



Luftfartstilsynet
CIVIL AVIATION AUTHORITY - NORWAY

ÅRSRAPPORT - 2013

«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)

Luftfartstilsynets årsrapport
baserer seg på tildelingsbrev av
9. januar 2013 fra
Samferdselsdepartementet

Innhold

1. Innledning.....	4
1.1.1 Flyoperativt	5
1.1.2 Teknisk	6
1.1.3 Flyplass- og flysikring	6
1.1.4 Security	7
1.1.5 HMS.....	8
1.1.6 Flymedisinsk arbeid	8
1.2 Samfunnssikkerhet og beredskap	8
1.3 Regelverk og EØS-prosesser.....	9
1.4 Internasjonal deltagelse	9
1.5 Resultatledelse.....	10
1.6 Kompetanse.....	10
2 - Luftfartstilsynets mål og aktiviteter i 2013	11
2.1 - Mål 1: Påse at aktørene i sivil luftfart oppfyller gjeldende regelverk	11
2.1.1 Gjennomføre adgangskontroll og virksomhetstilsyn basert på tilsynsplaner	11
2.1.2 Tilsyn av HMS for flygende personell samt samarbeid med Arbeidstilsynet	19
2.1.3 Risikobasert tilsynsmetodikk	19
2.1.4 Oppfølging av vedtaket om utpeking av Avinor som leverandør av lufttrafikkjenester..	19
2.2 - Mål 2: Arbeide med de sikkerhetsmessige og miljømessige utfordringene for luftfarten, og vurdere hvilke konsekvenser disse kan få for tilsynsarbeidet.....	20
2.2.1 Innlands og offshore helikopterforum	20
2.2.2 Metode for nøkkeltallsberegning av regnskaper og kategorisering av funn knyttet til det økonomiske tilsynet	21
2.2.3 Konsekvenser som utvidelsen av EASAs kompetanseområde får for luftfarten generelt og Luftfartstilsynet spesielt.....	21
2.2.4 Arbeidet med å minske den miljømessige ulempen fra luftfarten, særlig hva gjelder flystøy	22
2.2.5 Arbeidet med å utvikle gebyrstrukturen i samspill med øvrige myndigheter og markedet	22
2.2.6 Arbeidet med å utforme og implementere State Safety Program.....	22
2.2.7 Arbeidet i Etatsgruppen for vulkans aske (EVA-gruppen).....	23
2.2.8 Igangsette nødvendige flysikringstiltak etter luftfartsulykker og -hendelser, inkludert oppfølging av tilrådninger fra Statens havarikommisjon for transport (SHT).....	23

2.3 - Mål 3: I samråd med Samferdselsdepartementet ivareta og fremme norske interesser ved å delta i internasjonale fora som er spesielt viktige for norsk luftfart	26
2.3.1 Arbeide for et nordisk samarbeid om deltakelse i internasjonale arbeidsgrupper	26
2.3.2 Deltakelsen i fora knyttet til utvikling av EU-regelverk i samsvar med Samferdselsdepartementets EØS-strategi.....	27
2.3.3 Viktige områder i Luftfartstilsynets internasjonale arbeid.....	28
2.3.3.1 Implementeringen av SES II, særlig NEFAB og ytelsesstyring	28
2.3.3.2 Redusere miljølempene fra luftfart, spesielt innenfor SES II, ECAC og ICAO.....	29
2.3.3.3 Utvidelse av EASAs kompetanseområde	29
2.4 - Mål 4: Påse at regelverket er nyttig i forhold til formålet, samt er oversiktlig, fullstendig og oppdatert.....	30
2.4.1 Implementering av internasjonalt regelverk til rett tid i samarbeid med Samferdselsdepartementet.....	30
2.4.2 Utvikle nasjonalt regelverk på områder som ikke er dekket av internasjonalt regelverk	30
2.4.3 Orienterere om arbeidet med videreutvikling av sanksjonspolicyen og revidering av forskrifter som følge av endringer i luftfartsloven.....	31
2.4.4 Orienterere om regelverksutvikling hvor Luftfartstilsynet gir bistand til Samferdselsdepartementet på områder som ikke er delegert til LT.....	31
2.5 - Mål 5: Drive aktivt informasjonsarbeid overfor aktørene i luftfarten og samfunnet ellers ...	31
2.5.1 Orienterere om forholdet til media og informasjon gjennom ulike kanaler tilpasset aktuelle målgrupper	31
2.5.2 Sikkerhetsinformasjon basert på innrapporterte ulykker og hendelser, og tilgjengeliggjøring av informasjon internt og eksternt.....	32
2.5.3 Arbeidet med å gi god informasjon til markedet og i forbindelse med dette skape møteplasser for formidling av kunnskap og markedskommunikasjon.....	37
2.6 - Mål 6: Høy kompetanse innenfor områdene offentlig forvaltning, tilsynsvirksomhet og luftfartsfag, og skal yte god service som sakkyndig på disse områdene	38
2.6.1.1 Hvordan implementering av nytt fagsystem – Empic EAP effektiviserer og sikrer kvalitet på arbeidet.....	38
2.6.1.2 Hvordan implementering av kvalitetssystem – SoluDyne effektiviserer og sikrer kvalitet på arbeidet.....	38
2.6.2 Arbeidet med videreutvikling og forbedring av forvaltningskompetansen	39
2.6.2.1 Saksbehandlingsrutiner.....	39
2.6.2.2 Regelverkskompetanse	39
2.6.2.3 Organisering og ledelse av arbeidet	40
2.6.2.4 Internrevisjon av forvaltningskompetanse.....	40
2.6.3 Kompetansekartlegging og planlegging av kompetanseutviklingen på kort og lang sikt for hele organisasjonen, samt hvordan vi sørger for tilstrekkelig dokumentasjon	40
2.7 – Mål 7: Ha aktivt samarbeid med Forsvaret for å sikre en best mulig koordinering mellom sivil og militær luftfart.....	41

2.7.1 Samarbeidet med Forsvaret om regelverk og operasjoner knyttet til UAS (Unmanned Aerial Systems).....	41
2.7.2 Samarbeidet med Forsvaret om NEFAB og andre spørsmål som gjelder SES II.....	41
2.7.3 Arbeidet med FUA (Flexible Use of Airspace)	42
2.8 Mål 8: Samfunnssikkerhet og beredskap skal være en integrert del av Luftfartstilsynets virksomhet.....	42
2.8.1 Arbeidet med revisjon av mandatet for Sikkerhetsrådet for luftfarten.....	42
2.8.2 Arbeidet med å vurdere risikoen for anslag mot sikkerheten, i lys av utviklingen i Securityregelverket og i samarbeid med relevante myndigheter	42
2.8.3 Informere om planverk og informasjon	43
2.8.3.1 Arbeidet med å ha et egnet og oppdatert planverk som identifiserer tiltak ved terrortrusler og eventuelle fremtidige terrorhandlinger på luftfartsområdet	43
2.8.3.2 Arbeidet med å jevnlig øve planverk som nevnt i pkt 2.8.3.1	43
2.8.3.3 Arbeidet med å medvirke til at det til enhver tid er på plass et hensiktsmessig og gradert samband og rutiner til rask informasjonsflyt til og fra Samferdselsdepartementet og andre aktuelle myndigheter.....	43
3 – Vilkår og krav som går på tvers av målene	43
3.1 Arbeidet med forsvarlig risikostyring og intern kontroll og hvordan dette fungerer	43
3.2 Arbeidet med utvikling av et helhetlig styringssystem som inkluderer risikostyring	43
4 – Økonomi.....	44
4.1 Andre rapporteringer.....	44
4.2 Budsjettkontroll	44
4.3 Status for Luftfartstilsynets prosjekter	48

1. Innledning

1.1. Flysikkerhet

Internasjonal luftfart 2013

Luftfarten er en global næring preget av sterk konkurranse og stor dynamikk. Selskapene gjør kontinuerlige tilpasninger for å forbedre sin konkurranseevne. Den tradisjonelle inndelingen mellom nettverks- og lavprisselskapene blir utfordret av nye forretningsmodeller. Nettverksselskaper kjøper opp eller etablerer egne lavprisselskaper. Lavprisselskaper differensierer i større grad produktene. Vi ser også nye eierskapsmodeller med eierskap og joint ventures på tvers av landegrensene.

En typisk trend er nye modeller for ansettelse. Flere selskaper ansetter flybesetninger via bemanningsselskaper. For å sikre seg handlefrihet ved nyetableringer benyttes midlertidige ansettelse.

Globalt økte flytrafikken i 2013, men det var betydelige forskjeller. Asia og Midt - Østen hadde fortsatt positiv vekst, mens Europa bare svakt positiv vekst. I USA er konsolideringen etter den store liberaliseringen gjennomført og det er en positiv vekst etter at økonomien har tatt seg opp etter finanskrisen.

Innen lufttrafikkjenesten stilles det klare krav både til kapasitet og reduserte kostnader. I Europa er det satt krevende mål for effektivisering, men selv om det foregår en gjennomgående effektivisering skjer det ikke i det tempoet som EU ønsker.

Flysikkerhetsstatistikken har i 2013 fortsatt den positive trenden og det var totalt 270 omkomne i internasjonal kommersiell flytrafikk. Dette er et historisk lavt tall som er én indikasjon på et tilfredsstillende sikkerhetsnivå. På den annen side er arbeidet for tilfredsstillende flysikkerhet en kontinuerlig prosess og statistikk kan raskt bli endret. Det er derfor viktig med oppdaterte analyser av fremtidige utfordringer.

Norsk luftfart 2013

Norsk luftfart påvirkes også av de raske endringene i internasjonal luftfart, og vi ser mange av de samme tilpasningene blant de norske selskapene. Norwegian har etablert baser i utlandet, de har registrert sin nye flåte med Boeing 787 i Irland og de benytter seg av bemanningsbyråer når de ansetter nye flybesetninger. Dette gjøres for å bedre konkurranseevnen i et knallhardt globalt marked. SAS har også gjort sine tilpasninger, men disse har så langt handlet mer om effektivisering og justering av forretningsmodeller.

Vi ser en økende interesse fra utenlandske selskaper for å etablere ruter til Norge og vi må forvente økt konkurranse i årene som kommer. Av dette følger også ytterligere tilpasninger fra selskapenes side.

Norsk flysikkerhetsstatistikk har også utviklet seg positivt. I 2013 var det ingen omkomne i norsk kommersiell flytrafikk. Samtidig minner ulykken på Sollihøgda tidlig i 2014 oss nok en gang på at det er liten grunn til å feire god statistikk.

Likevel er det Luftfartstilsynets oppfatning – på bakgrunn av statistikk, resultater fra virksomhetstilsyn og annen informasjon – at sikkerhetsnivået i norsk luftfart er tilfredsstillende.

Vår hovedutfordring i tiden som kommer er å følge med og analysere både markeds- og flysikkerhetsutviklingen for på den måten kunne komme med tiltak som bidrar til å opprettholde et tilfredsstillende sikkerhetsnivå.

Tilsynsområdene

1.1.1 Flyoperativt

Sikkerhetstilstanden i norsk luftfart på det flyoperative området er tilfredsstillende og vi ser en positiv utvikling. Luftfartstilsynet har i 2013 utført flere tilsyn enn tidligere og har hatt tett dialog med operatørene i forbindelse med omlegging til nytt europeisk regelverk.

Det nye regelverket krever en fullstendig gjennomgang og omfattende revisjoner av operatørenes operative manualer og prosedyrer. Denne påkrevde gjennomgangen og dialogen mellom Luftfartstilsynet og operatørene oppleves positiv for flysikkerhetsarbeidet.

