljøarbeidet og om statens handlingsplan for CO<sub>2</sub>-utslippsreduksjon. I november deltok Luftfartstilsynet på NHO Luftfarts miljøkonferanse.

I februar vedtok Luftfartstilsynet ny støvforskrift for Oslo lufthavn, Gardermoen. Formålet med denne forskriften er å unngå unødige støybelastninger i de omkringliggende områdene til Oslo lufthavn Gardermoen, og samtidig ivareta hensynet til sikkerhet, operative forhold og kapasitet. Luftfartstilsynet mottar månedlige støyrapporter fra Oslo Lufthavn, og har hatt oppfølging mot Avinor og Oslo lufthavn Gardermoen for å redusere antall brudd på støvforskriften.

Luftfartstilsynet etablerte i 2010 internettsider med informasjon relatert til luftfart og miljø. Disse internettsidene blir jevnlig oppdatert med informasjon, blant annet om statens handlingsplan for reduksjon av CO<sub>2</sub>-utslipp fra luftfarten. Internt sett er den største utfordringen innen ytre miljø og luftfart for Luftfartstilsynet å realisere tilstrekkelig med ressurser til å fylle den rollen som luftfartsmyndigheten bør og må ha. Erfaringen så langt er at dagens bemanning ikke er i stand

til å dekke de forventningene som oppleves fra både luftfartsaktører, internasjonale fora og Samferdselsdepartementet. Luftfartstilsynet vil i 2012 gjøre en vurdering av hvordan arbeidet kan organiseres best mulig, dette i dialog med Samferdselsdepartementet.

#### Arbeidet med å utvikle gebyrstrukturen i dialog med markedet

Luftfartstilsynet utarbeider utkast til gebyrforskrift på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. I forkant kartlegges tidsbruk knyttet til ulike oppgaver blant annet ved å gjennomgå grunnlagsmateriale, årsplaner og intervju med ledere/saksbehandlere. Deretter beregnes kostnader på grunnlag av ressursanvendelse på de ulike oppgavene, og beregninger/anslag som danner grunnlag for gjennomsnittsbetraktninger. Utkast til forskrift sendes på eksternt høring. Det blir gitt informasjon om gebyrgrunnlaget i høringsbrevet, hvor Luftfartstilsynet de siste to årene har tilstrebet en større detaljeringsgrad. Dette er gjort på grunnlag av innspill fra en rekke høringsinstanser. I tillegg blir i det i regi av Samferdselsdepartementet avholdt høringsmøter med markedet i forkant av endelig vedtak av ny gebyrforskrift. Som følge av gjennomførte eller forventede endringer i tilsynsaktiviteten, vil også noen av gebyrene endres. Det kan også være behov for å endre differensieringen av gebyrsatsene innenfor hvert gebyrområde. Luftfartstilsynet vil i 2012 fortsette arbeidet med ytterligere forbedring av modellen for beregning av gebyrer.

#### Igangsette nødvendig fysikringstiltak etter luftfartsulykker og -hendelser, samt følge opp anbefalinger fra Statens havarikommisjon for transport

##### Ulykker og hendelser i 2011

I 2011 er det registrert totalt 5470 ulykker og hendelser innenfor luftfarten. Av tabellen fremgår det videre at Luftfartstilsynet har registrert 18 ulykker, fire alvorlige hendelser og 5448 hendelser i 2011. Enkelt sagt innebærer en ulykke omfattende skade på luftfartøy eller mennesker, mens en hendelse er forenklet sagt alt som har og kan ha påvirket flysikkerheten, men ikke har ført til en ulykke. Ulykkestallene for 2011 og ulykkesfrekvenser som oppdateres årlig på Luftfartstilsynets internettsider, bekrefter flysikkerhetsnivåene for de forskjellige typene norsk luftfart.

1.1.11-31.12.11	Ervervsmessig flyging			Klubb- og privatflyging	Sum
	Ruteflyging	Annen	Totalt		
Ulykker	1	3	4	14	18
Alvorlige hendelser	2	1	3	1	4
Hendelser	2533	901	3434	243	5448*
<b>Totalt</b>	<b>2536</b>	<b>905</b>	<b>3441</b>	<b>258</b>	<b>5470*</b>

Tabell 3: Rapporterte luftfartsulykker og luftfartshendelser i 2011 fordelt etter type flyging (\* Her inngår 1771 luftfartshendelser som ikke er knyttet til type flyging som angitt i tabellen)

Norsk ruteflyging, som er den klart største sektoren med mer enn en halv million flytimer, hadde en ikke-fatal ulykke i fjor. For fjerde året på rad var det en turbulensulykke, der kabinbesetning ble alvorlig skadd. Denne gangen under innflyging til Kastrup. Ingen passasjerer ble alvorlig skadd i norsk ruteflyging, og en må helt tilbake til 1993 for å finne siste gang passasjerer fikk alvorlige skader om bord i norske rutefly. Annen kommersiell flyging med faste vinger hadde ikke ulykker i 2011, og det representerer en svært positiv utvikling uten alvorlige tap for denne sektoren tilbake til 2008.

Offshore personelltransport med tunge helikoptre har også fravær av ulykker og alvorlige hendelser for 2011. Innlands helikopterflyging har lenge vært identifisert som den mest ulykkesutsatte kommersielle flygingen også i Norge. Ser en utover de enkelte ulykkene, så har Luftfartstilsynet identifisert en positiv sikkerhetsutvikling gjennom reduksjon av ulykkesratene for denne aktiviteten de siste årene. Tre ulykker med kommersiell flyging

<sup>25</sup> European Civil Aviation Conference

<sup>26</sup> EUs Emission Trading Scheme. EUs kvotehandelsystem for CO<sub>2</sub>.

innlands med lette helikopter i fjor representerer en fortsatt resultatbedring for sektoren sammenlignet med ulykkesrater fra 1990-tallet og tidlig på 2000-tallet. Dessverre representerer den ene av ulykkene i 2011 et tragisk tap av fem menneskeliv, da en Eurocopter Ecureuil (AS 350 B3) traff bakken med høy hastighet og tok fyr i fjellterreng ved Dalamot i Hordaland. Også en av de to øvrige ulykkene resulterte i alvorlige personskader, da hovedrotoren berørte en kraftledning under lasteflyging til høyspentmaster i vanskelige værforhold, med påfølgende nødlanding.

En gjennomgang som Luftfartstilsynet har foretatt for innenlands helikopterflyging viser at passasjerflyging med lette helikoptre innlands er minst like ulykkesutsatt, som den utbredte arbeidsflygingen der underhengende last inngår. Søk, redning og ambulansflyging med lette helikoptre er den typen innlands helikopterflyging som skiller seg positivt ut med lavere ulykkesfrekvens enn persontransport og arbeidsflyging.

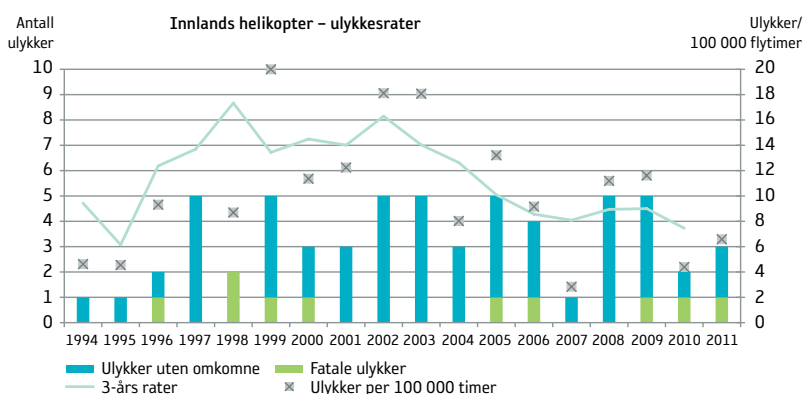


Diagram 7: Årlig utvikling i antall fatale og ikke-fatale ulykker innen innlands helikopterflyging siden 1994

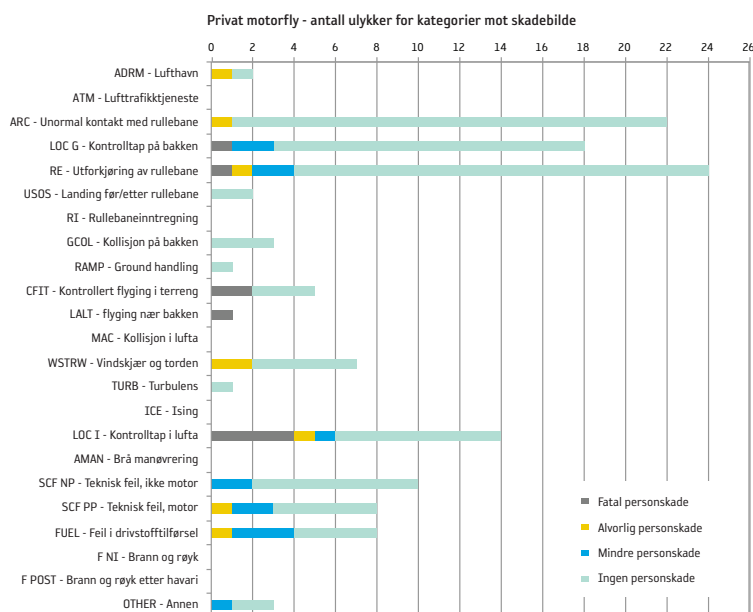


Diagram 8: Ulykkeskategorier i antall fatale og ikke-fatale ulykker innen private motorfly innlands siden 2001

Figuren ved siden av viser årlige ulykker med innlands helikopter, der stor aktivitetsøkning i perioden bidrar til at årlige ulykkesrater og rater for treårsperioder er synkende (høyre vertikalkakse i figuren). Rate for 2011 er estimert siden flytimene rapporteres første kvartal 2012. Ulykkes-rate (antall ulykker per 100 000 flytimer) og tilhørende treårsgjennomsnitt fremgår også – førstnevnte som prikker, sistnevnte i form av sammenhengende graf.

Allmennflyging med motorfly, helikopter og seilfly – privat og klubbregi – hadde 14 ulykker i fjor: to med helikopter, to med seilfly og ti med vanlig motorfly. Ingen av ulykkene var fatale eller gav alvorlig personskade på de involverte. Ulykkestallet og ulykkesfrekvensen for allmennflyging som helhet viser ingen positiv utvikling for de seneste årene. Det ser snarere ut som om sektoren ikke klarer å gjenspeile de beste årene for midten av 2000-tallet, og igjen bidrar til ulykkesstatistikken med 10 – 15 ulykker årlig.

Av fjorårets ti privatflyulykker med vanlig motorfly, hadde fem teknisk karakter. Tre inntraff som følge av motorbortfall og to kan knyttes til feil på landingsunderstøtter. Av de øvrige ulykkene var fire typiske landingsulykker, der hard landing eller tap av kontroll under utrulling medførte utforkjøring av rullebane. Disse ulykkene resulterer sjelden i alvorlige personskader og ingen kom til skade i fjorårets tilfeller. Den siste motorflyulykken var kollisjon med taksebanelys med halehjulsfly, uten at noen kom til skade.

Diagram 8 viser antall ulykker innen privat motorflyging siden 2001. I diagrammet er flere kategorier tillatt for hver ulykke, slik at antall ulykker ikke fremgår direkte av figuren. Diagrammet viser at de vanligste ulykkene med privat motorfly fra og med 2001 innebærer utforkjøring fra rullebanen (RE) og unormal kontakt med rullebane (ARC). ARC er i klartekst oftest en hard landing. Ikke sjelden opptrer disse to kategoriene i sammenheng med hverandre og/eller i sammenheng med den dernest hyppigste kategorien, tap av kontroll på bakken (LOC G). Samlet sett utgjør disse kategoriene de vanlige faktorene i det en kan kalle typiske landingsulykker. Det er i kategorien tap av kontroll i lufta (LOC I) at en finner flest fatale ulykker innen privat motorfly siden 2001.

I tillegg til de fartøystypene som innebærer personlig rapporteringsplikt til Luftfartstilsynet, har tilsynet også registrert to ulykker med ubemannet luftfartøy, såkalt UAS, med kun materielle tap. Også mikroflyulykker er rapportert, men Luftfartstilsynet fører ikke fullstendig oversikt over ulykker med fartøy som ikke berøres av rapporteringsplikt overfor Luftfartstilsynet.

#### Utvikling i antall rapporterte ulykker og hendelser

Alle luftfartsaktører har rapporteringsplikt om ulykker og hendelser. Unntaket er mikrofly, para-/hangglider og ballong.

Økningen i hendelsesrapportering fra industrien fortsatte i 2011, som figuren nedenfor viser. Økningen er imidlertid

mindre enn økningen i årene 2007 til 2010, som kom i etterkant av ny rapporteringsforskrift og elektronisk rapportering gjennom skjema NF-2007. 15 % økning i antall rapporterte hendelser for 2011, sett i forhold til året før, innebærer at en kan regne med en utflating på et rapporteringsvolum i overkant av 6000 saker for de neste årene. At aktiviteten i Norge totalt sett også øker noe – i motsetning til de fleste landene rundt oss – vil også bidra til en liten vekst i antall hendelser.

Rapporteringskulturen i industrien er generelt god, med rute-flyging, offshoreflyging og lufttrafikkjenesten som de største bidragsyterne. Flyplassadministrasjon og ansatte på bakken har gjennom store forbedringer i 2011 bidratt vesentlig til økningen. På mange av flyplassene har de etablert en sunn rapporteringskultur på linje med gruppene av ansatte nevnt ovenfor. Imidlertid er det for flyplassene fortsatt noe ujevnt når det gjelder gjennomføring og rutiner for rapportering til Luftfartstilsynet. Også verksteder, privatflygere og kommersiell flyging med lette luftfartøy har generelt for lav deltakelse i hendelsesrapporteringen nasjonalt, selv om det finnes gode unntak blant disse.

#### Sikkerhetsindikatorer

For å kunne følge med på sikkerhetsutviklingen i et kortere tidsperspektiv enn de historiske ulykkesratene tillater, har Luftfartstilsynet utviklet et sett med sikkerhetsindikatorer fra hendelser i den nasjonale databasen (ECCAIRS<sup>27</sup>) med historie tilbake til år 2000. Gjennom stor rapporteringsvilje i bransjen og stadig bedre kvalitet på og standardisering av koding og klassifisering, har tilsynet et godt informasjonsgrunnlag når det gjelder mindre alvorlige feil, avvik og trusler som underbygger flysikkerhetsmålingene. På denne måten kan en monitorere tilløpene og noen av de kjente årsaksfaktorene til typer av storulykker som heldigvis ikke har rammet den kommersielle delen av luftfarten i Norge.

#### Indikatoren - tap av separasjon

I 2011 etablerte Luftfartstilsynet sikkerhetsindikatoren Tap av Separasjon (Indicator 30. Loss of Separation). Gjennom periodevis overvåking kan en følge omfanget av og alvorligheten ved trafikkhendelser, der separasjon mellom fly ikke har blitt fullstendig ivaretatt. Ved å se på hvem som er involvert, bidrag fra ATM-systemet<sup>28</sup> og hvilke luftrom som er mest eksponert, får en bedre oversikt over tilløpene til den sjeldne ulykkestypen kollisjon i lufta, som har svært stort skadepotensial. Ved å se på samhengighet og bidrag fra andre sikkerhetsindikatorer som er mulige årsaker til hendelser med tap av separasjon – brudd på tildelt høyde (Indicator 2. Level bust), inntrengning i luftrom (Indicator 5. Airspace Infringement), og feil i overvåkingstjenesten (Indicator 22 ATM components/system) – får tilsynet bedre innblikk i dette problemområdet.

Av totalt 98 hendelser med tap av separasjon mellom to fly i lufta som Luftfartstilsynet har registrert for 2011, er to

<sup>27</sup> Programvare for å registrere ulykker og hendelser

<sup>28</sup> Air traffic management (Lufttrafikkjenesten)

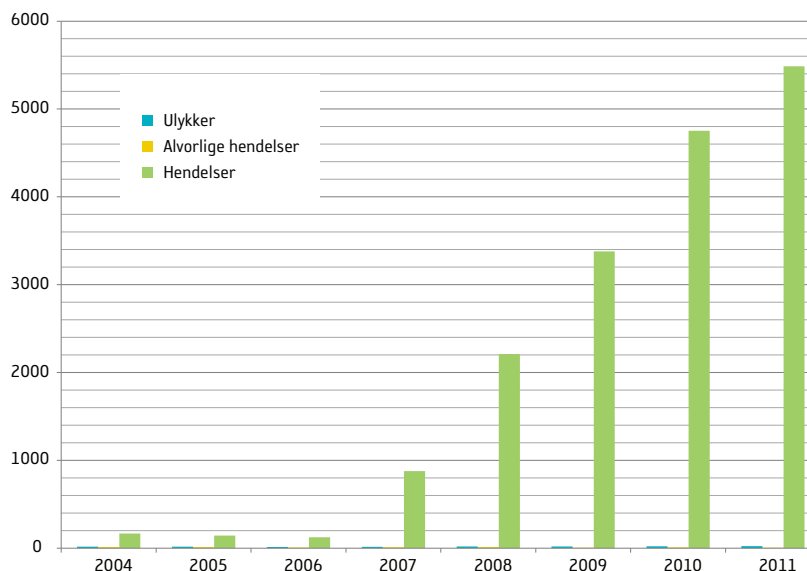
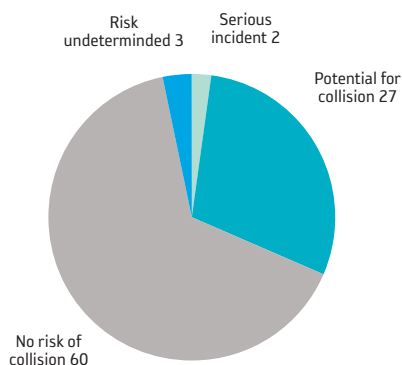


Diagram 9: Utviklingen i antall rapporterte ulykker og hendelser siden 2004

#### Loss of separation severity - period



#### LoS by Airspace class

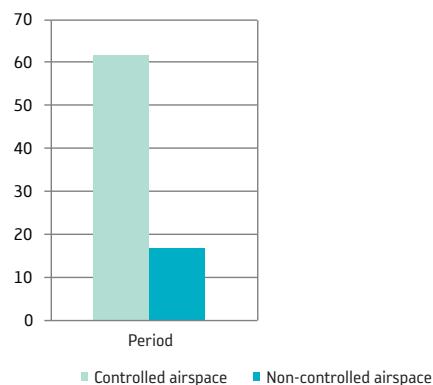
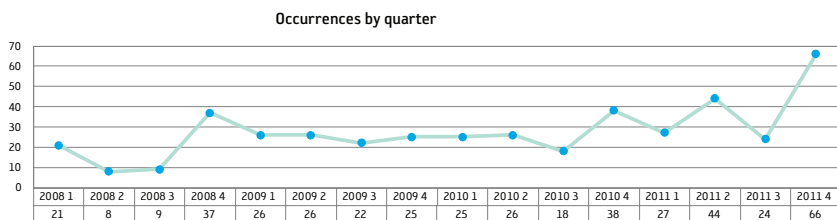
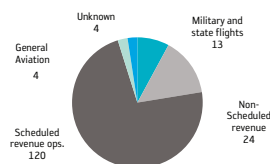


Diagram 10: Rapporterte hendelser med tap av separasjon, fordelt etter alvorlighet og type luftrom

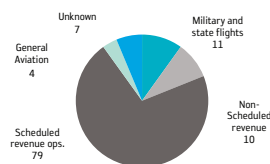




**By type of operation - period**



**By type of operation - reference**



**By airspace name - period**

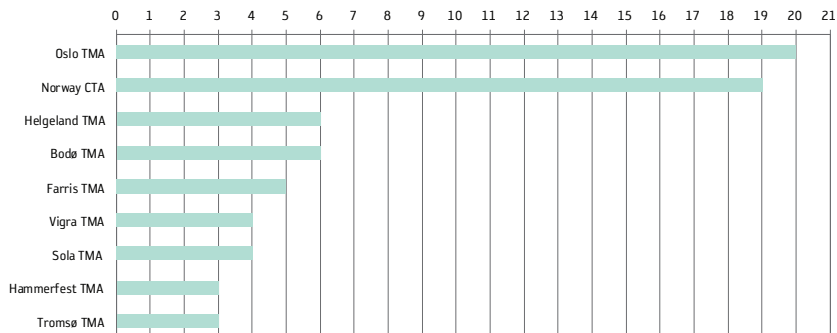
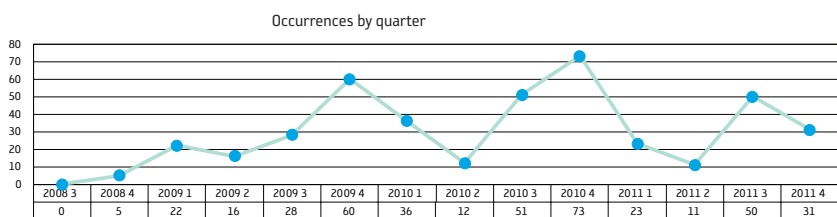
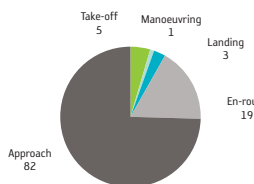


Diagram 11: Utvikling i antall rapporterte avvik fra tildelt høyde eller flygenivå. Kakediagrammene viser fordeling på type flyging for hhv 2011 (period) og 2010 (reference). Stolpediagrammet viser fordeling på norske luftrom der de fleste hendelsene inntraff i 2011.



**By event phase period**



**By event phase reference**

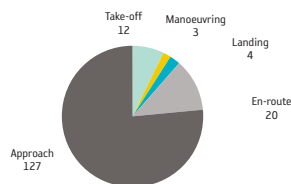


Diagram 12: Utvikling i antall laserhendelser fra og med 2004

hendelser klassifisert som alvorlige. Den ene hendelsen fant sted i ikke-kontrollert luftrom over Notodden da et seilfly med kommunikasjonsproblemer kom i konflikt med annet lett, privat luftfartøy som skulle lande på en flyplass med AFIS-tjeneste. Den andre inntraff da et F-16 passerte nært et rutefly som var under innflyging til Gardermoen. Flertallet av hendelser med tap av separasjon finner sted mellom norske rutefly i kontrollert luftrom. Mange av disse er mindre underskridelser av separasjonskravene under innflyging uten at det foreligger reell kollisjonsfare. Det har også vært flere hendelser med tap av separasjon mellom militært luftfartøy og rutefly, hvorav to hendelser i 2011 grenser nært opp mot definisjonen av alvorlig hendelse.

I det ferdige oppsettet for denne indikatoren tap av separasjon (loss of separation) er det også tatt med kvartalsvis fordeling, fordeling på luftrom, operatører, typer flyging, involvert ATM-enhet og bidrag til hendelsen fra ATM-systemet. Luftfartstilsynet tar også sikte på å publisere denne indikatoren sammen med de øvrige sikkerhetsindikatorerne på Luftfartstilsynets internettsider: rullebaneinntrengning, avvik fra tildelt høyde, materielle tap, laserhendelser, luftromsinntrengning, uregjerlige passasjerer og kollisjon med fugl. Luftfartstilsynet legger vekt på at sikkerhetsområder som dekkes av de enkelte indikatorerne er tilstrekkelig modne og forankret i bransjen før det publiseres åpent på tilsynets hjemmesider. For alle indikatorerne gjelder at mange fordelinger og informasjon kun vil bli tilgjengelig og benyttet internt i Luftfartstilsynet, først og fremst i det daglige tilsynet med aktørene, men også i større grad i planlegging av inspeksjonsaktiviteten.

*Indikatoren - avvik fra tildelt høyde*

En indikator som følger mulig årsak til tap av separasjon, er flyets avvik fra tildelt høyde (Indicator 2. Level Bust). Diagrammet til venstre viser utvikling i antall hendelser med avvik fra tildelt høyde eller flygenivå. Fordeling på typer flyging for henholdsvis 2011 (period) og 2010 (reference) samt fordeling på norske luftrom fremgår også. Som en ser av diagrammet, er det registrert en betydelig økning for 2011 sammenlignet med tidligere år. I 2011 ble innflygingsmønsteret til Gardermoen endret og nye høyderestriksjoner ble innført. Deler av økningen i 2011 skyldes fly som ikke etterlevde de nye høyderestriksjonene under nedstigning til Gardermoen gjennom Oslo TMA. Den registrerte økningen i antall avvik fra tildelt høyde innebærer at operatørene fremover må styrke arbeidet med å begrense omfanget av slike hendelser.

*Indikatoren - laserhendelser*

En trussel for sikker luftfart som Norge fikk erfare mot slutten av 2008 er bruk av sterke laserpekere mot luftfartøy. Etter viktige endringer av strålevernforordningen og aktivt informasjonsarbeid fra myndigheter og bransjen, er det gledelig å se at omfanget av dette problemet har avtatt. 98 registrerte laserhendelser i Norge for 2011 representerer en nedgang på 36 % fra året før. I figuren til venstre fremgår antall rapporterte hendelser med laserbelysning, og både hendelser i og utenfor Norge er med. Som figuren viser er antall laserhendelser i

2011 lavere i alle kvartal enn i tilsvarende kvartal i 2010. Siden det har vært like stort fokus på dette problemområdet i 2011 som i 2010, med bidrag til innsamlingen også fra militært personell, kan tilsynet slå fast at nedgangen i Norge er reell og betydelig. Her har varsling og kommunikasjon mellom flygende personell, flysikkerhetsansatte og politi i forbindelse med de enkelte hendelsene fungert godt.

Figuren viser utviklingen i laserhendelser siden problemet oppsto på slutten av år 2008. Både hendelser i og utenfor Norge er med. Sesongvariasjonene er naturlig knyttet til bruk av laser i den mørke årstida. Kakediagrammene viser i hvilken flygefase fartøyet ble belyst av laser i henholdsvis 2011 (periode) og 2010 (referanse).

#### Indikatoren – kollisjon mellom luftfartøy og fugl

Kollisjon mellom luftfartøy og fugl er den enkeltindikatoren som viste størst økning for 2011 sammenlignet med årene før. Fuglekollisjoner er godt innarbeidet som rapporteringspliktig hendelse, og systemet med elektronisk rapportering på skjema NF-2007 gjør det mulig å ha en enkel og effektiv duplikatkontroll ved mottak i Luftfartstilsynet. Antall rapporterte fuglekollisjoner økte med over 20 % totalt sett, og økningen er mer enn 30 % dersom en kun ser på fuglekollisjoner i Norge. Luftfartstilsynet ser at økningen er knyttet til mange lufthavner, både de største norske, men også de mindre flyplassene. Økningen ser også ut til å gjelde fugler angitt som stor eller middels størrelse, som har det største skadepotensialet. Den økte trusselen for luftfarten fra fugleaktivitet må møtes med styrking av de forebyggende tiltakene som foregår først og fremst på flyplasser. Selv om Norge ikke har erfart en ulykke som følge av fuglekollisjon for sivil luftfart, vet en ut fra tilfeller internasjonalt at dette kan få store konsekvenser. Som figuren til høyre viser innebærer også kollisjon med fugl mange operative avbrudd samt mindre skader på motor og overflate på flyene. I mange tilfeller foretas det avbrutte avganger på rullebanen som følge av at fugler observeres på rullebanen uten at kollisjon inntreffer (ikke inkludert i oversikten). Også ved slike avbrutte avganger vil det være knyttet en risiko avhengig av blant annet flyets hastighet og overflateforhold og banelengde.

Kakediagrammene fordeler antall fuglekollisjoner i 2011 etter hvilken flygefase luftfartøyet var i og etter hvilken konsekvens fuglekollisjonen fikk for den videre flygningen. Detaljert oversikt for denne indikatoren publiseres kontinuerlig på Luftfartstilsynets nettsider.