Innlandshelikopter er et segment kjennetegnet av mange små organisasjoner med begrensede ressurser og et mangfold av operasjoner. Det har de senere år vært et uakseptabelt nivå av hendelser og ulykker innen segmentet. I 2013 ble det derfor gjennomført en studie i regi av Flysikkerhetsforum for innlandshelikopter (FsF) som munnet ut i en omfattende rapport. Det arbeides nå med gjennomføringen av anbefalte tiltak som vil bidra til en positiv utvikling i sikkerhetsnivået.

Britiske luftfartsmyndigheter tok også initiativ til et samarbeid med Luftfartstilsynet for å bedre sikkerheten innen britisk offshore sektor. Bakgrunnen for forespørselen var at britisk sektor har hatt et signifikant høyere antall ulykker og hendelser enn norsk sektor. Dette samarbeidet ble vellykket, med gjensidig nytte for begge parter.

Luftfartstilsynet har økt oppmerksomheten mot allmennflyging i 2013. Vi har hatt et fruktbart samarbeid med Norsk Luftsportsforbund (NLF) for å forbedre sikkerheten innen segmentet. Etter vår oppfatning har NLF på en meget god måte bidratt til en forbedring av sikkerhetsnivået

Selv om det er mye positivt, vil Luftfartstilsynet likevel trekke frem noen utfordringer.

Den sterke konkurransen i luftfarten medfører tilpasninger for å øke konkurranseevnen. I noen tilfeller handler dette om tilpasninger som er helt nye og som det eksisterende regelverket ikke er utformet for å håndtere. Så lenge selskapene er bevisst på utfordringene disse tilpasningen kan medføre bør dette være uproblematisk. Men Luftfartstilsynet følger nøye med på utviklingen og selskapenes håndtering av utfordringene.

Det er fortsatt stor variasjon mellom aktørene når det gjelder rapporteringskultur og rapporteringsvilje. Rapporter er av stor viktighet i sikkerhetsarbeidet for å kunne registrere risikoer før disse materialiserer seg i form av ulykker. Luftfartstilsynet vil derfor arbeide aktivt for en generell bedring av rapporteringskulturen i norsk luftfart.

Enkelte operatører har kommet sent i gang med omleggingsarbeidet til nytt regelverk. For flyoperatører er implementeringsdatoen 28. oktober 2014, mens det for treningsorganisasjonene er allerede 8. april. Sen oppstart blant flere organisasjoner medfører betydelig arbeidspress for å komme i mål innen tidsfristen, noe som kan føre til redusert kvalitet på manualverk og prosedyrer. I ytterste konsekvens kan dette medføre at eksisterende godkjenninger ikke blir videreført etter implementeringsdato.

Luffartstilsynet registrerer at profesjonelle brukere av ubemannede luftfartøy (RPAS¹) i økende grad registrerer seg, og opererer etter de retningslinjer som er publisert av Luffartstilsynet. Disse aktørene er med på å bidra til et tilfredsstillende sikkerhetsnivå også innenfor dette nye segmentet i norsk luftfart. Men i motsetning til profesjonelle aktører, starter privatpersoner/amatører RPAS operasjoner uten kjennskap til at dette området er regulert. Dette har medført uheldige situasjoner, der privatpersoner tar på seg oppdrag eller tilbyr tjenester uten å ha nødvendige tillatelser eller forståelse for risikoene ved dette. Tilsvarende kommer det henvendelser fra lufthavner som registrerer uautorisert flyging i nærheten av innflygingssektorer der potensialet for å komme i konflikt med annen lufttrafikk er stort. Luffartstilsynet har lagt opp til en strategi hvor vi ønsker å bidra til en god utvikling av sikkerhetskulturen. I første omgang handler dette om en kombinasjon av utvikling av regelverk og informasjon til aktørene.

1.1.2 Teknisk

Ut fra de tilsyn som Luffartstilsynet har gjennomført 2013, og de funn som er gjort, er sikkerhetstilstanden i norsk luftfart innenfor det tekniske segmentet tilfredsstillende.

Luffartstilsynet vil likevel trekke frem noen utfordringer på området. Helt siden 2005, da det tekniske segmentet innenfor norsk luftfart ble underlagt det felleseuropeiske regelverket, har både markedet og Luffartstilsynet arbeidet målrettet mot å oppnå en høy grad av etterlevelse.

En åpenbar trend er likevel at jo sjeldnere Luffartstilsynet er på inspeksjon, desto flere avvik oppdages. Dette viser viktigheten av hyppige inspeksjoner. Inspeksjonene har også vist at de største utfordringene er knyttet til kvalitetssystemene. Avvikene blir ikke håndtert på en slik måte at gjentagende avvik unngås.

Det har gjennom 2013 vært en vesentlig økning i innleie av luftfartøy, både «dry lease» (kun luftfartøy) og «wet lease» (luftfartøy og besetning). Konkurransesituasjonen er den viktigste årsaken til dette. Selskapene ønsker en høy utnyttelsesgrad av både fartøy og besetning, noe som gjør dem sårbare for avvik. Når avvik oppstår, tyr man til innleid kapasitet. Sett i et luftdyktighetsperspektiv er dette uproblematisk, men det bidrar til et mer komplekst bilde.

1.1.3 Flyplass- og flysikring

Resultatene fra virksomhetstilsyn gjennomført i 2013 viser at sikkerhetstilstanden innenfor områdene flyplass og flysikring fortsatt er på et tilfredsstillende nivå.

I tillegg til den planlagte tilsynsvirksomheten har det vært jobbet mye med implementering av nye regelverk innenfor flyplass og flysikring. Også ytelsesstyring og utarbeidelse av ny ytelsesplan har vært prioriterte oppgaver i 2013.

Forberedelse for innføring av nytt flyplassregelverk har medført redusert tilsynsvirksomhet i 2013, men det er ingen indikasjoner på at dette har ført til merkbare konsekvenser for flysikkerheten. I 2014 er tilsynsvirksomheten tilbake på et tilfredsstillende nivå.

Det har vært en nasjonal regelverksprosess vedrørende forskrift for merking av luftfartshinder der denne har blitt revidert og sendt ut på høring. Endringene i dette regelverket vil spesifisere og tydeliggjøre krav til merking på en bedre måte, noe som vil medføre en bedre sikkerhet i

¹ Remotely Piloted Aircraft System

forhold til merking av nye luftfartshindre. Helikopterulykken på Sollihøgda i 2014 medfører ytterligere vurderinger i forhold til denne forskriften.

Regelverk innen ytelsesstyring er samfunnets måte å kontrollere leveranser fra monopolbedrifter på innenfor områdene sikkerhet, kapasitet, kosteffektivitet og miljø. Luftfartstilsynet ivaretar oppfølging og rapportering til EU på de fastsatte målene for første referanseperiode. Denne rapporteringen ble for første gang gjort i 2013. Resultatene viser at Avinor i 2012 har levert godt på kostnadseffektivitet. Dette skyldes både reell reduksjon i kostnader og økt trafikk i norsk luftrom. Avinor leverte dårligere enn forventet på kapasitet som skyldes utfordringer knyttet til bemanning av lufttrafikk-tjenesten sommeren 2012. Dette er problemer som i ettertid er løst på en tilfredsstillende måte.

Parallelt med innføring av ytelsesstyring har det også blitt et større fokus på kostnader, effektivitet og konkurranseutsetting. Utviklingen følges tett av Luftfartstilsynet, både fordi Luftfartstilsynet gjennom ytelsesstyring fastsetter effektivitetsmål men også for å sikre en god sikkerhetsytelse. Krav om konkurranseutsetting av tjenester innenfor flysikring kan komme som et krav gjennom SES regelverk (SESII+²) eller gjennom nasjonale politiske prosesser. Det er forventet at flere aktører innen flysikring vil søke om sertifisering. Innen meteorologi har allerede en ny tjenesteyter søkt og fått sertifisering for å levere flyværtjeneste.

1.1.4 Security

I 2013 har det ikke vært hendelser eller andre forhold som har påvirket sikkerhetsnivået i norsk- og øvrig europeisk luftfart negativt. Dagens securityregelverk er godt tilpasset risikobildet og absorberer mindre endringer på en god måte, slik at trafikkavvikling ikke påvirkes nevneverdig. Det er i 2014 ikke ventet nytt regelverk, som vil få vesentlig betydning for måten security håndteres på.

Luftfartstilsynet tilsynsaktivitet på securityområdet viser at sikkerhetsnivået i norsk luftfart i 2013 har blitt bedre. Vi avdekket i 2011 og 2012 at flyplassene hadde store utfordringer med å opprettholde forventet sikkerhetsnivå. Måltrettet innsats og rekordmange tilsynsaktiviteter har ført til at den negative trenden i 2013 har blitt snudd. Færre alvorlige avvik ble avdekket gjennom våre tilsynsaktiviteter. Nye regler og krav til flyfraktoperatørene har også i stor grad bidratt til økning i sikkerhetsnivået.

Flyfrakt fikk i 2013 et nytt regelverk for sikkerhetsgodkjente fraktleverandører, og det ble innført adgangskontroll for kjente avsendere. Tilsynsvirksomheten viser at intensjonen med regelverket er oppnådd for de som «er inne i systemet». Markedsaktører som velger å stå utenfor, opplever derimot utfordringer som økte kostnader og tidstap for sine forsendelser.

Et annet viktig satsingsområde for Luftfartstilsynet i 2013 har vært å sikre god implementering av nye felles EU-regler for screening av flytende væsker gjeldende fra 31. januar 2014. Aktørene har på en god måte gjort nødvendige forberedelser hva angår anskaffelser av teknologi, organisering og informasjon til publikum.

² Single European Sky II +. EU-initiativ om harmonisering av europeisk regelverk for å oppnå et enhetlig styrt luftrom i Europa.

1.1.5 HMS

Generelt sett drives det et godt og systematisk HMS-arbeid i store og små virksomheter innen luftfartsbransjen, mens det i enkelte virksomheter er utfordringer som krever oppfølging.

Deler av luftfarten tilpasser seg i økende grad arbeidsmiljøforhold i andre europeiske- og tredjepartsland, som gir en økt utfordring med hensyn til å ivareta gode arbeidsvilkår. Det er eksempler på at grupper av ansatte har dårligere stillingsvern på grunn av mangelfulle arbeidskontrakter og økende bruk av vikarbyråer. Flere ansatte opplever redusert medvirkning og kontroll over egen arbeidssituasjon. Det er en utfordring at det i store selskaper er mange ansatte på hver leder, som vanskeliggjør en tilstrekkelig oppfølging og supervisjon av medarbeidere.

Luftfartstilsynet vil fokusere på høy aktivitet innen tilsynsvirksomhet av arbeidsmiljøet og samtidig arbeide for en kartlegging av arbeidsmiljøforholdene i hele bransjen. Luftfartstilsynets HMS-forum vil være en viktig arena for å peke ut riktig retning for arbeidsmiljøarbeidet. Tett samarbeid med Arbeidstilsynet og Statens arbeidsmiljøinstitutt vil bidra til å styrke kvaliteten på tiltakene

1.1.6 Flymedisinsk arbeid

Tilstanden i norsk luftfart på det flymedisinske fagområdet er ikke tilfredsstillende.

Luftfartstilsynet har indikasjoner på en betydningsfull underrapportering av medisinske forhold, og har observert flere tilfeller av sviktende kontrollfunksjon hos aktører som sertifiserer besetningsmedlemmer. Det kan ikke utelukkes at forholdene kan ha konsekvens for flysikkerheten ved at piloter som ikke er helsemessig skikket (reduisert funksjon eller med økt risiko for akutte hendelser) har ansvar knyttet til operasjoner av luftfartøy.

Det flymedisinske området har vært gjennom en omstilling i 2013. Innføring av nytt regelverk vedrørende medisinske krav til besetningsmedlemmer og flygeledere, har medført at hovedansvaret for utstedelse av legeattester er overført fra Luftfartstilsynet til flyleger. Overgang til elektronisk sertifiseringssystem har vært krevende.