#### Indikatoren - rullebaneinntrengning

Et annet risikoområde som Luftfartstilsynet har valgt å fokusere på i 2011 er rullebaneinntrengning – feilaktig tilstedeværelse på rullebanen – som forløper til en potensiell storulykke på rullebanen. Resultatene er omtrent de samme som ble målt for denne indikatoren for årene 2009 og 2010, på om lag 100 hendelser. Luftfartstilsynet har tatt i bruk et internasjonalt klassifiseringssystem for også å kunne vurdere alvorligheten for de hendelsene som faller inn i definisjonen av rullebane-

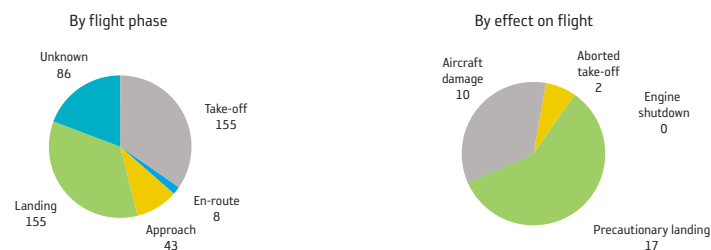
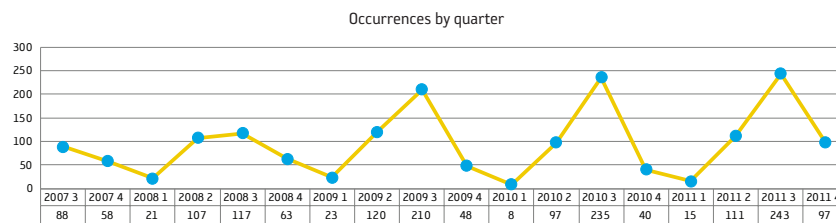


Diagram 13: Utvikling i antall rapporterte fuglekollisjoner med norske luftfartøy i Norge og utlandet

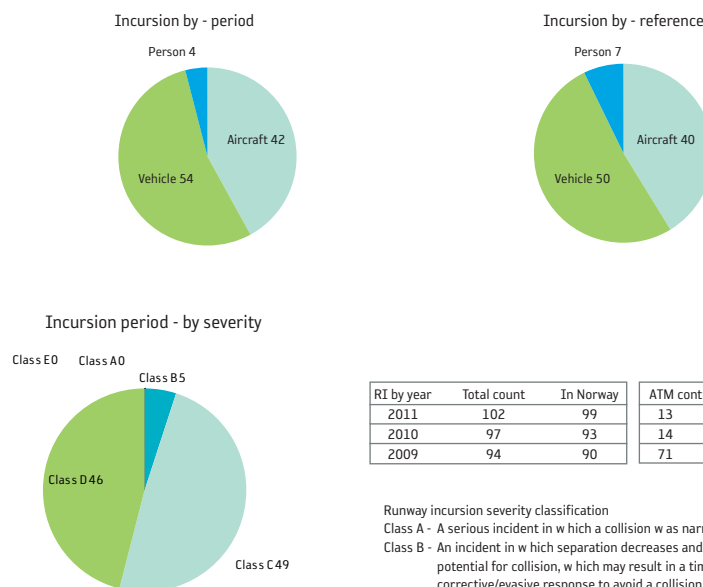
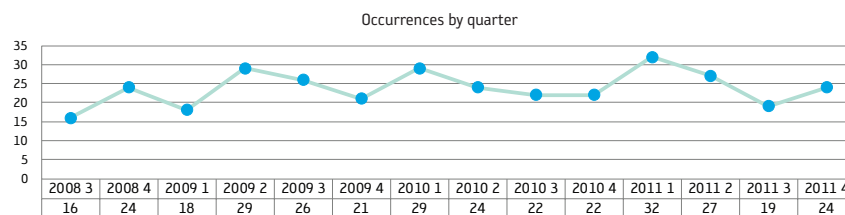


Diagram 14: Kvartalsvis utvikling i antall rapporterte rullebaneinntrengninger.

RI by year	Total count	In Norway	ATM contribution to incursion for period:
2011	102	99	13 Directly involved
2010	97	93	14 Indirectly involved
2009	94	90	71 No contribution

Runway incursion severity classification  
 Class A - A serious incident in which a collision was narrowly avoided.  
 Class B - An incident in which separation decreases and there is a significant potential for collision, which may result in a timecritical corrective/evasive response to avoid a collision.  
 Class C - An incident characterized by ample time and/or distance to avoid collision.  
 Class D - Incident that meets the definition of runway incursion such as incorrect presence of a single vehicle/person/aircraft on the protected area of a surface designated for the landing and take-off of aircraft but with no immediate safety consequences.  
 Class E - Insufficient information or conflicting evidence precludes severity assessment.

inntrengning. Denne klassifiseringen viser at det ikke fant sted alvorlige hendelser med "Runway incursion" for norsk luftfart i fjor (se oversikten under). Luftfartstilsynet tror fortsatt at ved å fokusere på disse hendelsene og bekjempe tilløpene så beveger en seg "lengre fra" en slik ulykke. Forbedringer her vil ikke gå på bekostning av andre områder, men heller gi bedre sikkerhet på flyplassen og rullebanen generelt. Luftfartstilsynet har valgt å publisere oversikt over også dette området på Luftfartstilsynets hjemmesider, men deler av informasjonen betraktes som sensitiv og benyttes kun internt i Luftfartstilsynet i forbindelse med tilsynsarbeidet.

Figuren på forrige side viser antall rapporterte rullebaneinntrengninger per kvartal. De to øverste kakediagrammene fordeler antall rapporterte rullebaneinntrengninger etter hvem som forårsaket hendelsen i henholdsvis 2011 (period) og 2010 (reference). Det nederste kakediagrammet fordeler antall rapporterte rullebaneinntrengninger i 2011 etter alvorlighetsgraden.

For flere sikkerhetsindikatorer som følger mindre alvorlige avvik og tilløp til alvorlige hendelser har Luftfartstilsynet ikke god nok referanse for å kunne vurdere om status og tilstand for Norges del er god, middels eller dårlig. Det har ikke vært mulig for oss å finne gode referanser på hendelsesindikatorer med lavere alvorlighet i øvrige land i Europa hittil. I fremtidige målsetninger vil det være vesentlig å kunne fastsette relative forbedringsmål i forhold til egen referanse, heller enn å satse på at det skal dukke opp gode og anerkjente sikkerhetsnivå fra europeisk referanse. Åpen og tilgjengelig informasjon fra andre land begrenser seg oftest til ulykker og alvorlige hendelser. Dette er en naturlig følge av at de større luftfartslandene i Europa har gjennom høy aktivitet vært i stand til å få en viss flysikkerhetsoversikt gjennom ulykker og alvorlige hendelser. For små og middels store luftfartsland (som Norge) med høy grad av sikkerhet, er det mer nødvendig å kunne utnytte informasjonen fra indikatorer og hendelser med lavere alvorlighet. Gjennom nettverksarbeid med andre europeiske land, tilrettelagt av EASA, ønsker Luftfartstilsynet å bidra til at flere land etablerer skarpe indikatorer for hendelser med lav alvorlighet.

#### Status for åpne tilrådinger fra Statens havarikommisjon for transport (SHT)

Per 31.12.2011 var det 23 åpne sikkerhetstilrådinger fra Statens havarikommisjon for transport. I 2011 ble det etablert et regime der Luftfartstilsynet i en egen rapport til Samferdselsdepartementet, skal redegjøre for oppfølgingen så langt for alle åpne tilrådinger. Den aller første av disse rapportene ble sendt i tredje tertial, og neste rapport skal sendes

Samferdselsdepartementet primo 2012.

Figuren nede til venstre viser åpne sikkerhetstilrådinger ved utgangen av 2011 fordelt på utstedelsesår og hvilken enhet i Luftfarts-tilsynet som er hovedansvarlig for oppfølgingen. Ansvarlig enhet viser hvilket fagområde sikkerhetstilrådingene dreier seg om. Luftfartstilsynet prioriterer arbeidet med sikkerhetstilrådinger høyt, og har først og fremst fokus på å gjøre godt sikkerhetsarbeid, heller enn fokus på å lukke flest mulig tilrådinger. Alle tilrådingene som ble gitt før 2001 samt i 2002, 2003, 2004, 2009 og 2010 er lukket. Av tabellen over fremgår det at det ved utgangen av 2011 gjenstår 23 åpne sikkerhetstilrådinger, hvorav 15 ble utstedt i 2011. Halvparten av de åpne tilrådingene handler om flyplass- og flysikringstema. Flere av de åpne tilrådingene på flysikringsområdet er flere år gamle, og det har vært liten eller ingen progresjon i oppfølgingsarbeidet. Tabellen viser blant annet en åpen tilråding utstedt i 2005. Denne handler om ventemønsteret over Stord. Oppfølgingsarbeidet har tatt tid fordi de to luftfartsaktørene, Stord lufthavn og Avinor, ikke har klart å bli enige om ansvarsforholdet til sikkerhetstilrådingen. Luftfartstilsynet har jobbet målrettet overfor Avinor for å få lukket sikkerhetstilrådingen innen dette området. Ved utgangen av året er antall åpne tilrådingene på flysikringsområdet redusert fra åtte til seks, og ytterligere tre av disse er klare til å lukkes.

Som en ser av tabellen på neste side, er det to sikkerhetstilrådinger fra 2001 som ikke er lukket. Disse er gitt i Statens havarikommisjon for transport sin rapport etter ulykken i Norskehavet i 1997, og er vanskelig å avslutte fordi sikkerhetstilrådingene omhandler endringer i et land og hos en produsent som Luftfartstilsynet ikke har lovhemmel for å følge opp. Luftfartstilsynet har etter lang tids arbeid lyktes i å etablere kontakt med Eurocopter, slik at en har håp om å få ferdigbehandlet disse sikkerhets-tilrådingene.

#### Oppfølgingen av tilrådinger fra Statens havarikommisjon for transport

Alle rapporter fra SHT blir fordelt internt i Luftfartstilsynet så snart de er mottatt. Rapportene både med og uten sikkerhetstilrådinger blir lest i fagseksjonene i Luftfartstilsynet og i tillegg behandlet på et månedlig, tverrfaglig møte. Selv om ikke alle rapporter inneholder sikkerhetstilrådinger vil Statens havarikommisjon for transport sine vurderinger og anbefalinger i rapportene bli fulgt opp, hvis anbefalingene ikke allerede er gjennomført. Sikkerhetstilrådingene blir fordelt til den fagseksjonen som er mest berørt. Enkelte sikkerhetstilrådinger er tverrfaglige og da jobber de relevante seksjonene sammen om å følge opp disse. Hver fagseksjon har en dedikert person som følger opp sikkerhetstilrådinger. Luftfartstilsynet har også en person som koordinerer oppfølgingen av sikkerhetstilrådinger, fører oversikt over disse og holder Samferdselsdepartementet oppdatert om status for oppfølgingen av sikkerhetstilrådingene.

Ansvarlig enhet	2001	2005	2006	2007	2008	2011	SUM
Flysikkeringsseksjonen		1	1	2		2	6
Flyplassseksjonen					1	5	6
Seksjon for operativ allmennfly						2	2
Seksjon for operativ fly						2	2
Seksjon for operativ helikopter						1	1
Seksjon for operativ utdanning						2	2
Seksjon for teknisk luftdyktighet	2					1	3
Seksjon for teknisk allmennfly					1		1
Sum åpne tilrådinger	2	1	1	3	2	15	23

Tabell 4: Åpne sikkerhetstilrådinger ved utgangen av 2011 fordelt på utstedelsesår og ansvarlig seksjon

Årstall	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Utgitte SHT-tilrådinger	52	59	49	37	15	28	12	20
Lukkede SHT-tilrådinger	29	36	18	37	41	96	27	26
Åpne SHT-tilrådinger	85	108	139	139	113	45	29	23

Tabell 5: Antall avgitte, lukkede og åpne sikkerhetstilrådinger fra og med utgangen av 2004. Antall åpne tilrådinger ved årets utgang er rekordlave 23.

Tabellen over viser antall avgitte, lukkede og åpne tilrådinger de siste åtte årene. Alle kolonnene viser status per 31. desember.

Luftfartstilsynet har også i 2011 lukket flere sikkerhetstilrådinger enn Statens havarikommisjon for transport har utstedt. Antall åpne tilrådinger ved årets utgang er rekordlave 23. Dette viser at Luftfartstilsynet prioriterer arbeidet med sikkerhetstilrådinger høyt. Luftfartstilsynet har lukket i alt 26 sikkerhetstilrådinger i løpet av 2011, deriblant den siste åpne sikkerhetstilrådingen fra 2004, som handler om å vurdere å innføre M-ADS<sup>29</sup> på både militære og sivile helikoptre som opererer på norsk kontinentalsokkel. Det er også lukket tre tilrådinger fra 2005, slik at det nå gjenstår bare en åpen sikkerhetstilråding fra dette året.

I løpet av 2011 har Statens havarikommisjon for transport utgitt 20 sikkerhetstilrådinger hvorav fem ble lukket før årets utgang. Syv av sikkerhetstilrådingene gitt i 2011 fremgår i en temarapport om vinteroperasjoner og friksjonsmålinger og krever oppfølging fra ICAO, FAA<sup>30</sup> og EASA i tillegg til Luftfartstilsynet. Luftfartstilsynet har etablert kontakt med EASA i forbindelse med disse sikkerhetstilrådingene.

#### *Gjennomførte flysikkerhetstiltak etter luftfartshendelser og -ulykker*

Som beskrevet har Luftfartstilsynet mottatt en betydelig mengde rapportert informasjon fra luftfarten som er kvalitetssikret, kodet og lagt inn i en nasjonal database. Denne informasjonen brukes til oppfølging av enkeltsaker i forbindelse med forberedelser til og gjennomføring av inspeksjoner og til statistikk. Luftfartstilsynet har faste sikkerhetsindikatorer som følges opp, i tillegg til at det publiseres statistikk både internt og eksternt (se kapittel 2.5.2). Det utvikles også statistikk etter interne og eksterne forespørsler.

Luftfartstilsynet vektlegger samarbeidet med Statens havarikommisjon for transport. I 2011 har det kun vært avholdt ett samarbeidsmøte, men det tilstrebes å ha to i året. Luftfartstilsynet har også lagt ned mye arbeid i rapportutkastene som Statens havarikommisjon for transport formidler. I 2011 har tilsynet behandlet til sammen 38 slike rapportutkast, hvorav fem ble mottatt i desember 2010. Majoriteten av disse rapportutkastene handler om allmennfly-segmentet. To av rapportene krevde en tverrfaglig behandling. Luftfartstilsynet

mener Statens havarikommisjon for transport i større grad enn tidligere tar tilsynets innspill med i sine rapporter.

Luftfartstilsynet har månedlig tverrfaglige møter (unntatt juli og desember) der tema er blant annet ulykker, alvorlige hendelser og spesielle saker som problemområder, nesten-alvorlige hendelser hvor flysikkerheten var eller kunne vært i fare, hendelser som seksjoner ønsker å diskutere med andre og problemer som identifiseres gjentatte ganger osv. I dette møtet behandles også rapportutkast fra Statens havarikommisjon for transport, undersøkelsesrapporter og oppfølging av sikkerhetstilrådinger. Dette bidrar til at Luftfartstilsynet i en tidlig fase iverksetter tiltak etter en luftfartshendelse og -ulykke dersom det skulle være nødvendig. Luftfartstilsynet fortsetter vurderingen av å iverksette tiltak helt til alle sikkerhetstilrådinger knyttet til saken er lukket, og i mange tilfeller også etter dette.

I forbindelse med rapportert informasjon etter en luftfartshendelse eller -ulykke øker Luftfartstilsynet presset på luftfartsaktørene for å gjennomføre tiltak som skal bidra til at tilsvarende hendelser ikke skal gjenta seg. Eksempler på gjennomførte og kommende flytryggingstiltak:

- Ved Oslo Lufthavn Gardermoen var et fly i 2011 i ferd med å ta av fra taxebanen. Luftfartstilsynet har fulgt opp denne hendelsen mot Avinor og Oslo lufthavn Gardermoen, og den er satt i sammenheng med det arbeidet som gjøres med hensyn til sikkerhetstilråding 2006/31T som ble utgitt i en rapport om en tilsvarende hendelse.
- Allmennflymiljøet har rapportert om og Statens havarikommisjon for transport har skrevet rapporter om småfly, hvor drivstofftilførsel blir brutt etter avgang. Norsk luftsportsforbund, i egenskap av å være CAMO-organisasjon<sup>31</sup>, har erklært en forbedring av vedlikeholdsprogrammet for disse flyene og Luftfartstilsynet følger dette opp under inspeksjon.
- Samferdselsdepartementet har, som nevnt i mål 2, bevilget midler til en sikkerhetsstudie for innlandshelikoptre som skal være faglig styrt av Flysikkerhets-forum for operatører av innlandshelikoptre (FsF).

Luftfartstilsynet arbeider for å etablere et bedre verktøy for oversikt og styring innenfor oppfølging av luftfartshendelser og -ulykker med tilhørende sikkerhetstilrådinger. Et slikt verktøy skal gjøre at det både blir enklere, mer rasjonelt og mindre personavhengig å styre arbeidet og å ha oversikt. Verktøyet skal realiseres i samband med prosjektet Revisjon av rapporteringssystemet for ulykker og hendelser i luftfarten (se separat beskrivelse på side 39) og målsetningen er å få verktøyet på plass i første kvartal 2012.

<sup>29</sup> Modified Automatic Dependant Surveillance. System som overvåker helikopteroperasjoner i området uten radardeknning.

<sup>30</sup> Federal Aviation Administration. Det amerikanske luftfartstilsynet

<sup>31</sup> CAMO – Continuing Airworthiness Monitoring Organization (s.32)  
– Organisasjon styrer kontinuerlig luftdyktighet for luftfartøy.



## Mål 3: Ivareta og fremme norske interesser ved å delta i internasjonale fora som er spesielt viktige for norsk luftfart

### Arbeide for et samarbeid mellom de nordiske landene om deltakelse i internasjonale arbeidsgrupper

Luftfartstilsynet er representert i Samferdselsdepartementets prosjekt SAMROS, hvor det har vært avholdt to møter i 2011. Luftfartstilsynet har også vært representert i de kontakt-møtene innenfor samfunnsikkerhet og beredskap som har vært avholdt av departementet.

### Delta i fora knyttet til utvikling av EU-regelverk i samsvar med Samferdselsdepartementets EØS strategi

Luftfartstilsynet deltar i ett forum som er direkte tilknyttet regelverksutviklingen i EU, og det er EASA Committee. Dette er en komitologikomite som gir råd til EU-kommisjonen vedrørende regelforslag som fremlegges fra EASA.

Luftfartstilsynet har i 2011 deltatt i møter i EASA Committee og i AGNA<sup>32</sup>.

Også her har tilsynet deltatt i fire møter i 2011. Behandling i EASA Committee inngår som del av den formelle vedtakelsen av nytt EU-regelverk som EASA har utformet. Norge deltar her fast som observatør. Tilsynet har deltatt i fire møter i 2011 hvor komiteen har behandlet nytt EU-regelverk for luftfartsoperasjoner og sertifisering av flybesetninger.

### Vektlegge internasjonalt arbeid som implementering av SES II, utvidelse av EASA's kompetanseområde samt bidra til å redusere miljøforurensningen

Single European Sky pakke II (SES-II) er en av de største strukturelle endringene innenfor luftfarten. Avtale om etablering av funksjonell luftromsblokk, North European Functional Airspace Block (NEFAB) ble parafert på ministernivå mellom Estland, Finland, Latvia og Norge den 9. desember 2011. Målet er samarbeid mellom landene for å nå de sentrale felleseuropeiske ytelsesmålene i SES II, som består av sikkerhet, kapasitet, kostflygeeffektivitet og miljø. NEFAB vil i 2012 bli lagt frem for godkjenning i hvert lands parlament og bli erklært etablert innen 4. desember 2012.

Luftfartstilsynet har ledet arbeidet i NSA<sup>33</sup>-gruppen som ivaretar myndighetenes ansvar og oppgaver i forbindelse med etablering av en funksjonell luftromsblokk. Arbeidet i NSA gruppen har i 2011 i all hovedsak dreid seg om evaluering av NEFAB prosjektets mulighetsstudie mot de krav som settes til en funksjonell luftromsblokk i (EU) no 550/2004 art 9a (tjenesteyterforordningen). NSA gruppens vurdering er at NEFAB oppfyller kravene som stilles til en funksjonell luftromsblokk. Herunder at etableringen av NEFAB vil kunne gi en samfunnsmessig gevinst, bidra til å redusere de miljømessige konsekvensene av luftfarten, effektivisere bruken av luftrommet og kunne bidra til en styrking av flysikkerheten. For ytterligere detaljer så henvises det til NSA-gruppens assessment report. Luftfartstilsynet vil likevel påpeke at det er vanskelig på bakgrunn av NEFAB sin mulighetsstudie å konkret beskrive fordeler og ulemper for Norge i dette samarbeidet. Dette fordi NSA-gruppens vurdering utelukkende har blitt gjort med utgangspunkt i et FAB<sup>34</sup>-perspektiv og det ikke har blitt gjort noen vurderinger på hva samarbeidet vil bety for hvert enkelt medlemsland.

Luftfartstilsynet tok initiativ til å samle alle de syv nord-europeiske luftfartsmyndighetene i Norge i slutten av april for å diskutere myndighetssamarbeid på tvers av FAB-prosjektene i regionen. På møtet ble det enighet om å se på mulighetene for et samarbeid innenfor

områdene luftrom og regulering mellom NEFAB og DK-SV FAB. Det ble laget en erklæring fra møtet som ble signert av alle staters luftfartsdirektører og som ble offentliggjort i begynnelsen av mai. Det var enighet om at arbeidet med konkretisering av erklæringen skulle begynne høsten 2011. I oktober møttes de syv statenes luftfartsmyndigheter på Island, og i dette møtet ble det identifisert konkrete samarbeidsområder innenfor luftromsstrategi, arbeid med vulkansk aske og utveksling av ekspertkompetanse. Innen NEFAB er det utarbeidet myndighetsavtaler og informasjonspakken som EU-kommisjonen krever for å godkjenne FAB-etableringen er oversendt til kommisjonen. Det har i tillegg vært gjort en synkronisering av myndighetsaktiviteter med prosjektets utviklingsfase. I 2012 vil myndighetsgruppen i NEFAB detaljere samarbeidsområdene, vurdere muligheter for harmonisering og standardisering av de ulike staters regelverk, og hvordan ressursene til de involverte statene kan brukes på en best mulig måte.

Luftfartstilsynet ferdigstilte utkast til nasjonal ytelsesplan i 2. tertial. Planen ble utarbeidet i henhold til veiledningsmaterialet utgitt av EU og i samarbeid med Forsvaret, Avinor og luftromsbrukere. Luftfartstilsynet gjennomførte i tillegg konsultasjonsmøter med representanter fra relevante fagforeninger. Luftfartstilsynet har merket seg at flyselskapene har uttrykt tilfredshet med prosessen rundt utarbeidelsen av den norske ytelsesplanen. Planen ble overlevert Samferdselsdepartementet som avtalt 1. juni. Etter Luftfartstilsynets vurdering var planen i samsvar med det overordnede ytelsesmålet, men Luftfartstilsynet hadde merknader på forhold knyttet til kosteffektivitetskravet.

EUs (Performance Review Bodys) tilbakemelding på den norske planen viste lignende forhold. Luftfartstilsynet foretok en betydelig revidering av planen for å imøtekomme PRBs<sup>35</sup> merknader. Den reviderte planen ble oversendt Samferdselsdepartementet ved årsskiftet. Luftfartstilsynet vil i 2012 følge opp målene i planen. Arbeidet med forberedelser til andre

<sup>32</sup> AGNA er EASAs faste konsultasjons-komite for saker vedrørende utvikling av EU-regelverk innen sivil luftfart.

<sup>33</sup> National Supervisor Authority. Regelverket innenfor flysikring omtaler luftfartsmyndighetene som NSAs.

<sup>34</sup> Functional Airspace Block (funksjonell luftromsblokk). En del av Single European Sky regelverket

<sup>35</sup> EUs Performance Review Body. Organ som skal følge opp at landene oppfyller sine respektive ytelsesplaner.

rapporteringsperiode (2015-2019) er startet, og Luftfartstilsynet deltok på en workshop vedrørende dette i oktober.

#### *Utvidelse av EASAs kompetanseområde*

I 2011 har Luftfartstilsynet på det flyoperative området hatt sterkt fokus på EASAs og EU- kommisjonens arbeid med utforming og vedtak av nytt felleseuropeisk regelverk for sertifisering av flybesetninger og luftfartsoperasjoner (EASA first extension). Tilsynet har deltatt aktivt i høringer og internasjonale særmøter, samt i de faste fora AGNA og EASA- komiteen. I dette arbeidet har tilsynet oppnådd å få gjennomslag for norske interesser på to viktige områder:

- I forbindelse med utformingen av regelverket for luftfartsoperasjoner, har Luftfartstilsynet argumentert sterkt for behovet for å inkludere tilleggskrav for offshore-flyging til olje- og gassinstallasjoner. Luftfartstilsynet har argumentert ut fra dagens særnorske krav på dette området og de flysikkerhetsmessige resultatene tilsynet har sett av dette arbeidet. Dette har resultert i at EASA har nedsatt et eget regelverksarbeid for å utvikle tilleggsregler for offshore helikopteroperasjoner. Luftfartstilsynet deltar her med en helikopterinspektør som er utlånt på heltid. Luftfartstilsynet har i tillegg nådd frem med at statene skal kunne anvende gjeldende nasjonale særregler frem til de felleseuropeiske tilleggsreglene på dette området er vedtatt og trådt i kraft.
- Luftfartstilsynet har vært pådriver for at de nye felleseuropeiske arbeids- og hviletidsbestemmelsene for flybesetninger må inneholde en regel om reduksjon av arbeidstiden i forhold til antall landinger lik dagens norske regel. Dette har vakt gehør både hos EASA og i de andre medlemslandene. Som resultat av arbeidet er det i det seneste utkastet tatt inn en regel som i praksis er lik dagens norske regel.

*Bidra i det internasjonale arbeidet for å redusere miljøforurensningen fra luftfarten, særlig innenfor SES II*  
Single European Sky (SES) i Europa er et program som ble lansert av EU- kommisjonen i 1999 for å imøtekomme krav til kapasitet og flysikkerhet i lufttrafikken i Europa de kommende 30 år, med hensikt å fly mer effektivt (kortere flytid) og dermed redusere CO<sub>2</sub> utslipp. Luftfartstilsynet følger opp prosessen.



## Historisk securityhåndbok

For første gang i luftfartshistorien er all luftfartsrelatert virksomhet innen security samlet i en håndbok og oversatt til norsk.

*Det var i forbindelse med ny forskrift om forebyggelse av anslag mot sikkerheten i luftfarten som trådte i kraft i mars i 2011 at securityavdelingen samlet alt relevant regelverk i ett dokument, NASP (National Aviation Security Program). Håndboka gjelder for alle norske aktører, det vil si blant annet lufthavner, alle norske flyselskap og alle fraktleverandører.*

*– Håndboka har gjort det mye enklere for oss å utvikle nye lokale sikkerhetsinstrukser, sier Anders Yri, ansvarshavende security på Moss lufthavn Rygge.*

*– Nå er alt regelverk innefor security samlet i en håndbok med kapitler, god struktur og oversikt. Denne boka er tilgjengelig for alle aktørene i luftfarten, konstaterer Yri.*

*Håndboka er på 317 tettskrevne sider og det er et stort arbeid for Luftfartstilsynet som ligger bak.*



#### Mål 4: Sørge for at regelverket er nyttig i forhold til formålet, oversiktlig, fullstendig og oppdatert

Implementere internasjonalt regelverk til rett tid i samarbeid med departementet  
Luftfartstilsynet har arbeidet med ny flygelederforordning (EU) Nr 805/2011 som gir nærmere regler for blant sertifisering av flygeledere. Luftfartstilsynet har gjennomført høring av regelverket og hatt konsultasjonsmøter med Avinor. Gjennomføringen av flygelederforordningen i norsk rett avhenger av gjennomføring av Europaparlaments- og rådsforordning nr. 216/2008.

Det er utarbeidet nytt felles regelverk for FCL-OPS<sup>36</sup>. Tilsynet har i 2011 hatt sterkt fokus på EASAs og EU Kommisjonens arbeid med utforming og vedtakelse av nytt felleseuropeisk regelverk for sertifisering av flybesetninger og luftfartsoperasjoner (EASA first extension). Luftfartstilsynet har her deltatt aktivt i høringer og internasjonale særsmøter, samt i de faste fora AGNA og EASA komiteen. I dette arbeidet ble det oppnådd å få gjennomslag for norske interesser.

Videre er det utarbeidet en ny AIC-N vedrørende lisensforskriften. Den gamle AIC-N 53/00 ble erstattet med en ny som vedrører lufttransportforordningen jf. Forskrift om lufttransporttjenester i EØS og forordning (EF) nr 1008/2008. Den nye forordningen innebærer blant annet, at kapitalkravet for liten lisens ble økt fra 80 000 euro til 100 000 euro. Videre innebærer lufttransportordningen nye regler om innleie av luftfartøy. Lufttransportforordningen (EF) nr 1008/2008 er implementert i norsk rett.