Et av de viktigste tiltakene for å bedre situasjonen er å sikre en betydelig økning i tilsynsvirksomheten. Digitaliseringsprosesser og økt tilførsel av fagkompetanse forventes å gjøre Luftfartstilsynet bedre i stand til å følge opp utfordringene. Videre vil Luftfartstilsynet ha fokus på veiledning og informasjon for å øke kunnskap og bevissthet rundt medisinske krav for besetningsmedlemmer og deres forpliktelser. Det gjøres gjennom kampanjer og informasjonsformidling. Høy kontrollfrekvens av utstedte legeattester og satsning på informasjon til, og opplæring av flyleger videreføres. Sanksjonspolicy vil utformes og kommuniseres.

1.2 Samfunnssikkerhet og beredskap

Luftfartstilsynet gjennomfører kontinuerlig tilsyn, som medvirker til forebygging av anslag mot sikkerheten. Arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap prioriteres høyt.

Risikovurdering for sivil luftfart i Norge for 2013 er ferdigstilt og gjort kjent for relevante aktører. Ulike scenarier er vurdert med tanke på å avdekke hva som anses for å innebære størst risiko for anslag.

Luffartstilsynet øver jevnlig på situasjonshåndtering innenfor områdene terror, ulykke og vulkansk aske. Øvingen har også foregått i samspill med relevante aktører. Våre egne krise- og beredskapsplaner legges til grunn i øvelsene.

I 2013 hatt det vært fokus på arbeidet med Samferdselsdepartementets prosjekt om intern beredskapsanalyse (SOROS). Rolleavklaringer i ulike scenarier er et sentralt spørsmål. Arbeidet videreføres i 2014.

1.3 Regelverk og EØS-prosesser

Luffarten er i stor grad regelstyrt. Utvikling og oppdatering av regelverk er derfor en av kjerneoppgavene til Luffartstilsynet. Mye av det regelverket som nå kommer på luftfartens område er felleseuropeisk regelverk utarbeidet av EU. Luffartstilsynet deltar i det europeiske regelverksarbeidet og arbeider for at nytt regelverk i størst mulig grad også tar hensyn også til særnorske interesser. Når det gjelder det utfyllende gjennomføringsregelverket som utarbeides, er ansvaret for oppfølging EØS-rettslig og for norsk gjennomføringsforskrift i stor grad delegert til Luffartstilsynet. Ut over dette bistår Luffartstilsynet Samferdselsdepartementet etter behov på regelverksområdet.

Når nytt regelverk er vedtatt i Norge, har aktørene hovedansvaret for den faktiske implementeringen, dvs. det å sørge for at en egen virksomhet drives i tråd med regelverket. Også Luffartstilsynet må arbeide for best mulig implementering av regelverket, gjennom god informasjon, oppdatering av skjema, veiledningsmateriale, Luffartstilsynets interne prosedyrer mv. Også revisjon av eksisterende regelverk er viktig som ledd i implementeringsarbeidet.

Luffartstilsynet har jobbet med gjennomføring av en rekke regelverk i 2013. Spesielt kan nevnes gjennomføringen av forskrift om sertifisering av besetningsmedlemmer (forordning 1178/2011) og forskrift om luftfartsoperasjoner (forordning 965/2012). Forordningen om besetningsmedlemmer inneholder felleseuropeiske regler for sertifisering av besetningsmedlemmer i luftfartøyer, og har erstattet JAR-FCL for slik sertifisering. Forordning om luftfartsoperasjoner inneholder nye felleseuropeiske bestemmelser for luftfartsoperasjoner. Forordningen ble gjennomført i norsk rett 7. august 2013 og vil komme til anvendelse fra 28. oktober 2014.

I 2014 vil en av de store prosjektene på regelverkssiden være faktisk gjennomføring og implementering av av det det nye flyplassregelverket. Videre kan det særlig nevnes det pågående arbeidet med utvikling av det fremtidige ATM-regelverket nevnes. Luffartstilsynet har arbeidet mye med utvikling av nytt felleseuropeisk regelverk for offshore helikopter operasjoner, og dette regelverket ventes vedtatt i EU i 2014. I begynnelsen av 2014 ble det nye regelverket for arbeids- og hviletidsregler (FTL) vedtatt av EU-Kommisjonen (forordning 71/2014). Dette regelverket trer i kraft i 2016.

1.4 Internasjonal deltagelse

Luffart og spørsmål om flysikkerhet behandles og utvikles gjennom internasjonale organisasjoner og regelverk. Norske hensyn som bør legges til grunn for standardisert regelverk, må spilles inn i prosessene. Det er derfor viktig for norske myndigheter å delta på disse arenaene. I så måte har det i 2013 vært mye aktivitet på det internasjonale området. Viktigst har vært forberedelser til og gjennomføring av ICAOs 38. generalforsamling i månedsskiftet september/oktober. Promotering av Norges kandidatur til ICAOs Råd på vegne av de nordiske land sto sentralt. Luffartstilsynet hadde ansvaret for å forberede og koordinere

områdene flysikkerhet og flysikring til generalforsamlingen, og deltok i europeiske koordineringsmøter i forkant.

Norge hadde formannskapet i nordisk luftfartsdirektørmøte (NOLU) i 2013. På slutten av året kom det på plass en avtale om hvordan Estland og Latvia kan involveres tettere i Nordicaosamarbeidet, noe som vil gjøre Nordicaosamarbeidet til en sterkere blokk. Disse landene har allerede deltatt noen tid i NOLU.

Det har vært aktiv deltakelse på ulike nivå fra Luftfartstilsynet i EASA³ arbeidsgrupper og workshops gjennom året. Luftfartsdirektøren deltar i EASAs styre, Management Board, samt en høynivågruppe som ser på fremtidig regulering av flysikkerheten i Europa. Gruppen skal legge frem sine anbefalinger for EASAs styre i juni 2014. EASA og Luftfartstilsynet arrangerte i fellesskap en workshop om det nye OPS⁴ og FCL-regelverket⁵ i januar 2013.

1.5 Resultatledelse

Luftfartstilsynet gjennomførte i 2013 prosjektet Resultatledelse. Målet var å videreutvikle våre evner til effektiv og målrettet ledelse, samt å videreutvikle styringssystemet i organisasjonen. Prosjektet ble avsluttet på slutten av året, og metoden inngår nå som et hovedelement i vår styringsmodell. Evalueringen som er gjort av prosjektet, viser at metoden gir en merverdi med hensyn til helhetlig ledelse og styring, lederutvikling og måloppnåelse.

1.6 Kompetanse

Luftfartstilsynet er en kunnskapsorganisasjon hvor medarbeidernes kompetanse er vårt viktigste verktøy. Regelverket knyttet til flysikkerhet stiller også en del krav angående kompetanse for å kunne utføre de ulike tilsynsoppgavene. Luftfartstilsynet har en aktiv rekrutteringspolitikk og det søkes fortløpende å rekrutterer kompetent personell inn i vakante stillinger. I tillegg må våre medarbeidere jevnlig oppdatere sin kompetanse i henhold til nevnte regelverk.

De siste årene har det vært utfordrende å rekruttere kvalifisert personell på teknisk og operativt område samt flysikringstjenester. På grunn av de krav som stilles til kompetanse til våre inspektørstillinger, rekrutterer Luftfartstilsynet i et smalt arbeidsmarked som også preges av høyt lønnspress. For å lykkes i å rekruttere og beholde riktig kompetanse, er det nødvendig å ha virkemidler som gjør Luftfartstilsynet attraktiv som arbeidsgiver.

Som en følge av tidligere rekrutteringsutfordringer ble 2013 preget av kompetansebygging av nytilsatt personell. Dette gav utslag i den totale arbeidskapasiteten i de aktuelle avdelingene. Vi ser at også gjennom deler av 2014 vil være et relativt kapasitetsunderskudd i avdelingen som resultat av nytilsettinger.

I 2013 hadde Luftfartstilsynet en turnover på 2,19%. Ved utregning av turnover inkluderes ikke medarbeidere som går av med pensjon, som er ute i fødselspermisjon, eller lignende. Dette anser vi som et lavt turnover-nivå, og vi forventer at det vil ligge noe høyere i 2014.

³ European Aviation Safety Agency. EUs organ for sivil luftfart, opprettet høsten 2002. Vil i første omgang ha ansvar for typesertifisering, vedlikehold, personlige sertifikater og luftfartsoperasjoner.

⁴ Nytt felleseuropeisk regelverk for luftfartsoperasjoner.

⁵ Flight Crew Licencing.

2 - Luftfartstilsynets mål og aktiviteter i 2013

I tildelingsbrevet for 2013 har Samferdselsdepartementet formulert åtte hovedmål med aktiviteter for Luftfartstilsynet. Tildelingsbrevet er grunnlaget for Luftfartstilsynets interne aktivitetsplan. Tilsynets kjerneoppgaver er adgangskontroll, virksomhetstilsyn, regelverksutvikling og informasjonsvirksomhet.

2.1 - Mål 1: Påse at aktørene i sivil luftfart oppfyller gjeldende regelverk

2.1.1 Gjennomføre adgangskontroll og virksomhetstilsyn basert på tilsynsplaner

Luftfartstilsynet fører tilsyn med norske luftfartsaktører. Før en ny aktør blir godkjent gjennomføres ulike former for adgangskontroller, som dokumentgransking, testing og inspeksjon. Luftfartstilsynet gjennomfører deretter virksomhetstilsyn av de ulike grupper tilsynsobjekter, basert på nasjonalt og internasjonalt regelverk og krav for flysikkerhet. Luftfartstilsynet utarbeider tilsynsplaner innenfor de ulike gruppene med tilsynsobjekter. Grunnlaget for virksomhetstilsyn er nasjonale og internasjonale krav for flysikkerhet. Antall adgangskontroller avhenger av aktivitet i markedet.

Operativt område

154 tilsyn var planlagt på operativt område i 2013. Det ble gjennomført 126 virksomhetstilsyn, hvorav 4 var uanmeldt. Videre gjorde Luftfartstilsynet 68 adgangskontroller, og det betyr totalt 194 tilsynsaktiviteter. Antallet er det høyeste noen gang for Luftfartstilsynet etter etablering i Bodø. 28 virksomhetstilsyn ble kansellert eller utsatt. Justeringer av tilsynsplaner gjøres i forbindelse med at nye tillatelser blir gitt/bortfaller, eller av andre årsaker.

På bakgrunn av vår tilsynsaktivitet ble det i 2013 utstedt 188 avvik på operativt område. Dette er på et «normalt» nivå, og ingen av avvikene ligger i kategori 1 («flight safety hazard»).

Det ble gitt 57 permanente operatørtillatelser og 7 midlertidige for RPAS i 2013.

Observasjoner og vurdering av tilstanden basert på tilsynsaktivitetene og annen innhentet informasjon kommenteres nærmere her:

- Hos de kommersielle flyselskapene som opererer fixed wing ser vi positive utviklingstrekk knyttet til flysikkerhetskultur. Aktørenes viser en positive holdning til et tettere samarbeid og økt kommunikasjon med tilsynet. I tillegg registrerer Luftfartstilsynet gjennom økt tilsynsaktivitet at aktørene har en høyere grad av samsvar mellom operasjonene og regelverket enn tidligere.
- Det arbeides for å øke bevisstheten på hvor viktig rapportering er for godt flysikkerhetsresultater. Systemet skal understøtte viljen til å sende rapporter, og Luftfartstilsynet vil fortsatt fokusere på at flygere og kabinansatte skal føle trygghet for å rapportere. Her vil Luftfartstilsynet ha en aktiv dialog med ledelsen i flyselskapene, og vi vil følge med på hvordan endrede selskapsstrukturer og vilkår ikke skal påvirke målsettingen om god rapporteringskultur negativt.

- Nye utenlandske operatører har startet operasjoner i Norge. Disse er under tilsyn av andre lands myndigheter, men Luftfartstilsynet holder oversikt og gjennom samarbeid med andre lands myndigheter følger vi med på at krav og regler etterleves under operasjoner i Norge.
- Blant flyskolene registrerer vi at det jobbes godt med flysikkerhet. Luftfartstilsynet har en tett dialog og arrangerer møter og work shops. Segmentet er viktig av flere grunner, og ikke minst er det viktig at de grunnleggende holdninger og ferdigheter blir solid etablert hos nye piloter/crew. Vi opplever at ansvaret er godt forstått og at praksisen er god fra ledere og instruktører ved flyskolene. Hos enkelte flyskoler har forberedelser til implementeringen av nytt Approved Training Organisation (ATO) regelverk i april 2014 blitt igangsatt for sent. Det til tross for aktiv informasjon og veiledning fra Luftfartstilsynet. Dette *kan* i værste fall få konsekvenser for operasjonene hos de det gjelder.
- Allmenflysegmentet er generelt er inne i en positiv trend når det gjelder flysikkerhetsarbeid. Mye av æren for dette, tillegger Luftfartstilsynet det arbeidet som motorflyseksjonen i Norges Luftsportsforbund (NLF) nedlegger. Innenfor mikroflysegmentet registrerer vi derimot en negativ utvikling når det gjelder sikkerhetsnivå. Det er først og fremst snakk om holdninger og etterlevelse av egne sikkerhetsstandarder. Dette er et område som vil bli fulgt opp framover.
- Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS) er et raskt voksende segment. Vi registrerer at det er i ferd med å etablere seg en gryende sikkerhetskultur hos de seriøse aktørene i markedet. Utdringer ligger i den sterkt voksende gruppen av operatører som ikke har kunnskap om luftfart og derfor heller ikke forstår godt nok hvilket ansvar de har og hvordan de bør opptre. Nytt regelverk [utkast forskrift under ferdigstillelse pt.] og aktiv kontakt med aktørene for å bygge kunnskap og kompetanse er blant de viktigste aktivitetene framover for Luftfartstilsynet. Videre vil behovet for å ta fram et strategisk rammeverk for RPAS bli diskutert med Samferdselsdepartementet og andre interessenter.

Teknisk område

Tilsynsaktiviteten innenfor det kommersielle segmentet i teknisk sektor har økt. Det har først og fremst en sammenheng med at antallet aktører har økt. Det har i tillegg vært en økning i antall virksomhetstilsyn mot eksisterende aktører. Økningen fordeler seg tilnærmet likt innenfor alle områder i kommersiell luftfart. Hittil har ikke økningen gitt særlige endringer i antall adgangskontroller, men i form av mer omfattende adgangskontroller.

På det tekniske området gjennomførte Luftfartstilsynet totalt 104 virksomhetstilsyn i 2013. Planlagt antall virksomhetstilsyn var 102. Det var planlagt 87 ACAM (Aircraft Continuous Airworthiness Monitoring) inspeksjoner i 2013, men bare gjennomført 9. Med unntak av ACAM-inspeksjonene har Luftfartstilsynet i 2013 gjennomført alle planlagte virksomhetstilsyn for teknisk område.

I henhold til EASA regelverket er Luftfartstilsynet pålagt å gjennomføre ACAM inspeksjoner på et utvalg av luftfartøyer på norsk register. Dette har ikke vært gjennomført i henhold til plan. Forholdet er poengtert gjennom EASA standardiserings inspeksjon, og Luftfartstilsynet har et åpent avvik på dette. Det har gjennom siste halvdel av 2013 blitt arbeidet med å utarbeide en

god systematikk for ACAM. ACAM programmet er ved inngangen til 2014 ferdigstilt og vil bli implementert 1. mars 2014.

Teknisk sektor hadde en prognose på 1927 adgangskontroller for 2013. Ved utgangen av året var 1926 adgangskontroller utført. Resultatet i perioden er i tråd med det som var «forventet» og viser samtidig en generell økning innenfor segmentet. Dette merkes ikke først og fremst i antall adgangskontroller, men av større grad av kompleksitet i den enkelte sak.

Alle avvik på teknisk område er lukket innenfor fristen.

Området Flyplass- og flysikring

På området flyplass har Luftfartstilsynet i 2013 hatt fokus på intern og ekstern opplæring i det nye flyplassregelverket og har også forberedt videre tilsynsarbeid basert på nytt regelverk. Høsten 2013 ble det påbegynt et arbeid med en pilotlufthavn, som er den første som skal sertifiseres etter nytt regelverk.

Tilsynsvirksomheten er gjennomført i henhold til plan, og det er ikke avdekket alvorlige avvik på tilsynene. Det er imidlertid avdekket til dels store avvik innenfor elektrotjenesten, og Avinor har nå dette som et av sine fokusområder. Alle inspeksjonsrapporter er utsendt innenfor frist på 3 uker. Lukking av avvik har fortsatt stort fokus, og vi følger tett opp alle tidsfrister i så måte.

Tabell 1: Tilsyn flyplass/flysikring

	Flyplass	Flysikring
Planlagte tilsyn 2013	13	34
Utførte tilsyn 2013	15	34
Adgangskontroller 2013*	27	90

*Adgangskontroller planlegges ikke, avhenger av aktivitet i markedet.

Tabell 2: Avvik flyplass/flysikring

	Flyplass	Flysikring
Totalt antall avvik 31.12.2013	152	53
Antall forfalte avvik 31.12.2013	2	18

Luftfartstilsynet har fulgt opp eiere av luftfartshindre som har OCAS-anlegg ute av drift og gitt pålegg om tradisjonell merking.

På området flysikring er det gjennomført 4 sertifiseringsprosesser i 2013 som har inkludert tilsynsbesøk. MET, Oslo Lufthavn og Store Norske er blitt resertifisert, mens StormGeo er blitt sertifisert for flyværtjeneste. Sistnevnte prosess ble gjennomført i samarbeid med UK CAA. Dette med bakgrunn i at StormGeo har hovedkontor i Norge, mens selve produksjonsenheten ligger i Aberdeen.

Området Security

Regelverksutviklingen på securityområdet har ført til at Luftfartstilsynets tilsynsoppgaver er blitt flere. Ved utgangen av 2013 ser aktørkartet ut som følger:

Aktører	Antall	Merknader
Flyselskaper	100	Flyselskaper på norsk AOC, og flyselskaper som opererer i eller til og fra Norge.
Flyplasser	52 30	Flyplasser med «rutetrafikk» Flyplasser uten rutetrafikk. (ICAOs ⁶ krav til særskilt oppfølging)
Flyfrakt	150 271	Sikkerhetsgodkjente fraktleverandører (RA) Kjente avsendere (KC)
Skoler	2	Utdanner sikkerhetskontrollører
Andre leverandører	50	Leverandører til lufthavner, flyselskaper o.l.
Totalt	655	

Tabell 3: Gir en oversikt over tilsynsobjekt som securityområdet har ansvaret for.

Trenden i EUs regelverksutvikling er å legge stadig flere tilsynsoppgaver over på myndighetene. Dette medfører flere tilsynsobjekter for myndighetene og tilsvarende mindre oppfølgingsansvar for operatørene.

I tråd med prioriteringer og risikovurderinger har tilsynskapasiteten i 2013 vært rettet mot aktivitet på flyplassene og flyfraktområdet. Den planlagte tilsynsaktiviteten er oppnådd. Oppbygd kapasitet på flyfraktsiden viste seg å være tilstrekkelig.

Tilsynsområde flyfrakt

Flyfraktområdet har hatt sterk fokus de siste årene på implementering av nye regelverkskrav og adgangskontroller for kjente avsendere. En betydelig del av securityavdelingens ressursbruk har gått med til dette arbeidet.

Sikkerhetsgodkjente fraktleverandører (RA)

Det er i 2013 utført til sammen 57 inspeksjoner hos sikkerhetsgodkjente fraktleverandører. Disse skal etter utført adgangskontroll inspiseres hvert fjerde år. Regelverkskravene er implementert, men Luftfartstilsynet finner jevnlig kvalitetsutfordringer som korrigeres i forbindelse med tilsynene. Tilsynsaktiviteten fører til at sikkerhetskontrollen blir riktig utført, med riktig kvalitet og at intensjonen med regelverket oppnås.

Kjente avsendere (KC)

Nytt regelverk trådte i kraft 29. april 2013. Totalt 182 kjente avsendere var på dette tidspunktet inspisert og godkjent av Luftfartstilsynet. Etter denne datoen er 62 aktører kommet inspisert og inkludert i ordningen, slik at det ved årets utgang var totalt 244 godkjente (KC) i Norge.

Dette er en frivillig ordning som først og fremst skal styrke sikkerheten og sikre en så smidig og kostnadseffektiv vareflyt som mulig, samtidig som at sikkerhetskontrollene ved flyplassene avlastes.

Luftfartstilsynet observerer at intensjonen med regelverket er oppnådd for de som er «inne i systemet». De som av ulike grunner har valgt å stå utenfor, opplever derimot utfordringer som medfører økte kostnader og tidstap for sine forsendelser. Luftfartstilsynet vil derfor arbeide

⁶ International Civil Aviation Organisation. En sammenslutning av stater som er tilsluttet konvensjonen for internasjonal sivil luftfart, Chicagokonvensjonen. Organisasjonen er et spesialorgan under FN.

aktivt for å informere og oppfordre flere aktører til å legge til rette for å bli KC. Vi vil også opprettholde vår kapasitet til å håndtere nye aktører.

Lufthavner

Kvalitetsutfordringene på flyplassene i 2011 og 2012 har hatt spesiell fokus. For å heve kvaliteten har et av Luftfartstilsynets hovedmål med tilsynsaktivitetene vært å få operatørene til å fokusere på kvalitetskontroll, for derigjennom redusere antall avvik fra pålagte krav.

Det er i 2013 gjennomført 21 uvarslede securityinspeksjoner og en varslet securityrevisjon av Oslo lufthavn. Inspeksjonene har medført 12 oppfølgingsinspeksjoner. Dette er et relativt høyt antall og en stor kostnadsdriver samtidig med at det binder opp ressurser. Oppfølgingen har vært nødvendig for å sikre riktig kvalitet og å bidra til læring hos operatørene.

Flyplassene som er inspisert er (tabell 4):

Molde lufthavn	Bardufoss lufthavn	Bergen lufthavn	Ålesund lufthavn
Trondheim lufthavn	Narvik lufthavn	Svalbard lufthavn	Røst lufthavn
Hammerfest lufthavn	Honningsvåg lufthavn	Hasvik lufthavn	Stokmarknes lufthavn
Ørsta/Volda lufthavn	Florø lufthavn	Oslo lufthavn	Sørkjosen lufthavn
Sandefjord lufthavn	Stavanger lufthavn	Førde lufthavn	

Lufthavnene var valgt ut på bakgrunn av risikovurdering kombinert med gjeldene forordningskrav.