På det flymedisinske området har Luftfartstilsynet arbeidet med endringer og implementering av regelverket: Overføring av Joint Aviation Authorities (JAA<sup>37</sup>) regelverk til European Safety Agency (EASA).

Luftfartstilsynet har i 2011 vært involvert i arbeidet med den fremtidige avtalen mellom Norge og USA når det gjelder luftfartsmateriell og luftdyktighet. Denne avtalen bygger på en tidligere avtale kalt "Bilateral Aviation Safety Agreement" fra 1957, som ble revidert i 2002. Avtalen sikrer gjensidighet i import og eksport av fly og flydeler mellom Norge og USA. Norge får dermed de samme konkurransevilkår som europeiske luftfartsaktører. En tilsvarende avtale med Canada ble undertegnet i 2011 og en avtale med Brasil er påbegynt. Dette arbeidet gjøres i tett samarbeid med Samferdselsdepartementet.

Utvikle nasjonalt regelverk på områder som ikke er dekket av internasjonalt regelverk dersom dette er formålstjenlig  
Utviklingen i retning av standardisert luftfartsrelatert regelverk i Europa medfører at det i stadig mindre grad utvikles nasjonalt regelverk. De områdene som er unntatt fra EU-regelverk i sivil luftfart i fremtiden vil være statsluftfart, søk- og redning og blant annet historiske fly.

I 2011 har Luftfartstilsynet arbeidet med utviklingen av nytt nasjonalt regelverk for selvbygde luftfartøy. Betydelige ressurser har blitt brukt på utviklingen av regelverk for statsluftfart. Prosjektet for innkjøp av nye redningshelikoptre har vært pådriver i dette arbeidet.

Videreutvikle sanksjonspolicyen og revidere forskrifter som følge av endringer i luftfartsloven.

Det er ikke gjort nødvendige endringer i Luftfartsloven i 2011. Saken vil bli fulgt opp i 2012.

Bistå departementet med regelverksutvikling på områder som ikke er delegert til Luftfartstilsynet  
Luftfartstilsynet har i 2011 særlig bistått Samferdselsdepartementet med ny forskrift på securityområdet. Forskriften er gitt av Samferdselsdepartementet, mens selve utviklingsarbeidet har foregått i Luftfartstilsynet.

<sup>36</sup> Flight Crew Licencing Ops. Regelverk knyttet opp til lisensiering av flygende personell

<sup>37</sup> Sammenslutning av europeiske luftfartsmyndigheter som utarbeidet felles anbefalinger og regelverk.





## På plass i nytt bygg

Luftfartstilsynets ønske om et signalbygg har på alle måter blitt innfridd. I august flyttet tilsynet inn i nybygget på kaikanten i Bodø sentrum, med panoramautsikt over fjord og fjell.

*– Målsettingen var fra starten av at bygget skal oppleves åpent, både for ansatte og besøkende. Lys og luft kjennetegner alle åtte etasjene, forteller prosjektleder Torgeir Tvedt. Helt i tråd med planen, ble den offisielle åpningen foretatt i august.*

*– For Luftfartstilsynet har det betydning å bli samlet under ett tak. Inntil innflyttinga var tilsynet spredt over tre enheter; to adskilte enheter på Bodø flyplass, mens den tredje enheten var på den andre siden av byen, forteller Tvedt.*

*Alle ansatte har utvendige kontor og hver etasje har møterom med glassvegger. Arkivet har fått sin egen avdeling og samlet både nær- og fjernarkiv, og kantina har glassvegger ut mot fjorden og hurtigruta som glir rett forbi vinduene. Bygget har blitt en viktig trivselsfaktor for tilsynet.*

*– Arkitekten har fulgt opp våre behov og ønsker og vi har fått et bygg som er tilpasset Luftfartstilsynet og den rollen vi har, konstaterer Tvedt.*

*Luftfartstilsynets nybygg har blitt et signalbygg i Bodø med sin skulpturaktige utside. Bygget er på 6000 kvadratmeter over åtte etasjer.*

## Mål 5: Drive aktivt informasjonsarbeid overfor aktørene i luftfarten og samfunnet ellers

Ha et åpent og proaktivt forhold til media, å legge til rette informasjon i ulike kanaler tilpasset aktuelle målgrupper. Luftfartstilsynet arbeider daglig med kontakt mot media, aktørene i luftfarten og samfunnet ellers. Gjennom seminarer, konferanser, møter og annen skriftlig og muntlig kommunikasjon driver Luftfartstilsynet med informasjon og kommunikasjon som skal være 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. På det flytekniske området er det gjennomført to to-dagers seminarer for ledende teknisk personell i norsk luftfart i 2011. Innholdet i seminarene gikk ut på å orientere om nytt regelverk samt anvendelse av dette. På begge seminarene deltok rundt 70 personer. Den årlige Luftfartskonferansen, som i 2011 ble arrangert 16. og 17. februar, samlet rundt 350 deltakere. Det er en god økning fra året før. Tema var "sikkerhet og sårbarhet – premisser for norsk luftfart". Konferansen fikk gode tilbakemeldinger fra deltakerne og videreføres i 2012.

Luftfartstilsynet arrangerte også i 2011 en bransjetur for norske luftfartsaktører. I år gikk turen til Brussel med besøk

til Eurocontrol og den norske EU-delegasjonen. 20 personer deltok på turen. Formålet med turen var å gi deltakerne et innblikk i hvilket ansvar og hvilke oppgaver Eurocontrol har og hvilken rolle Eurocontrol er tenkt å ha i fremtiden. Hos den norske EU-delegasjonen var formålet å gi deltakerne innblikk i det norske politiske samarbeidet med EU, den norske EU-delegasjonens oppgaver og arbeid og hvordan et EU-medlemsland jobber med luftfart. Tilbakemeldingene fra turen var gode. Dessverre ble mange av deltakerne forhindret fra å være med på hele turen, da vulkanen Grimsvötn hadde et utbrudd samtidig.

Luftfartstilsynet har i flere år hatt en solid mediestrategi, som hver dag benyttes i kontakten med media. Fortsatt er det slik at når Luftfartstilsynet kommer til ordet eller får kommentere saker, så resulterer det hovedsakelig i nøytral medieomtale. Mai var den måneden med mest medieoppslag for Luftfartstilsynet, noe som skyldtes utbruddet fra vulkanen Grimsvötn. I 2011 har Luftfartstilsynet generert 2677 medieoppslag, som er et gjennomsnitt på 7,3 oppslag hver dag. Tilsvarende tall for 2010 var henholdsvis 3885 for året som helhet og 10,6 oppslag hver dag. Antallet positive eller nøytrale oppslag for året som helhet var 89 %, en nedgang fra 98 % fra året før.

Annonsverdien for medieoppslagene i 2011 beregnes av Retriever Norge AS til 44,5 millioner kroner, ned fra om lag 68,8 millioner kroner i 2010. Beløpene er justert for eventuelle negative medieoppslag. Det var særlig to saker i 2011 som kom negativt ut for Luftfartstilsynet; saken om ID-billetter og spørsmålet om Luftfartstilsynets gebyrinntekter. I Synovates årlige omdømmemåling av 85 offentlige etater rangeres Luftfartstilsynet i 2011 på en 21. plass. I 2010 kom Luftfartstilsynet på en 22. plass i samme undersøkelse.



### *Nytt nettsted og ny visuell profil*

I forbindelse med innflytting i nytt bygg den 1. august 2011 endret også Luftfartstilsynet sin visuelle profil. Ny logo og nye nettsider var en del av dette. Med ny logo fikk Luftfartstilsynet et nytt og moderne uttrykk, samtidig som det beste i den gamle logoen ble videreført. Den nye logoen gjenspeiler Luftfartstilsynets kulturverdier; åpenhet, respekt, samarbeid og profesjonalitet, på en god måte. Samtidig er endringen i fargesammensetningen spennende, blant annet fordi miljøfokus i luftfarten for første gang er klart til stede i profilen. Også Luftfartstilsynets nettsider har fått et mer moderne utseende i løpet av 2011. De nye nettsidene erstatter tilsynets gamle nettsider, som har vært på luften siden 2003, uten vesentlige oppgraderinger siden den tid. De nye nettsidene er utviklet helt fra grunnen av og med god hjelp av tilbakemeldinger fra markedet. Det er nå enklere for brukerne å navigere rundt i Luftfartstilsynets nettsted, det er laget snarveier til de mest brukte tjenestene og siden tilbyr blant annet RSS-feed for de som ønsker å holde seg oppdatert på det som skjer. Nettstedet, som ble lansert 1. august, er et solid fundament for videre utvikling av nettsidene i årene som kommer.

### **Utarbeide sikkerhetsinformasjon basert på innrapporterte ulykker og hendelser, samt gjøre informasjonen tilgjengelig både internt og eksternt**

I 2009 etablerte Luftfartstilsynet en statistikkplattform vedrørende ulykker og hendelser, som gir en oversikt over viktige sikkerhetsområder og utviklingen i disse. I 2011 har Luftfartstilsynet fortsatt å utvikle statistikkplattformen til intern og ekstern bruk. Informasjonsstrømmen fra bransjen er god. Gjennom økt erfaring og oversikt hos dedikert personell i Luftfartstilsynet har kvaliteten på informasjonen og helhetsbildet av flysikkerheten blitt klarere. Avgrensninger for enkelte sikkerhetsindikatorer er bedre forstått og sammenhenger og noen avhengigheter mellom de enkelte indikatorene trer frem.

Som nevnt i punktet om flysikkerhetstiltak har Luftfartstilsynet faste, interne møter på flyplass- og flysikkerhetsområdet. På disse møtene gjennomgås indikatorer, samtidig som oversiktsbildene sammenstilles med inspeksjonsfunn og annen relevant informasjon. Som resultat er oversikten bedre og tilsynet med de aktuelle fagmiljøene kan spisses ytterligere.

Tidlig i 2011 publiserte Luftfartstilsynet sju av de etablerte sikkerhetsindikatorene på nettsidene. Indikatorene er brutt ned til et visst detaljeringsnivå, og gjennom året er detaljeringsnivået utvidet. Luftfartstilsynet vil supplere nettsidene med flere relevante indikatorer etter hvert som indikatorene modnes og i takt med at vi får en tilstrekkelig forankring for målingene internt og i bransjen. Det legges stor vekt på at involverte personer og organisasjoner ikke skal oppfatte at de blir eksponert vedrørende egne feil, fordi dette i så fall kan dempe rapporteringsviljen som vi baserer systemet på. Samtidig er det mulig å gi korrekt og relevant informasjon innen mange områder uten at vi går over grensen for taushetsplikten, som er en viktig del av rapporteringssystemet. Gjennom nasjonale nivåer for flysikkerhetsmessige områder er det mulig for luftfartsaktører å relatere egne avvik til et nasjonalt nivå, som grunnlag for vurderinger og fremtidige forbedringer.

Luftfartstilsynet har fått en del oppmerksomhet fra andre europeiske myndigheter når det gjelder oppbygging og funksjoner i statistikkplattformen. Derfor er det ønskelig å få etablert en engelsk versjon på nettsidene tidlig i 2012. Den første kvalitetsmålingen som EU-kommisjonen utførte på nasjonale hendelsesdatabaser gav også Norge en positiv tilbakemelding i 2011. Sakene i Luftfartstilsynets database inneholder generelt mer informasjon enn de gjennomsnittlige sakene som leveres til EU-databasen.

Statistikkplattformen har også vist seg positiv i forbindelse med mange ad hoc-henvendelser som Luftfartstilsynet mottar hvert år om statistikk, vurderinger eller konkrete spørsmål fra bransje, media og forskning i Norge og utenlands. Når nasjonal database er etablert med så mye nødvendig bakgrunnsinformasjon og etablerte sorteringsmekanismer, kan Luftfartstilsynet raskt ta ut relevant informasjon innen de fleste sikkerhetsområdene som etterspørres. Statistikkplattformen danner også grunnlaget for Luftfartstilsynets informasjonsarbeid på mange konferanser og seminarer innen forskjellige fagområder.

Luftfartstilsynet har blant annet etablert en fast gjennomgang av året som gikk på Luftfartskonferansen, en årlig konferanse som samler hele bredden av luftfartsaktører.

For progresjon og forklaring av flysikkerhetsstatistikker som publiseres, viser Luftfartstilsynet til det åpne området på Luftfartstilsynets nettsider.

### **Koordinere informasjonsarbeidet med Samferdselsdepartementet**

Luftfartstilsynet koordinerer informasjonsarbeidet med Samferdselsdepartementet på en rekke områder. Et eksempel på dette er EØS-forum, der både Luftfartstilsynet og Samferdselsdepartementet tar opp saker som kan ha informasjonsinteresse for aktørene i luftfarten og/eller befolkningen ellers. I 2011 resulterte dette i en felles sak på departementets og tilsynets nettsider som omhandlet forordning 216/2008.

I april arrangerte dessuten Luftfartstilsynet sammen med Samferdselsdepartementet pressekonferansen "Askeskyen ett år etter, er vi bedre rustet enn 2010?". På pressekonferansen, som ble arrangert i etterkant av en større askeøvelse i regi av FN's luftfartsorganisasjon ICAO, deltok også Avinor, Meteorologisk Institutt, NILU, SAS og Norsk luftambulans AS.

### **Sørge for å gi god informasjon til markedet og i samarbeid med dette skape møteplasser for kunnskapsformidling og markedskommunikasjon**

Luftfartstilsynet har prioritert å ha mange kontaktpunkter med markedet. Den siste optellingen, som ble gjort høsten 2009, viser at det eksisterer i overkant av 60 ulike arenaer der representanter for markedet får direkte kontakt med Luftfartstilsynets fagekspertise.

I tillegg tar Luftfartstilsynet initiativ til andre større eller mindre konferanser dersom det er behov for det. I januar 2011 ble det blant annet arrangert et dagsseminar med fokus på EASAs andre utvidelse. Dette arrangementet var et samarbeid med andre nordiske og baltiske lands luftfartsmyndigheter, men det var Luftfartstilsynet som sto for den program- og arrangementstekniske delen av seminaret.