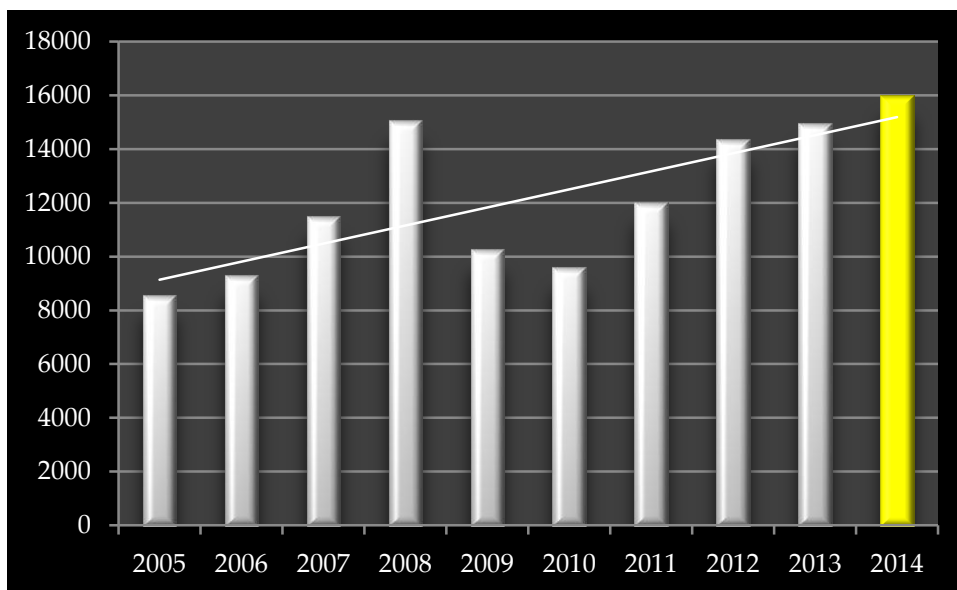
Resultatene varierer enda mye fra lufthavn til lufthavn. Generelt er det et særtrekk at lufthavner med en sterk kvalitetssikringsprofil gjør det bedre enn de som mangler tiltak for oppfølging og kvalitetssikring. På de større lufthavnene er de største utfordringene knyttet til overvåkning av sikkerhetsbegrenset område og sikkerhetskontroll av forsyninger til lufthavnen. På de mindre er hovedutfordringene knyttet til innpasseringskontroll, sikkerhetskontroll av passasjerer og innsjekket bagasje.

Tilstanden generelt viser at Luftfartstilsynet ikke kan redusere antall inspeksjoner i noen særlig grad, eksemplifisert ved at Luftfartstilsynet i over halvparten av tilfellene måtte gjennomføre en oppfølgingsinspeksjon.

Det er imidlertid tegn som tyder på at lufthavnoperatørene er i ferd med å finne frem til løsninger som vil medvirke til færre avvik og enklere utførelse. Eksempelvis bør resultatet etter siste uvarslede inspeksjon av Bergen lufthavn Flesland fremheves som god. Også revisjonen av Oslo lufthavn viste at hovedflyplassen holder et høyt nivå og utfører et godt ledelsesforankret sikkerhetsarbeid. Dette samtidig med at det pågår et formidabelt utbyggingsprosjekt på flyplassen.

Saksbehandlingstid på inspeksjonsrapporter er for samtlige inspeksjoner innenfor kravene, og således 100%.

Det ble i 2013 gjennomført 14956 bakgrunnssjekker av Luftfartstilsynet. 250 søkere ble gitt avslag på sin søknad. Saksbehandlingstiden har vært godt under 15 dager året igjennom. Prognosen for 2014 tilsier at antall bakgrunnssjekker vil holde seg stabilt og formentlig stige svakt.



Figur 1 viser antall gjennomførte bakgrunnssjekker i perioden 2005-2013 samt prognose for 2014.

ESA tilsyn på Norge

EFTAs overvåkingsorgan ESA har i 2013 gjennomført tre inspeksjoner på Norge. Haugesund lufthavn ble i 1. tertial inspisert. Inspeksjonen er lukket. I 3. tertial inspiserte ESA implementeringen av nye flyfraktreregler i Stavangeregionen. Inspeksjonen var den første i sitt slag i Norge, og var således avklarende på flere områder. Noe oppfølging gjenstår til denne inspeksjonen. ESA har varlet tre inspeksjoner i 2014.

Området økonomisk tilsyn

Den økonomiske tilsynsvirksomheten skal bidra til at selskapene innen luftfartsnæringen er solide og at den økonomiske situasjonen er på et tilfredsstillende nivå. Dette for å bidra til økt sikkerhet med tanke på den mulige forbindelse mellom et luftfartsforetaks finansielle soliditet og sikkerhet. For å redusere risikoen for passasjerene vil selskap som ikke tilfredsstillt kravene få tilbakekalt eller midlertidig opphevet sin lisens, slik at foretaket ikke kan utøve sin virksomhet. Overvåking og analyser av utviklingen i økonomien er en forutsetning for et løpende finanstillsyn med bransjen. Analysene som utarbeides viser bl.a. resultat, likviditet og soliditet for luftfartsforetak som innehar AOC/operativ lisens, utdanningsorganisasjoner med TRTO/FTO/ATO og/eller driftstillatelse. For ytterligere informasjon om Luftfartstilsynets metode for nøkkeltallsberegning, se kapittel 2.2.2.

Ved utgangen av 2013 hadde 9 flyselskap og 20 helikopterselskap gyldig AOC/operativ lisens til utøvelse av ervervsmessig luftfartsvirksomhet. 11 av lufttransportforetakene hadde i tillegg sertifikat til å drive utdanning. 2 luftfartsforetak og 7 utdanningsorganisasjoner hadde TRTO/FTO/ATO og/eller driftstillatelse.

I løpet av 2013 ble det gjennomført økonomisk tilsyn av til sammen 27 selskap, fordelt på 5 flyselskap og av samtlige 21 helikopterselskap som innehadde operativ lisens, samt 1 utdanningsorganisasjon. Av dette var 10 ad-hoc-baserte tilsyn, hvor 9 var adgangskontroller i forbindelse med behandling av søknader om lisens, overgang til stor lisens eller utdanningstillatelser. To av adgangskontrollene omhandlet søknader fra nye selskap som fikk lisens i 2013.

I løpet av året ble det funnet tre avvik. I et av tilfellene medførte tilsynet suspensjon av operativ lisens. De øvrige avvikene ble lukket innen utgangen av året. Tabellen nedenfor viser antall selskaper med avvik som har fått varsel om å forbedre selskapets økonomi ved virksomhetstilsyn.

Selskap med:	2010	2011	2012	2013
Stor lisens	-	-	1	-
Liten lisens	4	1	1	3
FTO/TRTO/ATO	1	-	-	1

Tabell 5: Antall selskaper som har fått 3 måneders frist på å forbedre selskapets økonomi.

Økonomisk tilsyn helikopternæringen

På bakgrunn av rapporten «Sikkerhetsstudie innlands helikopter» har Luftfartstilsynet i perioden hatt fokus på finansielt tilsyn av helikopternæringen. I rapporten viser ledere og ansatte hos Aerial Work-operatører til «den økonomiske situasjonen i helikopterselskapene», som mulig årsak til ulykker. Videre vises det i rapporten til at helikopterselskapene har operert med negativt driftsresultat de siste 5 årene, men at eiere har tilført frisk kapital for å sikre videre drift i selskapene.

Analyse resultatregnskap

Bransjens totale omsetning økte i 2012 med 8,6 % sammenlignet med 2011 og endte med 5.233 mill.kr. Omsetningen økte for 14 av selskapene fra 2011 til 2012, og for 11 av selskapene økte omsetningen i alle de siste tre årene. Til tross for økt omsetning oppnådde helikopternæringen et samlet negativt årsresultat etter skatt for 2012 på -2,7 mill. kr, noe som er en forverring fra 2011 hvor næringen samlet sett hadde et positivt resultat på 72,7 mill.kr. Gjennomført analyse viser at 8 av selskapene endte med negativt årsresultat i 2012. Bare ett av de åtte selskapene hadde klart å redusere det negative resultatet i 2012, sammenlignet med 2011. De øvrige 7 selskapene forverret tapet med gjennomsnittlig 8,2 %. Av de selskapene med negativt resultat, innehar ett helikopter-selskap stor lisens. De andre 8 var helikopterselskap med liten lisens. For 2010 endte totalt 10 av de analyserte selskapene med negativt årsresultat.

Hvis vi ser på antall selskaper innenfor hver kategori som i perioden har hatt overskudd/underskudd, ser vi at andelen med underskudd er størst for selskaper med liten lisens, i henhold til diagrammet nedenfor.

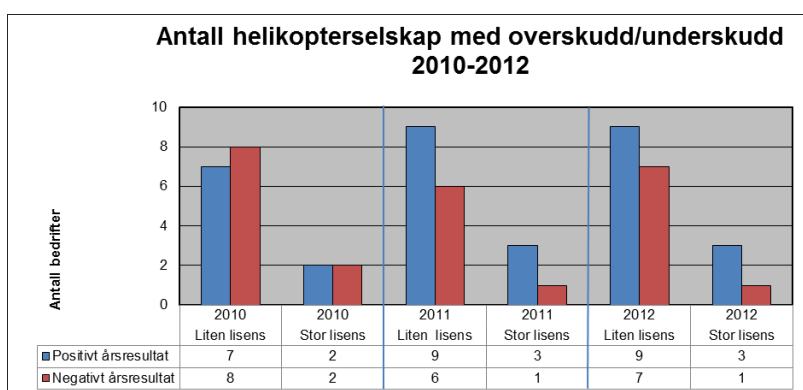


Diagram 1: Antall selskaper med overskudd/underskudd siste 3 år for helikopternæringen

Soliditet og likviditet

Totalkapitalen i helikopternæringen i 2012 ble redusert med 4 % siste år. Hvis vi ser på endringen i 2012 i forhold til 2010 ble totalkapitalen redusert med 10 %.

Gjennomsnittlig egenkapitalandel for helikopternæringen totalt var i 2012 på 22 %, noe som er en reduksjon på -8 % i forhold til 2011 som endte ut med et gjennomsnitt for egenkapitalen på 31 %. Se diagram nedenfor.

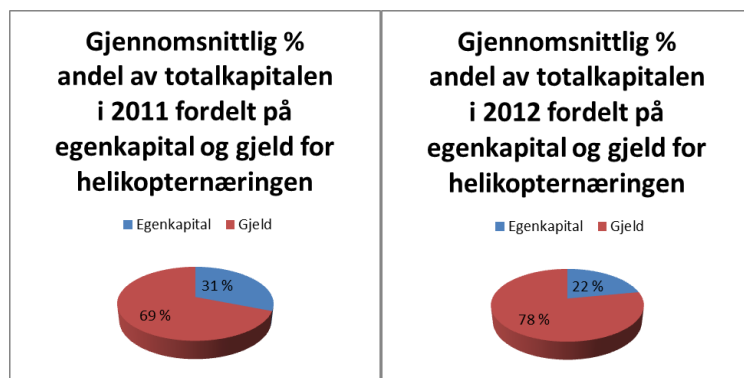


Diagram 2: Oversikt over gjennomsnittlig %-andel egenkapital og gjeld for 2011 og 2012 for helikopternæringen totalt sett

Hvis en ser på utviklingen av gjennomsnittlig egenkapital i % av totalkapitalen for helikopterselskaper med stor lisens spesifikt, ser en at andelen for denne kategorien selskaper har øket fra 29 % i 2011 til 33 % i 2012. Ser en derimot på helikopterselskaper med liten lisens spesifikt, ser en at den gjennomsnittlige %-andelen har gått ned fra 31 % i 2011 til 19 % i 2012. Soliditeten for helikopternæringen som innehadde liten lisens ble kraftig redusert i 2012. Dette skyldes at syv av selskapene endte ut med negativt årsresultat som ble overført til udekket tap. Det er viktig at luftfartsforetak bygger opp reserver slik at de er rustet til å tåle tap, og innehar forsvarlig egenkapital og likviditet i forhold til virksomhetens omfang. Som nevnt tidligere fikk tre selskaper avvik og måtte forbedre sin soliditet i løpet av 2013 på grunn av dette. To av foretakene klarte å innfri formalkravet til egenkapital innen fristen, men det tredje foretaket fikk sin lisens suspendert i desember. Likviditeten og arbeidskapitalen har forbedret seg noe totalt sett for næringen i løpet av de tre årene, men er fortsatt lav.