## Mål 6: Inneha høy kompetanse innenfor området offentlig forvaltning, tilsynsvirksomhet og luftfartsfag, og yte god service som sakkyndig innenfor disse områdene

### Nytt fagsystem

Luftfartstilsynet inngikk i november 2009 kontrakt med det tyske firmaet EMPIC om kjøp og implementering av fagsystemet EMPIC EAP. Systemet er modulbasert, og modulene for operative og tekniske sertifikater, og modul for flymedisin er satt i drift i løpet av 2011. Personer, organisasjoner og sertifikatinformasjon er migrert fra det gamle fagsystemet NORCAS til EMPIC EAP. Det er viktig at datakvaliteten er god, og det har vært nødvendig å "vaske" data før import i det nye systemet. Dette arbeidet har vært omfattende og tidkrevende. Det ble brukt mye tid på å klargjøre oppsettet, da det er mange tilpasninger som må utføres for å tilfredsstille kravene på det flytekniske området.

Det nye fagsystemet blir oppdatert automatisk med personopplysninger fra Det sentrale folkeregisteret. Fagsystemet er også integrert med økonomisystemet. Dette har muliggjort en endring fra manuell registrering av fakturaer til en automatisert prosess. Begge tiltakene gir bedre datakvalitet og gir i tillegg en effektiviseringsgevinst.

EMPIC EAP omfatter også moduler innenfor tekniske områder, adgangskontroll og virksomhetstilsyn. Det er gjort tilpasninger i programvaren i løpet av 2011 for at den skal dekke norske behov og krav. Arbeidet med å implementere de resterende modulene vil fortsette i 2012.

### Nytt kvalitetssystem og videreutvikle serviceerklæringen

I 2011 har Luftfartstilsynet hatt fokus på å legge inn og vedlikeholde relevant dokumentasjon i det nye verktøyet for kvalitetsstyring (SoluDyne): prosedyrer, håndbøker, regelverkoversikt, statens instruksjoner og retningslinjer, interne kravdokument samt brukerveiledninger. Alle avdelingene har vært involvert i dette arbeidet. En viktig erfaring er at det tar tid å innarbeide et nytt verktøy i organisasjonen. Luftfartstilsynet vil derfor fortsatt ha fokus på å øke bruken av verktøyet i 2012.

Verktøyet for kvalitetssystemet er holistisk og modulene er fullt integrert med hverandre. Dette gir oss den beste muligheten for total virksomhetsstyring av organisasjonen. Basert på dette ble modulene for kvalitetsforbedring (avvikshåndtering) og strategisk ledelse vedtatt tatt i bruk. Som forberedelse har Luftfartstilsynet gjennomført workshops med ledere for å tilpasse modulene til vår virksomhet, og disse tilpasningene er lagt inn i verktøyet. Relevant personell har også deltatt på kurs i disse modulene og i kommentar-/endringsprosessen. Alle avdelingenes planer for 2012 skal legges inn i modulen for strategisk ledelse, og aktivitetene skal kobles mot Luftfartstilsynets hovedmål. Ved å ta i bruk denne modulen vil Luftfartstilsynet få en bedre og mer helhetlig oversikt over alle avdelingenes planer og oppfølging av disse. Videre forventer Luftfartstilsynet og enklere kunne se hvordan de ulike aktiviteter støtter opp om Luftfartstilsynets målsetninger og bidrar til at disse nås.

Luftfartstilsynet igangsatte i 2011 arbeidet med å videreutvikle virksomhetsmodellen med fokus på standardisering og effektivisering av prosessene. Dette arbeidet er omfattende og må påregnes å ta flere år. Hver prosess skal detaljeres i flere nivåer med delprosesser og flytskjema med roller.

## Vurderte nye flyplasser

I 2011 utførte Luftfartstilsynet en vurdering av teknisk og operative muligheter for realisering av to nye flyplasser.

*– Det er sjelden Luftfartstilsynet gjør så store vurderinger. Derfor var oppdraget vi fikk fra Samferdselsdepartementet svært spennende for oss. Forrige gang en slik vurdering ble gjort, var da Gardermoen var på planleggingsstadiet for om lag 20 år siden, forteller Jørn Eirik Seljeås, seksjonssjef i flyplass- og flysikringsavdelingen.*

*Luftfartstilsynet satte sammen en tverrfaglig gruppe som satte alt annet til side for å greie å holde fristen som Samferdselsdepartementet hadde satt. Gruppen besto av flyoperative inspektører, flysikringsinspektører, flyplassinspektører og personell med meteorologisk og juridisk kompetanse.*

*De to planlagte flyplass-lokasjonene var Elsfjord i Vefsn og Hauan i Rana.*

*– Elsfjord kunne ikke realiseres ut fra de opplysningene vi satt på. Konklusjonen for Hauan var at den sannsynligvis kan realiseres.*

*Det er knyttet stor politisk interesse for vurderingene av de to flyplassalternativene.*

*– Vi har vurdert flysikkerheten og ikke sett dette i et transportpolitisk perspektiv, understreker Seljeås.*

Arbeidet med å utvikle serviceerklæringen ble tatt opp igjen i siste tertial 2011. Den overordnede serviceerklæringen blir utviklet på utvalgte tjenesteområder, og arbeidet forventes avsluttet i 1. kvartal 2012. På enkelte områder ble detaljerte serviceerklæringer nesten helt ferdige i 2011 og vil bli publisert over nyttår.

### Videreutvikle og forbedre forvaltningskompetansen

I 2008 fikk Luftfartstilsynet kritikk fra DiFi for at forvaltningskompetansen i organisasjonen var for dårlig. Det ble utarbeidet og iverksatt en plan for en utvikling av Luftfartstilsynets forvaltningskompetanse.

Fra konklusjonene i rapporten<sup>38</sup> hitsettes:

“Det er flere forhold som etter vår vurdering bør vies større oppmerksomhet enn det som har vært tilfelle hittil. I alle avdelinger og på alle arbeidsområder i tilsynet er skriftlig saksbehandling den mest sentrale arbeidsformen. Kvaliteten i saksbehandlingen bør kunne bli betydelig bedre ved hjelp av mer målrettet arbeidsledelse og kvalitetssikring. Det er viktig at ledere på alle nivå fremmer en åpen dialog hvor utvikling, refleksjon og læring er vesentlige elementer. Det må etableres arenaer for erfaringsutveksling og diskusjoner om regelansvar og tilsynsmetoder på tvers av fagområder og enheter. For å bedre de forvaltningsmessige sidene i saksbehandling er det viktig at juristene samarbeider nært med ledere og medarbeidere i fagavdelingene. Omorganiseringen i Juridisk avdeling har et slikt siktemål.

Luftfartstilsynet startet i 2008 arbeid med å forbedre og oppdatere alle rutiner og systemer i organisasjonen. Dette er en omfattende oppgave som vil ta tid. Det som i første omgang bør prioriteres, er rutiner som sikrer at alle saker blir behandlet innen rimelig tid og dessuten rutiner som sikrer bedre saksflyt mellom ulike avdelinger og faggrupper.

I alt arbeid med forbedringer av rutiner og systemer, er det viktig at det legges stor vekt på etterlevelse. Saksbehandlere i linjen, eventuelt også de ansattes organisasjoner bør være med i utviklingen av systemene. Forankring hos dem som skal bruke systemene i den daglige saksbehandlingen er avgjørende for at de skal virke etter hensikten. Det vil også bli lagt vekt på at det fra ledelsens side blir tydelig kommunisert at enkelte gjennomgående rutiner er særlig viktige, og at det derfor må utvikles metoder for å fange opp uheldig praksis eller avvik.” Rapporten legger altså vekt på følgende hovedpunkter vedrørende forvaltningskompetansen:

- Fremme av åpen dialog om utvikling, refleksjon og læring
- Arenaer for erfaringsutveksling og diskusjoner om regelansvar og tilsynsmetoder på tvers av fagområder og enheter
- Juristenes rolle: nært samarbeid med ledere og saksbehandlere
- Oppdatering av rutiner og systemer med forankring i organisasjonen
- Metoder for å fange opp uheldig praksis og avvik

Disse anbefalingene fra DiFi ble videre konkretisert i tildelingsbrevet for 2009:

2.1. Opplæringa i dei forvaltningsmessige sidene av inspektørrolla både for dei nyttilsette og dei meir erfarne bør styrkjast.

2.2. Eksisterande rutinar og system for sakshandsaming og kvalitetssikring bør gåast gjennom, prioriterast og settast inn i eit heilskapleg system. Særleg viktig er det å få på plass rutinar som sikrar at alle saker blir behandla i rimeleg tid og at avvik blir fanga opp.

2.3. Det må utviklast eit tettare samarbeid mellom den juridiske og den flyfaglege kompetansen i Luftfartstilsynet. Juridisk avdeling bør ha ei tydelegare rolle som pådrivar og vaktbikkje for god forvaltingsgikk på alle tilsynet sine fagområde.

2.4. Luftfartstilsynet bør vidareutvikle sitt arbeid med risikobasert systemtilsyn, og bør i denne samanhengen inngå samarbeid med andre tilsyn og akademiske miljø for å dele erfaringar og lære av kvarandre.

Samferdselsdepartementet la altså først og fremst vekt på:

- Opplæring i de forvaltningsmessige sidene av inspektørrollen både for nyttilsatte og mer erfarne ansatte

<sup>38</sup> DiFi rapport 2008:12 s. 63

- Oppdatering av saksbehandlingsrutinene særlig med tanke på at sakene blir behandlet i rimelig tid og at avvik blir fanget opp
- Utvikling av et tettere samarbeid mellom den juridiske og flyfaglige kompetansen i Luftfartstilsynet.
- Videreutvikling av risikobasert tilsyn og vurdere samarbeid med andre tilsyn og akademiske miljø

Luftfartstilsynet har svart ut de nevnte punktene ved:

- Å utvikle et obligatorisk opplæringsprogram både for nytilsatte og erfarne saksbehandlere, og ledelsen
- Oppdatere saksbehandlingsrutinene og beskrive alle hovedprosesser i vårt kvalitetssystem. Internrevisjon av forvaltningsprosessene måler saksbehandlingstid og fanger opp avvik.
- Luftfartstilsynet har plassert ut jurister i tilsynsavdelingene for å få til et tettere samarbeid mellom den juridiske og flyfaglige kompetansen, og sitter igjen med en liten juridisk stabssavdeling hos luftfartsdirektøren.
- Risikobasert tilsyn er under utvikling både på teknisk, flysikrings og operativt område. Luftfartstilsynet har i den sammenheng kontakt med flere eksterne aktører.
- Implementerer et helt nytt databasesystem (EMPIC) for registrering av data vedrørende luftfartøyer og aktører i markedet (sertifikater o.l.), og resultater fra tilsyn.
- Utvikler og bruker et nytt kvalitetssystem

I hele 2011 har det vært brukt vesentlige ressurser på å gjennomgå organisasjonen med tanke på å utvikle en strømlinjeformet organisasjon med bedre kommunikasjon mellom fagområdene, og styrket samarbeid mellom de ulike faggruppene. Resultatet av gjennomgangen og de tiltak som anbefales, vil være klart i mars 2012.

Luftfartstilsynet har gjennomført internrevisjoner av forvaltningskompetansen. Siste revisjonsrapport er fra november 2011. Resultatet kan oppsummeres som følger:

Revisjonen avdekket ikke store, systematiske mangler i saksbehandlingen. Tvert imot fant man en god del solid saksbehandling, og saksbehandlingstiden var jevnt over lav. Det var likevel en del forhold som ble avdekket og som bør arbeides videre med:

- Skillet mellom enkeltvedtak, og andre former for markedskontakt
- Begrunnelsen av enkeltvedtak i forhold til forvaltningsrettens krav
- Saksbehandling pr e-post og forholdet til saksbehandlingssystemet

Det viktigste funnet er at vi ikke klarer å avdekke systematiske mangler i saksbehandlingen. Dette viser at det har vært en vesentlig fremgang siden 2008, og at vi kan dokumentere en forholdsvis lav saksbehandlingstid over alle fagområder.

Selv om Luftfartstilsynet har hatt en fin fremgang med hensyn til forvaltningskompetanse, er dette et område som vil ha full fokus også i kommende år. Det er lagt en plan for aktivitetene på dette området for 2012, og denne er allerede presentert for Samferdselsdepartementet.

#### Kompetansekartlegging

All dokumentasjon i form av opplæringstiltak som kurs, sertifikater, attester, vitnemål og lignende blir individuelt registrert i Luftfartstilsynets databaseprogram for kompetansekartlegging: KAN. Her er de aktuelle kompetanseområdene med sine respektive arbeidsoppgaver registrert inn. Det er blant annet fem felles kompetanseområder som er aktuelle for alle ansatte. I tillegg har hver seksjon sine kompetanseområder med sine respektive arbeidsoppgaver.

Alle medarbeidere blir analysert for å se om de har kompetansebehov i forhold til deres kompetanseprofil. Dette gjøres ved en gapsanalyse som viser om det er behov for kompetanseutvikling i fremtiden (1–3 års perspektiv) eller om leder og medarbeider er fornøyd med de nivåene som er nå. I den årlige medarbeidersamtalen gjør medarbeider og leder en vurdering og ajourføring av den individuelle kompetanseprofilen. Det vil da si at de individuelle kompetanseprofilene ikke er statiske, men alltid i kontinuerlig utvikling og skal oppdateres årlig. Dette i henhold til realkompetansen som hver enkelt medarbeider innehar og kompetansekravene til stillingen/hovedarbeidsområder i forhold til Luftfartstilsynets mål, og til retningslinjene for strategisk kompetanseutvikling. Det fins en mal for en individuell utviklingsplan i KAN som brukes for å lukke kompetansegapene. En utviklingsplan utarbeides for å vedlikeholde sin kompetanse eller der hvor videreutvikling kan være aktuelt.

Per i dag er det bare en seksjon i Luftfartstilsynet som har utviklet utviklingsplaner for 2011-2013.

#### Kulturverdier, lederverdier og etiske retningslinjer

I 2011 ble det gjennomført kurs og gjennomgang av Luftfartstilsynets etiske retningslinjer. Disse ble gjennomgått i et dagskurs, og deler av kurset hadde fokus på habilitet og varslingsrutiner. Luftfartstilsynet har utarbeidet egen varslingsrutine og varslingsprosedyrer som en del av de etiske retningslinjene. Kurset var obligatorisk for alle nyansatte, og åpent for ansatte som trengte å få repetert disse retningslinjene.

Det har vært gjennomført seminarer med fokus på Luftfartstilsynets kulturverdier i flere avdelinger i 2011, og disse blir også videreført i 2012.

Det var planlagt kurs/gjennomgang av Luftfartstilsynets lederverdier i 2011, men av ulike årsaker ble de ikke gjennomført og er utsatt til 2012.

I 2011 har Luftfartstilsynet utarbeidet en strategi for internkommunikasjon som skal bidra til å styrke Luftfartstilsynets kulturverdier, lederverdier og etiske retningslinjer.



## Mål 7: Samarbeide med Forsvaret for å sikre en god koordinering mellom sivil og militær luftfart

### Samarbeid om UAS-operasjoner

Luftfartstilsynet har etablert kommunikasjonskanaler og har et godt samarbeid med Forsvaret. Målet er å harmonisere sivil og militær UAS aktivitet så langt dette er praktisk mulig. Vi deltar i ICAOs UAS arbeidsgruppe som allerede har gjort de første forandringene til Annex 2 og 7. Luftfartstilsynet deltar i gruppen som har ansvar for annex 6, og videre utvikling av internasjonale anbefalinger fortsetter og vil fortløpende bli implementert i annexer og SARPs<sup>39</sup>. Luftfartstilsynet deltar dessuten i JARUS (Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems) og Eurocae WG73, som begge er internasjonale arbeidsgrupper for utvikling og harmonisering av UAS retningslinjer og standarder.

### Samarbeid om NEFAB

Forsvaret deltar i nasjonal referansegruppe SES-II, og har deltatt på alle konsultasjonsmøter vedrørende nasjonal ytelsesplan. Forsvaret mottar Luftfartstilsynets rapporter fra NSA-gruppens møter, i tillegg til at tilsynet har orienteringsmøter med Forsvaret ved behov. Det har vært gjennomført flere møter mellom Samferdselsdepartementet, Forsvaret og Luftfartstilsynet om NEFAB i 2011. Forsvaret har hatt anledning til å delta på alle NSA gruppemøter under evalueringen av NEFAB prosjektets mulighetsstudie, men har valgt å ikke delta. Forsvaret har deltatt aktivt i møter der NEFAB-avtalene har blitt drøftet og sluttført. Luftfartstilsynet vurderer Forsvarets deltagelse i arbeidet med SES-II generelt og NEFAB spesielt, som viktig for å oppnå ønskede gevinster i SES-II. Samtidig ivaretas Forsvarets behov.

### Fortsatt samarbeid om FUA<sup>40</sup>

Ny FUA-avtale ble signert og trådte i kraft 7. april 2011. Luftfartsdirektør og generalinspektøren for Luftforsvaret møtes årlig til samarbeidsmøte. I tillegg møtes Forsvaret og Luftfartstilsynet ved behov for å diskutere FUA, samt avklare problemstillinger reist av FUA-ekspertgruppe. FUA- ekspertgruppe har etablert møteplaner, og møtes regelmessig. Arbeidet i FUA-ekspertgruppe har etablert gode rutiner for dialog og samarbeid, og arbeidet gir gode resultater.

<sup>39</sup> Standards and Recommended Procedures. ICAOs anbefalte standarder og – prosedyrer.

<sup>40</sup> Functional Use of Airspace. Fleksibel bruk av luftrom, samarbeid mellom sivile- og militære myndigheter om bruk av luftrom.



# VILKÅR OG KRAV SOM GÅR PÅ TVERS AV MÅLENE

## Samfunnstrygghet og beredskap

Luftfartstilsynets bidrar i sitt daglige arbeid med forebygging av terror og sabotasje mot luftfarten, spesielt gjennom tilsynsoppgavene på security-området og gjennom arbeidet i Sikkerhetsrådet for luftfarten. Det har i 2011 vært gjennomført totalt fem møter i Sikkerhetsrådet. Aktivitetene beskrives i egen rapport. Det har ikke vært behov for ekstraordinære møter, men "22. juli-hendelsene" førte til Luftfartstilsynets krisehåndterings-stab ble aktivisert. Ekstra tiltak ble vurdert, men ikke iverksatt av luftfartsdirektøren. Sikkerhetsrådet har diskutert hvordan luftfarten håndterte terroranslagene.

Risikobildet vurderes fortløpende i samspill med politiet og andre nasjonale og internasjonale aktører i luftfarten. Det er gjennomført risikovurdering av alle flyplasser i Norge. Det har ikke vært internasjonale hendelser i 2011 som har påvirket sikkerhetsnivået i norsk luftfart.

Luftfartstilsynet er representert i alle relevante nasjonale og internasjonale aktiviteter i arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap.

## Risikovurderinger

Arbeidet med risikovurdering og risikostyring i mål- og resultatstyringen ble påbegynt i 2008. Luftfartstilsynet tok da utgangspunkt i en modell som Senter for statlig økonomistyring har utarbeidet for risikostyring i statlig etater. Arbeidet i 2008 ble for omfattende og mer en skrivebordsøvelse enn et praktisk verktøy for bedre måloppnåelse. Luftfartstilsynet forsøkte derfor i 2009 å avgrense analysegrunnlaget, fokusere på fire aktivitetsmål og involverte alle avdelinger. Gjennom dette arbeidet så tilsynet at oppgaven krever tid for å modnes i organisasjonen, både for å forstå modellen, gjennomføre analysearbeidet og ikke minst følge opp tiltakene.

I 2010 ble det tatt utgangspunkt i Luftfartstilsynets rapportstruktur og hovedmål 1 "Luftfartstilsynet skal sjå til at aktørene i sivil luftfart oppfyller gjeldende regelverk" og det ble startet et arbeid med risikokartlegging av de konkrete aktivitetene knyttet til dette hovedmålet. Disse årene med tilpasning av metode, avgrensning av fokusområde og ulik grad av involvering internt har imidlertid ikke gitt oss en tilstrekkelig god plattform for risikostyring i mål- og resultatstyringen. Luftfartstilsynet besluttet derfor å profesjonalisere dette arbeidet. Som del av arbeidet med organisasjonsgjennomgangen, som har pågått i 2011, vurderes hvordan risikostyringen i mål- og resultatstyringen kan organiseres mest hensiktsmessig. Dette arbeidet planlegges avsluttet i første kvartal 2012.

# VILKÅR OG KRAV SOM GJELDER ADMINISTRATIVE OPPGAVER

## Inkluderende arbeidsliv og likestilling

Luftfartstilsynet er en IA bedrift, og har vedtatt IA-plan som er implementert i Luftfartstilsynets HMS-plan. Luftfartstilsynet hadde to mål innen IA arbeidet for 2011:

1. Å holde sykefraværet under 4 %. Sykefraværstatistikk per 30.9.2011 viser et totalt sykefravær på 2,75 %. Sykefravær følges opp i henhold til rutine. I tillegg har Luftfartstilsynet avholdt IA-seminar for partene, hvor endring i rutine og "Dialogmøte I" har vært tema. Gjennom vernerunder og hyppig ergonomisk gjennomgang fokuserer Luftfartstilsynet internt på forebygging av sykefravær. I det forebyggende arbeidet er bedriftshelsetjenesten en viktig og sentral samarbeidspartner.
2. Utarbeide målrettede tiltak for å hindre for tidlig pensjoneringsalder for Luftfartstilsynets medarbeidere. Luftfartstilsynets seniormedarbeidere representerer en viktig ressurs i organisasjonen. For å beholde viktig kompetanse og erfaring er det viktig at Luftfartstilsynets ledere har god dialog med seniormedarbeidere. Dette både for å signalisere Luftfartstilsynets holdning og ha dialog på hva som skal til for at den enkelte skal kunne være helt/delvis i arbeid så lenge som mulig inntil fylte 70 år. Senior-samtale holdes med medarbeidere etter fylte 60 år. Luftfartstilsynet tilbyr miniseminar /opplæring knyttet til dette området. Luftfartstilsynet har i henhold til handlingsplan for HMS vedtatt "Luftfartstilsynets livsfasepolitikk med fokus på seniorfasen." Et tiltak som implementeres fra 2012 er HMS-dag knyttet til et spesifikt tema. I 2012 er tema pensjon.

Luftfartstilsynet har egen handlingsplan for likestilling og inkludering som revideres i disse dager for perioden 2012-2015. Handlingsplanen har til hensikt å hindre diskriminering i Luftfartstilsynet på grunn av kjønn, etnisitet, alder og funksjonsevne. Ved utlysning av stillinger oppfordres kvalifiserte kandidater til å søke uavhengig av kjønn, funksjonsevne eller kulturell bakgrunn. Det er et personalpolitisk mål at arbeidsstaben skal gjenspeile befolkningssammensetningen generelt både når det gjelder kjønn og kulturelt mangfold. Derfor oppfordres spesielt kvinner og personer med innvandrerbakgrunn til å søke, og arbeidsplassen vil om nødvendig bli tilrettelagt for personer med nedsatt funksjonsevne. I Luftfartstilsynets interne rekrutteringsprosedyrer legges det spesielt vekt på kjønn, funksjonsevne og etnisitet, og minst en kvalifisert søker innenfor disse skal innkalles til intervju.

## Brukerundersøkelser

Luftfartstilsynet gjennomførte i desember 2011 en brukerundersøkelse. Målgruppen var fly- og helikopterpiloter, flyteknikere, skolesjefer, flyplassjefer, tekniske sjefer, flygesjefer og accountable managers. Undersøkelsen ble sendt til 2 626 personer og av disse svarte 652. Det tilsier en svarprosent på 24,8 %. Fly- og helikopterpiloter utgjorde den største gruppen, hele 60 % av de som svarte.

Undersøkelsen tok for seg spørsmål knyttet til regelverksutvikling og regelverksfastsettelse, adgangskontroll, tilsyn, saksbehandling, informasjon og kommunikasjon. Undersøkelsen ga blant annet disse hovedfunnene:

- 85 % av de spurte mener at Luftfartstilsynet i noen grad/ i stor grad bidrar til flysikkerheten i Norge
- 50 % av de spurte er fornøyd/svært fornøyd med Luftfartstilsynet som luftfartstilsyn
- 54 % av de spurte er fornøyd/svært fornøyd med Luftfartstilsynets arbeid med regelverksutvikling og -fastsettelse vedrørende safety
- 37 % av de spurte er fornøyd/svært fornøyd med Luftfartstilsynets arbeid med regelverksutvikling og -fastsettelse med hensyn til security
- 45 % av de spurte er fornøyd/svært fornøyd med Luftfartstilsynets servicenivå totalt sett

I 2010 ble det gjennomført en tilsvarende undersøkelse. Utvalgets sammensetning i fjor var noe annerledes enn i årets undersøkelse. Resultatene for 2011 er jevnt over ganske like resultatene fra 2010, men det kan se ut som om de som har svart er litt mer kritiske til Luftfartstilsynet nå enn i 2010. Om dette skyldes utvalgets sammensetning eller en reell endring er vanskelig å si noe om.

## Lærlinger i staten

Luftfartstilsynet har siden høsten 2008 tatt inn lærlinger i kontor- og administrasjonsfaget. Lærlingen gis opplæring innenfor områdene kontorservice, IKT-tjenester og økonomi. I tillegg gis lærlinger opplæring og kurs i henhold til intern opplæringsplan og deltar på kurs og veiledning innenfor opplæringsbøker i regi av fylkeskommunen. Lærlingeløpet går over en periode på to år og avsluttes med fagprøve. Nåværende lærling går opp til fagprøve i august 2012. Da Luftfartstilsynet har til hensikt å fortsette å ta inn lærlinger, er prosessen med å finne en ny lærling allerede begynt. Luftfartstilsynet som nasjonalt organ ønsker å gi flest mulig lærlinger muligheten å søke om læreplass i Luftfartstilsynet, og lyser derfor ut stillingen gjennom ordinære rekrutteringsprosedyrer.

Å være lærebedrift er en givende oppgave som Luftfartstilsynet både verdsetter og ser på som viktig.

## Tilgjengeliggjøring av offentlige data

Luftfartstilsynet skal gjøre egne og eksisterende rådata som har samfunnmessig verdi og kan brukes videre tilgjengelig i maskinlesbart format. Luftfartstilsynet har ikke i 2011 hatt slike data eller hatt etterspørsel etter slike data for tilgjengeliggjøring.



# ØKONOMI OG PROSJEKTER

## Budsjettildeling og fullmakter

Luftfartstilsynets budsjett blir vedtatt av Stortinget som en del av statsbudsjettet. Økonomirapporteringen omfatter utgifter og inntekter i kontantregnskapet i henhold til innrapportering til statsregnskapet.

## Regnskap

Luftfartstilsynet hadde i 2011 en samlet bevilgning på 85,4 mill. kr. Ordinære bevilgede midler utgjorde 179,6 mill. kr, overførte midler fra 2010 var på 6,34 mill. kr. og tilleggsbevilgning med hensyn til lønnskompensasjon var på 1,3 mill. kr. Derimot ble den ordinære bevilgningen redusert med 1,84 mill. kr. som følge av at flymedisinske undersøkelser ble direkte fakturert av Flymedisinsk Institutt (FMI) fra 1. september 2011.

Luftfartstilsynets lønnsutgifter utgjorde 113,1 mill. kr., som er en økning på 1,6 % fra 2010. Lønnsutgiftene utgjorde en relativ andel på 57,4 % av Luftfartstilsynets samlede utgifter i 2011 som totalt var på 197 mill. kr. Dette ga en samlet merkostnad på ca 11,5 mill. kr. Tar man hensyn til totale refusjoner på 11,7 mill. kr. har det imidlertid vært et samlet mindreforbruk på rett i overkant av to hundre tusen kroner, som vil bli søkt overført til 2012.

Spesifikasjon av regnskapsrapportering i forhold til vedtatt budsjett for 2011 og analyserende forklaring på vesentlige avvik følger nedenfor. Alle regnskapstall fremkommer etter kontantprinsippet.