Området Flymedisin

Innenfor det flymedisinske området er det ikke gjennomført virksomhetstilsyn av flymedisinsk senter i 2013. Dette er gjennomført i 1.kvartal 2014. Videre er det ikke gjennomført tilsynsbesøk hos flyleger i perioden, men dette starter opp i begynnelsen av 2014. Det utføres imidlertid kontinuerlig tilsyn av samtlige søknader flylegene sender inn på vegne av søker/innehaver samt av legeundersøkelsene som er utført av flylegene.

Tabell 6: Antall legeattester som er vurdert i 2013

Type sertifikat/rapporter	Antall
Class 1	2653
Class 2	1045
LAPL	1
Cabin Crew	1126
Class 3	446
Total	5271

2.1.2 Tilsyn av HMS for flygende personell samt samarbeid med Arbeidstilsynet

Det er gjennomført arbeidsmiljøtilsyn i 15 virksomheter fordelt på områdene innenlands helikopter, små flyselskap og store flyselskap i 2013. Det er avdekket flere forhold i enkelte virksomheter som enten er varslet eller gitt pålegg om å korrigere. Generelt drives det godt systematisk HMS arbeid i store og små virksomheter. I ett tilfelle ble det varslet tvangsmulkt men forholdet ble korrigert før det ble aktuelt å gi aktuelt. Det er registrert stor interesse fra media i forhold knyttet til arbeidsmiljøforhold i luftfarten.

Øvrige oppgaver som omfatter behandling av arbeidsrelaterte bekymringsmeldinger, overvåkning over arbeidsrelaterte skader og sykdommer og kontakt med ulike parter har bidratt positivt til å underbygge tilsynsarbeidet.

Samarbeidet med Arbeidstilsynet er styrket både på sentralt nivå, regionalt nivå og inter-regionalt nivå. Arbeidstilsynet har også bistått Luftfartstilsynet med fagkompetanse i enkeltsaker.

2.1.3 Risikobasert tilsynsmetodikk

Gjennom 2013 har Luftfartstilsynet tatt nye steg i utviklingen av risikobasert tilsyn (RBT). Utviklingen har foregått innenfor ulike faglige forutsetninger i de fire tilsynsavdelingene. Arbeidet har hittil i liten grad tatt tak i harmonisering og fellesnevner. Dette gjør vi noe med i 2014.

I løpet av siste halvår i 2013 og fram til dd har vi på operativt område utviklet en metodikk med bedømming av risiko gjennom en skala fra 1 til 8, som vil bli brukt som indikasjon på risiki i operasjonen til flyselskapene. Metodikken danner basis for utprøving av RBT på ett fixed wing og ett helikopterselskap i første halvår 2014. Andre avdelinger har jobbet med andre teknikker og formater.

Når vi nå i 2014 har startet et fellesprosjekt på RBT, vil erfaringene fra pilotformatet innen operativt RBT være et av flere viktige elementer som skal vurderes og danne grunnlag for ett felles konsept med eventuelle faglige variasjoner. Vi vil kartlegge ulike formater, forutsetninger og metode i alle fagavdelingene. Vi vil videre kartlegge andre lands RBT og dra lærdom fra erfaringer som er trukket. Prosjektet har satt konkrete mål, vi skal oppnå nærmere bestemte gevinster. Det vurderes om prosjektet skal søke ekstern støtte for å sikre god framdrift.

Eksempel på viktige delmål er å oppnå størst mulig grad av standardisering (felles komponenter) og metode. Å ta ut effektiviseringsgevinster og fremstå i større grad som ett tilsyn med enhetlig format, der dette er hensiktsmessig, er et annet vesentlig siktemål. Konseptet er et delprosjekt under paraplyen State Safety Programme (SSP). SSP vil i løpet av 2014 og årene framover videreutvikles fra sitt første offisielle format (forventet klart sommeren 2014).

2.1.4 Oppfølging av vedtaket om utpeking av Avinor som leverandør av lufttrafikkjenester

Luftfartstilsynet har fulgt opp Avinor sine planer knyttet til bemanning innen lufttrafikkjenesten. Luftfartstilsynet registrerer at planleggingen og styringen av bemanning har blitt bedre i 2013. Det gjorde at flypassasjerene i fjor var rammet i svært liten grad av denne type forsinkelser.

Forordning (EU) 805/2011 (Flygelederforordningen) ble tatt inn i norsk rett i juli 2013. Her er det gjort endringer i krav til aldersgrense og språk, noe som vil kunne gi en positiv effekt for bemanning i lufttrafikk tjenesten de neste årene.

Avinor har i 2013 jobbet mye med reorganiseringen av flysikringstjenesten med mål om å skille dette ut i et datterselskap. Luftfartstilsynet har i den forbindelse gjennomgått Avinors risikovurderinger av ny organisering og gitt aksept for dette.

2.2 - Mål 2: Arbeide med de sikkerhetsmessige og miljømessige utfordringene for luftfarten, og vurdere hvilke konsekvenser disse kan få for tilsynsarbeidet

2.2.1 Innlands og offshore helikopterforum

I 2013 gjennomførte Luftfartstilsynet inspeksjon av 15 hovedbaser og 16 sekundærbaser. På grunn av dårlige værforhold ble to av de planlagte hovedbaseinspeksjoner flyttet til januar 2014. Alle sekundærbasene ble inspisert i henhold til planen. Det ble også gjennomført fire uanmeldte feltinspeksjoner. Det ble ikke gjennomført noen adgangskontroller i 2013.

Fonnafly sitt havari med en Eurocopter AS350 i Røldal i april var det eneste havariet med helikopter i Norge i 2013. Ingen ble alvorlig skadet i havariet.

Etter 9 måneder på bakken ble Eurocopter EC225 Super Puma satt i operativ drift igjen i august 2013. Driftsstansen skyldes to tilfeller av brudd i en aksling i hovedgearboksen, som endte med nødlandinger i sjøen. UK CAA og Luftfartstilsynet sto sammen om forbudet mot å fly passasjerer over vann og samarbeidet godt gjennom hele driftsstansen.

Etter havariet utenfor Shetland 23. august stilte pressen i UK spørsmål om hvorfor det var mange helikopterhavari i engelsk sektor og ingen i norsk sektor. Luftfartstilsynet ble invitert av UK-CAA til å bistå dem i et arbeid med en granskning av forskjeller i operasjoner, vedlikehold, trening, prosedyrer, ansvarsforhold, osv, mellom de to landene. Arbeidet vil bli avsluttet medio 2014.

Flysikkerhetsforum for operatører av innlandshelikoptre (FsF)

Flysikkerhetsforum for operatører av innlandshelikoptre (FsF) hadde 3 to-dagers møter og ett dagsmøte. Sikkerhetsstudien for innlandshelikoptre ble overrakt på Luftfartskonferansen i februar. I 2013 var lukking av tilrådninger fra Sikkerhetsstudien hovedpunkt for alle møtene. Medlemmene i FsF har stor motivasjon for å jobbe målrettet med tiltakslisten.

Dagens organisering og framdriften i arbeidet er under vurdering. Det bør diskuteres nærmere om framdriften kan økes for å skape resultater tidligere.

Gjennomføringen av tiltakslisten er viktig for Luftfartstilsynet framover. I forbindelse med budsjettprosessen før jul 2013 fremmet vi konkrete forslag om økte ressurser for å styrke dette arbeidet. Å gjøre dette til et mer målrettet satsningsområde for å ta ut flysikkerhetsgevinster er ønskelig (jf. foreslått effekt for de enkelte tiltak i Safetec-rapporten). Luftfartstilsynet vil oppdatere Samferdselsdepartementet på status og muligheter ifm revidert budsjett i løpet av første halvår 2014, samt i neste budsjettprosess høsten 2014.

Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel (SF)

Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel (SF) hadde fire ordinære møter i 2013 pluss to ekstraordinære møter. Det ene ekstraordinære møtet kom som følge av havariet i engelsk sektor, der forumet diskuterte om det skulle gjøres umiddelbare tiltak i Norge. Det andre ekstraordinære hadde det nye EASA regelverket på dagsorden og mulige konsekvenser av dette regelverket.

Møtene i SF har gitt Luftfartstilsynet positive tilbakemeldinger på vårt syn og praksis på den initielle restriksjonen i bruk av Eurocoper EC225 over vann, og tilsvarende at vi støttet fortsatt bruk av Super Puma serien etter havariet utenfor Shetland. Møtene i SF hadde også en beroligende effekt på media og passasjerer i en tid da det var mange følelser i sving i engelsk sektor.

2.2.2 Metode for nøkkeltallsberegning av regnskaper og kategorisering av funn knyttet til det økonomiske tilsynet

Luftfartstilsynet har i perioden benyttet vår modell basert på analyseverktøy og økonomiske nøkkeltall for de selskaper det er gjennomført virksomhetstilsyn og adgangskontroller i. De økonomiske nøkkeltallene som benyttes er bl.a. valgt ut for å belyse forhold som regelverket legger vekt på i vurderingen av det enkelte selskap. Dette er først og fremst nøkkeltall som kan si noe om inntjening, likviditet og soliditet i selskapene. Det økonomiske tilsynet er stort sett dokumentbasert, ved at selskapene sender inn signert årsoppgjør, interne regnskapsrapporter (hittil i år ved tilsynsdato), budsjett for kommende år og en kommentar om selskapets stilling. I de tilfeller hvor innsendt materiale ikke oppfattes å gi god nok informasjon for å kunne danne seg et godt bilde av selskapets økonomi, blir også annen informasjon innhentet. Tilsynet baserer seg først og fremst på å analysere tall fra årsoppgjør og regnskapsrapporten «hittil i år». Nøkkeltallene som beregnes sees i forholdt til generelle normtall. Normtallene blir så poengberegnet for å kategorisere funn. Poengberegningen er tilpasset bransjen med forholdstall basert på tilsynets erfaringer fra luftfarten, og hvert selskap får en karakter i form av et poengtall som representerer et sammendrag av en vurdering av hvert enkelt nøkkeltall hvor disse også er vektet i forhold til hvor viktige vi mener de er for totalvurderingen. Analysen viser hvert selskaps utvikling over tid, og en oppsummerende analyse totalt med gjennomsnitt for de siste fem år, tre år og siste år. Modellen videreutvikles fortløpende.

2.2.3 Konsekvenser som utvidelsen av EASAs kompetanseområde får for luftfarten generelt og Luftfartstilsynet spesielt

Utvidelsen av EASAs kompetanseområde til å omfatte flyplass- og flysikkerhetsområdet trådte i kraft i Norge 1. januar 2013 og medførte en stor endring for Luftfartstilsynet og for luftfarten i Norge generelt. For første gang får man på plass et harmonisert felleseuropeisk flyplassregelverk. For flysikkerhetsområdet blir det en overgang fra nasjonalt regelverk, som har vært utformet av Eurocontrol, til EASA-regelverk. Harmonisering av regelverket vil etter Luftfartstilsynets vurdering kunne gi mange fordeler både når det gjelder sikkerhet og konkurransevilkår.

Det nye regelverket stiller strengere krav til dokumentasjon og rapportering.

Utvidelsen av EASAs kompetanseområde har medført at det pågår mange ulike regelverksprosesser som Luftfartstilsynet følger tett både med tanke på å bidra til utviklingen av regelverket samt å kunne gjennomføre nytt regelverk i Norge til riktig tid. Dette er en ressurskrevende oppgave for Luftfartstilsynet.

2.2.4 Arbeidet med å minske den miljømessige ulempen fra luftfarten, særlig hva gjelder flystøy

Luftfartstilsynet har opprettet en ny stilling som senioringeniør, som skal arbeide hovedsakelig med flystøy.

Luftfartstilsynet arbeider med å revidere Forskrift om støyforebygging for Oslo lufthavn. Som et resultat av dette vil enkelte av traseene bli lagt om. Målet med arbeidet er å gjøre støybelastningen fra flyplassen minst mulig for flest mulig av naboene til flyplassen.

Videre deltar Luftfartstilsynet som observatør i nasjonalt helikopterstøyutvalg (navnet på gruppen er ikke endelig fastsatt). Utvalgets målsetning er å redusere flystøy fra helikoptertrafikk ved lufthavner med betydelig helikoptertrafikk. Utvalget skal gi råd og være en pådriver for at problemstillinger knyttet til helikopterstøy blir håndtert på en standardisert måte nasjonalt. Luftfartstilsynet følger opp arbeidet i denne gruppen og hvilke tiltak som iverksettes ved lufthavner som Bergen og Sola.

2.2.5 Arbeidet med å utvikle gebyrstrukturen i samspill med øvrige myndigheter og markedet

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet utarbeider Luftfartstilsynet årlig forslag til forskrift om gebyr til Luftfartstilsynet (gebyrforskriften). Grunnlaget for gebyrsatsene er Luftfartstilsynets tilsynsrelaterte direkte og indirekte kostnader. Finansdepartementet har i R-112/2006 gitt retningslinjer for gebyr- og avgiftsfinansiering av statlige myndighetshandlinger. Dette er førende for Luftfartstilsynets arbeid. Luftfartstilsynet kartlegger årlig ressursbruken på den enkelte seksjon og avdeling. Luftfartstilsynet er en arbeidsintensiv organisasjon, hvor lønns- og personalkostnader utgjør hoveddelen av de totale kostnadene. Kartlagt ressursbruk fordelt på kategorier/oppgaver er vurdert å gi den beste angivelsen av kostnadsfordelingen, og er derfor benyttet som kriterium for å fordele de direkte og indirekte kostnader per oppgave/avdeling/seksjon. Markedet tar del i utviklingen av gebyrstrukturen gjennom innspill til den eksterne høringen samt høringsmøte.

2.2.6 Arbeidet med å utforme og implementere State Safety Program

Luftfartstilsynet er gitt oppgaven med å utvikle og implementere et flysikkerhetsprogram (State Safety Program, SSP). Høsten 2012 gjorde Luftfartstilsynet en gapanalyse som på et overordnet nivå kartla hva Norge har mer eller mindre på plass iht. ICAOs SSP-struktur. Luftfartstilsynet anser utviklingen av SSP som en av de viktigste utviklingsoppgavene i årene framover. Flysikkerhetsprogrammet vil gi en bedre, mer tverrfaglig plattform for prioriteringer innenfor og styring av flysikkerhetsarbeidet. Alt flysikkerhetsarbeid har en plass i et flysikkerhetsprogram etter ICAOs mal.

Høsten 2013 utformet vi et utkast til SSP-dokument, dvs. et dokument som i grove trekk beskriver flysikkerhetsprogrammet. Statens havarikommisjon for transport ble konsultert og bidro med avklaringer som omhandlet deres virksomhet. Dokumentet beskriver i all hovedsak flysikkerhetsarbeidet slik det foregår i dag. De vesentligste utviklingstrinnene som er tatt, er et forslag til hvor det overordnede ansvaret («accountable executive») for flysikkerhetsprogrammet skal plasseres sammen med et utkast til flysikkerhetspolicy. Utkastet til SSP-dokumentet ble presentert for Samferdselsdepartementet i desember 2013. Departementet og Luftfartstilsynet har en felles forståelse av at det vil ta flere år å utvikle et flysikkerhetsprogram som fullt ut lever opp til ICAOs mal. Departementet sikter mot å vedta SSP-dokumentet innen sommeren 2014.

2.2.7 Arbeidet i Etatsgruppen for vulkans aske (EVA-gruppen)

Luftfartstilsynet leder arbeidet i etatsgruppen for vulkansk aske (EVA) og dette arbeidet har bidratt til forbedringer i samarbeidet på nasjonalt nivå innen koordinering av prosedyrer og faglig samarbeid. Berørte aktører som Avinor, Meteorologisk institutt og Norsk Institutt for Luftforskning har ytterligere styrket og avklart egne roller.

Luftfartstilsynet har hatt dialog med flyselskapene angående status operative prosedyrer, samt informert om myndighetshåndtering på europeisk nivå.

For å minske konsekvensene av statenes ulike håndtering i en situasjon med utbrudd av vulkansk aske, har EVA-gruppen og Luftfartstilsynet tatt initiativ og bidratt til koordinering i regi av Eurocontrol. Resultatet er at norsk ekspertise i større grad enn tidligere vil bidra med innspill i en slik situasjon. Effekten vil være at oversikten over askeutbredelse i større grad blir harmonisert på europeisk nivå. Dette vil igjen føre til at flyselskapene, som flyr på tvers av landegrensene, vil få en mer ensartet oversikt over vulkansk aske enn det som har vært tilfelle ved tidligere askeutbrudd.

2.2.8 Igangsette nødvendige flysikringstiltak etter luftfartsulykker og -hendelser, inkludert oppfølging av tilrådninger fra Statens havarikommisjon for transport (SHT)

Oppfølging av tilrådninger fra havarikommisjoner

Rapporter fra SHT og andre lands havarikommisjoner fordeles internt i Luftfartstilsynet til den fagseksjonen som er mest berørt. På samme måte blir sikkerhetstilrådingene fordelt til relevant fagseksjon hvor det videre arbeidet med tilrådingen iverksettes. Dersom tilrådingen rettes mot flere seksjoner, koordineres arbeidet i tverrfaglige møter. Tabellen under viser antall avgitte, lukkede og åpne sikkerhetstilrådninger fra og med utgangen av 2004. Som det framgår av tabellen, har Luftfartstilsynet også i 2013 lukket flere sikkerhetstilrådninger enn havarikommisjonene har utstedt. Ved årets utgang er det kun 15 åpne tilrådninger, noe som står i stor positiv kontrast til hva som var status for bare få år siden.

I løpet av 2013 har Luftfartstilsynet lukket i alt 13 sikkerhetstilrådninger, deriblant fire tilrådninger som ble fremmet av finsk havarikommisjon etter en alvorlig hendelse i 2010 på Gardermoen der et fly kjørte over rullebanelys under avgang. Tilrådingene omhandlet blant annet talehastigheten til flygeledere (omtalt nærmere lengre ned), oppdatering av «Hot-spot Chart» på Gardermoen samt forbedring av prosedyrer i forbindelse med informasjon om og fjerning av gjenstander på rullebanen. Av de 11 sikkerhetstilrådingene som ble mottatt i 2013 lukket Luftfartstilsynet syv i løpet av året.

Årstall	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Avgitte tilrådinge	52	59	49	37	15	28	12	20	10	11
Lukkede tilrådinge	29	36	18	37	41	96	27	26	15	13
Åpne tilrådinge	85	108	139	139	113	45	29	23	17	15

Tabell 7: Antall avgitte, lukkede og åpne sikkerhetstilrådinge ved utgangen av årene 2004-2013

Luftfartstilsynet mottok i 2013 totalt 24 utkast til rapport fra havarikommisjoner. Halvparten av disse utkastene omhandler hendelser innenfor allmennflysegmentet. En tredjedel av utkastene omhandler helikopterhendelser innenfor privat og kommersiell sektor. Innspill til svar fra tilsynsavdelingene koordineres og oversendes havarikommisjonene. Luftfartstilsynet har i høringsuttalelsene særlig fokus på at sikkerhetstilrådingene blir hensiktsmessig utformet.

Status for åpne sikkerhetstilrådinge

Luftfartstilsynet lukket 13 sikkerhetstilrådinge i 2013, mens Statens havarikommisjon for transport (SHT) utstedte seks sikkerhetstilrådinge i samme periode. I tillegg utstedte Statens Haverikommisjon i Sverige en sikkerhetstilråding som er lukket og Safety Investigation Authority i Finland utstedte fire sikkerhets tilrådinge. Disse fem sistnevnte tilrådingene ble lukket i 2013 og inngår i totalen på 13 lukkede tilrådinge.

Tabellen under viser åpne sikkerhetstilrådinge per 31. desember 2013 fordelt på hvilket år tilrådingen ble utstedt og hvilken enhet i Luftfartstilsynet som er hovedansvarlig for oppfølgingen. Ansvarlig enhet sier noe om hva som er hovedtema for tilrådingen. Som det fremgår av tabellen var det ved utgangen av 2013 til sammen 15 åpne sikkerhetstilrådinge. De fleste åpne tilrådingene er på flyplass- og flysikringsområdet, og hele seks av dem ble gitt i temarapporten om vinteroperasjoner og glatte baner (rapport SL 2011/10). Oppfølgingen av disse involverer ICAO, som har meldt at de vil jobbe med tilrådingene i flere år. Det vil følgelig ta relativt lang tid før oppfølgingen ferdigstilles og disse tilrådingene kan lukkes. Luftfartstilsynet har i 2013 hatt ekstra fokus på de tre åpne tilrådingene fra årene 2006-2008 og arbeidet med to av dem ble så godt som ferdigstilt før årets utgang. Tilrådingen fra 2007 krever imidlertid fortsatt en del jobb før den kan lukkes.

Ansvarlig enhet	Årstall for utstedelse						SUM
	2006	2007	2008	2011	2012	2013	
Seksjonen for flysikring	1	1			2	1	5
Seksjon for flyplass				6		1	7
Seksjon for operativ allmennfly						0,5	0,5
Seksjon for operativ fly							
Seksjon for operativ helikopter						1,5	1,5
Seksjon for operativ utdanning							

Seksjon for teknisk vedlikehold			0,5				0,5
Seksjon for teknisk allmennfly			0,5				0,5
Luffartstilsynet	1	1	1	6	2	4	15

Tabell 8: Antall åpne sikkerhetstilrådinge per 31. desember 2013 fordelt på utstedelsesår og hvilken enhet i Luffartstilsynet som er hovedansvarlig for oppfølgingen.

Igangsatt flysikkerhetstiltak etter luffartsulykker og -hendelser

Luffartstilsynet mottok i 2012 rapport SL 2012/13 om luffartsulykke ved Dalamot i Ullensvang i Hordaland 4. juli 2011 med helikopteret LN-OXC. SHT fremmet en sikkerhetstilråding der de tilrår at Luffartstilsynet gjennom sitt lederverv i Flysikkerhetsforum for innlandshelikopter (FsF) sikrer at det etableres en bransjestandard for manøvreringsbegrensninger ved passasjertransport. En slik begrensning er ikke regulert i regelverk og må løses ved revidering av helikopterselskapenes operative manual. Alle medlemmene i FsF har nå innført en slik bransjestandard etter at saken ble diskutert i FsF. Luffartstilsynet vil fra 2014 ha utarbeidet nye sjekklister for virksomhetstilsyn og adgangskontroll som vil sikre tilsyn med hvorvidt FsF sine bransjestandarder er implementert i operatørens operative manualer.

Safety Authority Finland utga i januar 2013 en rapport om en alvorlig hendelse på Gardermoen i 2010 der de fremmet fire sikkerhetstilrådinge til Norge. Tre av disse ble lukket av Luffartstilsynet i april idet Avinor har iverksatt tiltak som gjør at Luffartstilsynet mener at intensjonene med tilrådingene er oppfylt. Den fjerde tilrådingen omhandlet talehastigheten hos lufttrafikkjentesten som i denne alvorlige hendelsen hadde vært alt for høy i forhold til det som er anbefalt av ICAO. Finsk havarikommisjon ba Luffartstilsynet om å sørge for at talehastigheten hos lufttrafikkjentesten ikke overstiger 100 ord per minutt, som er ICAOs anbefaling. Det er åpenbart at rask og effektiv tale bidrar til effektiv lufttrafikkavvikling, men for rask tale kan gi piloter problemer med å oppfatte hva som er sagt og dermed bidra til at farlige situasjoner oppstår. Fordi det er viktig at talehastigheten ikke blir for høy tok Luffartstilsynet tak i denne tilrådingen overfor lufttrafikkjentesten i Avinor. Luffartstilsynet har mottatt dokumentasjon fra Avinor som viser at de følger denne anbefalingen og har sørget for informasjon internt. I tillegg vil Luffartstilsynet følge opp dette med talehastighet gjennom tilsynsarbeidet og øvrig dialog med Avinor i ulike fora.