## Regnskapsoppstilling jf. Fin. R-8/2011

### Kapittel 1313 - Post 01

Bevilgning iht. saldert budsjett for 2011

Overført fra 2010

Endring i bevilgning i samsvar med Prop. 32/

Innst. 87 S (2011-2012) endringer i

statsbudsjettet for 2011

Lønnsregulering

**Sum bevilgning**

Regnskap

**Merutgift**

Regulering etter fullmakter:

Kap. 4313, post 02 – Refusjoner fakturert

Kap. 4313, post 16 – Refusjon fødselspenger

Kap. 4313, post 17 – Refusjon lærlinger

Kap. 4313, post 18 – Refusjon sykepenger

**Sum fullmakter**

**Mindreforbruk**

### Beløp i kroner

179 600 000

6 342 000

-1 840 000

1 310 000

**185 412 000**

196 956 490

**11 544 490**

10 355 704

456 985

33 490

899 597

**11 745 776**

**201 286**

Tabell 6: Regnskapsoppstilling jf. Fin. R-8/2011, kapittel 1313 – post 01



## Driftsutgifter

Post	Underpost	Beløp	Bevilgning*	Avvik
01	11 Stillinger	103 315 167		
	12 Ekstrahjelp	-		
	13 Bistillinger	757 673		
	14 Lærlinger	127 818		
	17 Styrever, råd utvalg	-		
	18 Trygder, pensjon	8 858 393		
<b>Sum lønn og godtgjørelse</b>		<b>113 059 051</b>		
01	21 Maskiner, inventar, utstyr	5 852 216		
	22 Forbruksmateriell	822 775		
	23 Reiseutgifter, kurs, m.v.	23 224 061		
	24 Kontortjeneste m.v.	9 366 917		
	25 Konsulenttenester m.v.	9 366 917		
	26 Andre driftskostnader	6 668 712		
	27 Vedlikehold og dr. trsp. m.	1 488 414		
	28 Vedlikehold av bygg/anl.	-		
	29 Drift av bygninger, lokalleie	28 159 627		
<b>Sum andre driftsutgifter</b>		<b>83 897 438</b>		
<b>Sum kapittel 1313, post 01</b>		<b>196 956 489</b>	<b>179 070 000</b>	<b>17 886 490</b>
<b>Inntekter og refusjoner</b>				
01	01 Inntekter fra tilsyn	119 476 280	120 100 000	-623 720
02	1 Refundert, fakturert	10 355 704		
16	11 Refundert fødselspenge, lønn	456 985		
17	11 Lærlinger	33 490		
18	11 Refusjon sykepenge, lønn	899 597		
<b>Sum post 02, 16, 17 og 18 Refusjoner</b>		<b>11 745 776</b>	<b>0</b>	<b>11 745 775</b>
<b>Sum kapittel 4313</b>		<b>131 222 056</b>	<b>120 100 000</b>	<b>11 122 055</b>

Tabell 7: Driftsutgifter og inntekter/refusjoner 2011 i hht kontantregnskap. ( Bevilgningene er gitt på én post for utgifter og én for inntekter. Forklaringene er derfor i hovedsak knyttet til disse.)

#### *Inntekter fra tilsynsvirksomhet, kapittel 4313, post 01*

Luftfartstilsynet nådde nesten gebyrinntektsrammen i 2011. De totale gebyrinntektene utgjorde 119,5 mill. kr., noe som er ca. 0,6 mill. kr. lavere enn den reviderte inntektsrammen.

Luftfartstilsynet hadde merinntekter i 2011 tilknyttet tilsynsaktivitet med skandinavisk flysimulator på 1,3 mill. kr. Dette gjelder Norges andel av inntektene for 2010 på til sammen 2,1 mill.kr. som ble utbetalt i 2011. Luftfartstilsynet hadde også merinntekter relatert til administrativt arbeid med sertifikater på til sammen 1,6 mill.kr., noe som i all hovedsak skyldes flere språkeksamen. I 2011 var det også en stor økning i antall vandelsøknader, noe som førte til en merinntekt på 0,8 mill. kr. Økning i søknader tilknyttet innleie av luftfartøy resulterte i en merinntekt på 0,7 mill. kr.

Luftfartstilsynet hadde derimot mindreinntekter i 2011 tilknyttet tilsynsaktiviteter med Airworthiness Review Certificate (ARC) på 1 mill. kr., som følge av færre søknader på ARC enn forutsatt i budsjettarbeidet. Mindre inntekt årsgebyr for lisens/Air Operator's Certificate (AOC) og driftstillatelse til ervervsmessig luftfartsvirksomhet på 0,7 mill. kr. skyldes i hovedsak at det ble budsjettert med stor lisens for et selskap, mens selskapet valgte å gå tilbake til opprinnelig lisens ved årsskiftet 2010/2011. I tillegg har det vært en svak nedgang i antall ferdighetsprøver (skill test) på enkelte typer sertifikatområder i 2011, noe som har resultert i en mindreinntekt på 0,6 mill. kr.

Videre hadde Luftfartstilsynet mindreinntekt på 2,3 mill. kr. relatert til diverse utfakturerte gebyrbelagte tjenester, noe som må ses i sammenheng med merinntekt tilknyttet skandinavisk flysimulator.

#### *Refusjoner, kapittel 4313, post 02, 16, 17 og 18*

Det vesentlige av merinntekten kommer fra husleiekostnader for Rådhusgaten 2 som er viderefakturert leietaker på ca. 9 mill. kr. I tillegg består merinntekten av refusjoner tilknyttet oppdrag for EASA på 0,1 mill. kr., og oppdrag tilknyttet helideck offshore i henhold til kontrakt med Petroleumstilsynet på 0,9 mill.kr. Post 16, 17 og 18 gjelder refusjoner tilknyttet fødsels-/sykepenger og lærlinger og utgjør til sammen ca. 1,4 mill. kr.

#### *Økonomiske utviklingen i Luftfartstilsynet i 2011*

Diagrammet nedenfor viser en noenlunde utjevning av Luftfartstilsynets driftskostnader siden 2009, mens det isolert sett har vært en økning på 5,5 % fra 2010 til 2011.

I 2011 utgjorde de totale lønns og personalkostnadene 113,1 mill.kr. Dette er en økning på 1,6 % sammenlignet med 2010 og 4,4 % sammenlignet med 2009. Den relative andelen lønns- og personalkostnader er derimot redusert fra 59,6 % i 2010 til 57,4 % 2011.

Reisekostnadene har vært stabile de tre siste årene og utgjorde i 2011 23,2 mill. kr., noe som utgjorde en relativ andel på 11,8 % av de totale kostnadene.

Kostnader tilknyttet innleide tjenester har økt fra 5,4 mill. kr. i 2009 til 9,3 mill. kr. i 2011, noe som utgjorde en relativ andel på 4,8 % av de totale kostnadene siste år. Mye av økningen kan relateres til implementering av nytt fagsystem (EMPIC).

Andre driftskostnader utgjorde i 2011 44,6 mill.kr, noe som er en økning på 11,1 % siden 2010. Dette kan i stor grad relateres til økt husleie i følge med flytting inn i nytt bygg, samt en måneds ekstra husleie i kontorlokale ved Bodø lufthavn og Dreyfushammeren. Andre driftskostnader utgjorde en relativ andel på 22,7 % av Luftfartstilsynets totale kostnader i 2011.

Inntekter utgjorde 66,6 % av de totale driftskostnadene i 2011, se diagram på side 39. Dette er omtrent på samme nivå som i 2010. Derimot utgjorde inntektene hele 71,9 % av de totale kostnadene i 2009. Gebyrinntektene er alene redusert med kr. 6,2 mill. fra 2009 til 2011. Sammenlignet med 2010 er de økt med ca. 10 mill.

#### **Prosjekter**

##### *Nye lokaler*

Vedtaket i 2003 om å flytte Luftfartstilsynet til Bodø ble fulgt opp av en plan med målsetning om fullebløring av Luftfartstilsynet i Bodø fra 1. januar 2007. I 2004 ble de første ansatt i Bodø og de fikk kontor på Bodø lufthavn i nye lokaler. Denne lokaliseringen var meget praktisk for Luftfartstilsynet med hensyn til reisetid for egne ansatte og besøkende. Luftfartstilsynet utvidet lokalene i tråd med tilgangen på ansatte med kontor i Bodø. Tanken var å tilfredsstille arealbehovet for fast etablering av Luftfartstilsynet i terminalbygget ved fysisk utvidelse av terminalbygget. Riksantikvarens fredning av terminalbygningen stoppet denne muligheten, og tilsynet ble nødt til å se seg om etter nye lokaler i Bodø med nødvendige fasiliteter.

Våren 2007 ble det etablert en arbeidsgruppe som startet arbeidet med å beskrive kravspesifikasjonene for nye lokaler. Det omfattet antall kontorer, møterom, kantine, arkiv, rekvisitalager osv. Fra høsten 2007 ble prosjektet ledet av en prosjektleder på heltid. 17. desember 2007 ble "Innbydelse til anbudskonkurranse om leie av lokaler i Bodø til Luftfartstilsynet" sendt ut med tilbudsfrist 1. april 2008.

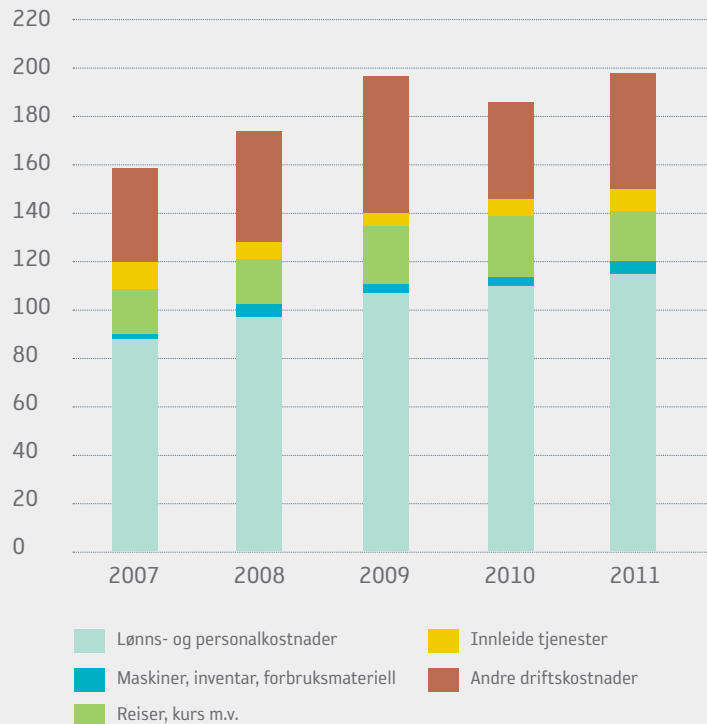
Statens regler for anbudsbehandling ble fulgt meget strengt og fire av ni tilbud ble avvist da de ikke oppfylte kravene i anbudspapirene. Grunnet klager med tilhørende behandling av KOFA<sup>41</sup> ble forventet inngåelse av leiekontrakt utsatt med ni måneder. 4. mars 2009 ble leiekontrakten endelig inngått, og planleggingen av de nye lokalene kunne begynne. Mandag 1. august 2011 kl. 0730 kunne de første ansatte offisielt ønskes velkommen til sine nye kontorer. Luftfartstilsynet er meget fornøyd med de nye lokalene. I alt i bygget er det 18 møterom og 169 kontorer. I leiekontrakten inngår det en opsjon på å leie inntil 20 kontorer i egen bygning eller i den tilstøtende bygningen. Fremtidige behov bør være sikret for lang tid.

##### *Organisasjonsgjennomgang, prosjekt 0-2011*

Prosjektet vedrørende organisasjonsgjennomgang av Luftfartstilsynet hadde oppstart i februar 2011, og skulle først og fremst komme med en anbefaling om en optimal organisering med hensyn til de hovedmål Luftfartstilsynet skal arbeide mot og de utfordringer virksomheten står overfor. Luftfartstilsynet skal ha en organisasjon som er fleksibel og tilpassningsdyktig, og som sikrer et helhetlig, effektivt og produktivt tilsyn. Dette for at virksomheten i fremtiden skal levere tjenester av riktig kvalitet til riktig tid, og sikre gode arbeidsforhold for medarbeiderne.

Prosjektet la frem sin innstilling i juni 2011 og kom med en anbefaling om at operativ og teknisk avdeling ble slått sammen, i tillegg til en del endringer i stabfunksjonene rundt luftfartsdirektøren. I tillegg ble det foreslått en del organisatoriske grep og tiltak for å øke effekten av organisasjonsendringene. Innstillingen ble oversendt fra luftfartsdirektøren og til HA-møtet, som ga sin tilslutning til innstillingen.

## DRIFTSUTGIFTER (Utvikling siste 5 år i mill. kr.)



## KOSTNADSDEKNING i %



Prosjektet startet opp igjen høsten 2011, og da med sikte på å se på vilkårene for å implementere de foreslåtte endringene. Prosjektet forventes avsluttet i mars 2012.

### Revisjon av rapporteringssystemet for ulykker og hendelser i luftfarten

Luftfartstilsynet igangsatte i desember 2009 et prosjekt der oppgavene er å gjennomføre en revisjon av rapporteringsskjemaet for ulykker og hendelser (skjema NF-2007), utarbeide et nytt mottaks- og saksbehandlingsverktøy for rapporter om ulykker og hendelser, ta i bruk ny versjon av nasjonal database for ulykker og hendelser (ECCAIRS 5) samt gjennomføre en revisjon av rapporteringsforskriften BSL A 1-3. Det gjenstår en liten jobb omkring høringsuttalelsene før utkast til revidert BSL A 1-3 kan sendes til Samferdselsdepartementet for vedtakelse. Arbeidet med å revidere skjema NF-2007 er i sluttfasen, det gjenstår kun avsluttende testing. Skjemaet vil etter revisjonen fremstå som mer dynamisk og brukervennlig, og for første gang vil rapporteringsskjema NF-2007 foreligge på nynorsk i tillegg til bokmål og engelsk versjon.

Forberedelsene til å ta i bruk ny versjon av nasjonal database for ulykker og hendelser (ECCAIRS 5) er i sluttfasen og en prøvekonvertering fra gammel til ny versjon er foretatt med gunstig resultat. Nytt mottaks- og saksbehandlingsverktøy for rapporter om ulykker og hendelser skal etableres i Luftfartstilsynets nye fagsystem (EMPIC EAP). I arbeidet med det nye mottaks- og saksbehandlingsverktøyet har det oppstått uforutsette datatekniske problemer mellom Brønnøysundregistrene og EMPIC, og dette har skapt forsinkelser. Dette innebærer at produksjonssetting av revidert skjema NF-2007 samt bruk av ny nasjonal database for ulykker og hendelser (ECCAIRS 5), som er lenket til mottaks- og saksbehandlingsverktøyet, også blir forsinket idet de må tas i bruk på samme tidspunkt. Forsinkelsen har ingen betydelige konsekvenser for verken luftfartsaktørene, Statens havarikommisjon for transport eller Luftfartstilsynet. Luftfartstilsynet tar sikte på å ferdigstille prosjektet i første tertial 2012.

<sup>41</sup> Klagenemd for offentlige anskaffelser



**Luftfartstilsynet**  
CIVIL AVIATION AUTHORITY - NORWAY