Luffartstilsynet ble kjent med en hendelse i 2013, der en passasjer fikk hjerteproblemer underveis i flygingen og kabinbesetningen ikke var i stand til å finne hjertestarteren ombord i flyet. Under videre oppfølging av hendelsen fant Luffartstilsynet ut at operatøren ikke hadde revidert sine sjekklister og prosedyrer ombord og at disse var mangelfulle. Operatøren utarbeidet etter pålegg fra Luffartstilsynet en handlingsplan for umiddelbare og langsiktige tiltak for å rette på manglende sjekklister og prosedyrer. Luffartstilsynet sier seg fornøyd med hvordan operatøren har rettet opp mangler i etterkant.

Svensk havarikommisjon utga i 2013 rapport om ulykken med et militært luffartøy i Kebnekaise og fremmet i den sammenheng 22 sikkerhetstilrådinge. Ingen av sikkerhetstilrådingene var fremmet mot Luffartstilsynet, men vi har allikevel valgt å se nærmere på tilrådinge som kan tenkes å ha betydning for norsk luffart. Momenter som ansvar for terrenngatskillelse og kompetanse hos lufttrafikkjentesten er viktige elementer som blir nevnt i rapporten og som er relevante også for norske luffartsmyndigheter. Luffartstilsynet vil også søke å ha kontakt med

Transportstyrelsen i Sverige i forbindelse med videre arbeid med tilrådingene i Kebnekaiserrapporten.

Luftfartstilsynet fikk i 2013 tips om en del hendelser som omhandler mangelfull eskortering/ledsaging av passasjerer under ombordstigning og avstiging. Det har i noen tilfeller vist seg at passasjerer har kunnet ferdes på rullebanen ved at det har manglet sperrebånd ved flytrappen eller at det har manglet representant fra operatøren som skal vise riktig vei inn i flyplassbygningen. Passasjerer har også gått rett under vingen på flyet under liknende omstendigheter. Slike hendelser kan ende med alvorlige skader eller i verste fall dødsfall. Luftfartstilsynet ser derfor meget alvorlig på disse hendelsene og følger dem opp. Blant annet gjennomførte Luftfartstilsynet en workshop på Luftfartskonferansen 2014 med dette som tema.

2.3 - Mål 3: I samråd med Samferdselsdepartementet ivareta og fremme norske interesser ved å delta i internasjonale fora som er spesielt viktige for norsk luftfart

2.3.1 Arbeide for et nordisk samarbeid om deltakelse i internasjonale arbeidsgrupper

NOLU

NOLU⁷ har avholdt to møter i 2013. Norge har hatt formannskapet i denne perioden. Møtet i juni 2013 hadde fokus på de nordiske og europeiske forberedelsene til ICAOs 38. Generalforsamling og siste utvikling på viktige saker i ICAO, spesielt miljøsaker. Hvordan de nordiske land kan benytte Nordicao best mulig i neste periode var også et sentralt punkt. Under møtet i juni ble det tentativt bestemt at Nordicao skal utvides med to nye medlemsland, Estland og Latvia. På møtet i desember 2013 ble disse landene formelt tatt opp som nye medlemsland. I samme møte ble utviklingen i Eurocontrol og ECAC⁸ drøftet. Det er på generell basis god informasjonsutveksling mellom landene i møtene, og arbeidsgruppene som er nedsatt av NOLU leverer relevante og koordinerte innspill.

State NSA Group

Tidligere har Luftfartstilsynet deltatt på en nordisk møtearena kalt Nordic NSA Group. Etter etablering av de ulike luftromsblokkene er denne gruppens arbeid overtatt av 7 State NSA Group, som består av luftfartsmyndighetene i Norge, Island, Danmark, Sverige, Finland, Estland og Latvia.

Det har vært et uttalt mål å styrke samarbeidet mellom de ulike luftromsblokkene. I praksis er 7 State NSA Group et samarbeid mellom NEFAB⁹ og den svensk-/danske luftromsblokken samt Island.

Det har vært avholdt 2 møter i 7 State NSA Group i 2013.

Det er etablert et godt samarbeid på flere områder i gruppen og det søkes å koordinere saker og innspill til flere internasjonale møter. Størst fokus i NEFAB og den svensk-/danske

7 Nordisk luftfartsdirektørmøte.

8 European Civil Aviation Conference. De europeiske luftfartsdirektørers samarbeidsorgan for å fremme et sikkert, effektivt og bæredyktig europeisk sivil luftfartssystem.

9 North European Functional Airspace Block. Luftromsamarbeid mellom Norge, Finland, Estland og Latvia.

luftromsblokken har vært arbeidet med å få etablert Free Route Airspace (FRA¹⁰) i luftrommet til begge luftromsblokkene. Dette er reflektert i mandatet og arbeidsplanen for gruppen. På tjenesteyternivå er det etablert et samarbeid mellom NEFAB sine tjenesteytere og NUAC¹¹, og arbeidet med prosjektdokumentasjon pågår. Luftfartsmyndighetene i NEFAB-landene har etablert en ekspertgruppe som fortløpende skal evaluere prosjektdokumentasjon. 7 State NSA Group vil samarbeide tett i godkjenningsprosessen av FRA-konseptet før drift igangsettes i november 2015.

Flyplass - EASA

Luftfartsmyndighetene i de nordiske landene samarbeider tett i forbindelse med implementeringen av EU-regelverket for flyplasser, særlig med tanke på å ha en tilnærmet lik praktisering av fleksibilitetsmekanismene i regelverket. Samarbeidet innebærer også en koordinering av standpunkt for regelverk av teknisk karakter, slik at de nordiske land fremstår samlet opp mot EASA og på den måten får større kraft bak sine innspill.

Flyplass – ICAO

I ICAOs Aerodrome Panel er Norge og Sverige representert med faste plasser, samt at Norge leder undergruppen ICAO Friction Task Force. Arbeidet som foregår i denne gruppen er særdeles viktig for Norge med tanke på våre vinteroperasjoner på korte rullebaner.

2.3.2 Deltakelsen i fora knyttet til utvikling av EU-regelverk i samsvar med Samferdselsdepartementets EØS-strategi

Komitologikomiteer

Luftfartstilsynet har i 2013 deltatt regelmessig som observatør i fire formelle fora tilknyttet regelverksutviklingen i EU; EASA Committee, Air Safety Committee, Single Sky Committee og Aviation Security Committee.

I EASA-Committee har Luftfartstilsynet deltatt aktivt i behandlingen av de kommende reglene om ikke-erhvervsmessig flyging, aerial work og arbeids- og hviletidsregler for ervervsmessig lufttransport med fly, og har lyktes med å påvirke regelverkene slik at de i størst mulig grad samsvarer med norske interesser. I komiteen har Luftfartstilsynet også hatt fokus på behandlingen av det nye flyplassregelverket.

I Single Sky Committee har fokus vært på ytelsesstyring, ny ytelsesplan og SESAR.

De mest sentrale tema i Aviation Security Committee har vært nytt fraktregime med nytt regelverk knyttet til kjente avsendere og sikkerhetsgodkjente leverandører, samt begynnende opphevelse av væskeforbudet. På grunn av kapasitetsproblemer har Luftfartstilsynet måttet nedprioritere deltakelse i Air Safety Committee. Vi har likevel fulgt prosessen med oppdatering av sikkerhetslisten, slik at Norge har tatt inn endringene samtidig som EU-landene.

Regelverksgrupper og andre rådgivende grupper

Som følge av at EASAs kompetanseområde er utvidet ble AGNA¹² delt inn i fem separate grupper i 2013; Rulemaking Advisory Group (RAG) og fire ulike Thematic Advisory Groups (TAG). De fire sistnevnte gruppene retter seg mot henholdsvis flysikring, flyplasser, OPS og FCL

10 Free Route Airspace vil innebære at fly kan velge de mest optimale ruteføringene til forskjell fra i dag de i stor grad benytter faste ruteføringene.

11 Nordic Unified Air Traffic Control, som er en sertifisert tjenesteyter for flysikringstjeneste.

12 Advisory Group of National Authorities er et rådgivende organ, som består av representanter fra alle medlemslandene.

samt produksjon/vedlikehold. Gruppene skal gi EASA råd i forbindelse med utarbeidelsen av EASAs regelverksprogram og konkrete regelverksprosjekt.

Lufftartilsynet har representanter med i alle disse gruppene og det har vært avholdt to møter i hver av gruppene i 2013. Lufftartilsynet har prioritert deltakelse i de nye RAG og TAG, slik at vi i større grad kan delta i den tidlige fasen i regelverksutviklingen i EASA. Representasjonen i EASAs TAG bidrar til at vi er løpende oppdatert, og derigjennom kan nominere nasjonale eksperter inn i arbeidsgrupper som skal utarbeide forslag til nytt regelverk.

Flysikring

Lufftartilsynet deltar i en rekke arbeidsgrupper som jobber med erfaringsutveksling og harmonisering knyttet til implementering og praktisering av nytt SES-regelverk. Flere arbeidsgrupper er organisert under NSA Coordination platform (NCP) og Lufftartilsynet deltar i flere av disse. Deltakelsen har gitt nyttig informasjon knyttet til forståelse og praktisering av regelverket. På Single Sky-området kan disse nevnes:

- NSA coordination Platform, plenary og i følgende arbeidsgrupper (WG)
- WG SESAR Deployment
- WG Performance
- WG Interoperability
- WG Safety Oversight
- WG FAB (NEFAB leder arbeidsgruppen)

Lufftartilsynet deltar også i tre EASA regelverksgrupper innenfor ATM/ANS området:

- Rulemaking task: Change Management
- Development of AMC/GM for safety key performance indicators (ATM performance IR) for reference period 2
- Rulemaking task: HETA (Harmonised European Transition Altitude)

Flyplass

Utvikling av standarder og anbefalinger til nytt regelverk for flyplassområdet skjer fremdeles i ICAOs regi. Lufftartilsynet overvåker og påvirker disse prosessene gjennom vår plass i ICAO Aerodromes Panel. Dette åpner også for muligheten til å nominere nasjonale eksperter inn i arbeidsgrupper.

Når EASA skal implementere nye regler fra ICAO, legger Lufftartilsynet vekt på å påvirke regelverksprosessen med tanke på å få bygd inn tilstrekkelige fleksibilitetsmekanismer.

2.3.3 Viktige områder i Lufftartilsynets internasjonale arbeid

2.3.3.1 Implementeringen av SES II, særlig NEFAB og ytelsesstyring

Lufftartilsynet har i 2013 fulgt opp ytelsesplanen for første referanseperiode (2012-2014) i form av rapportering av måloppnåelse for 2012. Måloppnåelsen for 2013 har vært fulgt opp med særlig fokus på mål for kapasitet og kosteffektivitet.

Innenfor området «kapasitet» viser rapporten en måloppnåelse langt dårligere enn planlagt. Dette skyldes kapasitetsproblemer sommeren 2012. Her er det iverksatt tiltak som skal forebygges at en slik situasjon gjentar seg. Trafikkavviklingen sommeren 2013 ble avvirket uten denne type forsinkelser.

På området «kost-effektivitet» har Avinor AS redusert kostnadene mer enn forutsatt, til tross for at trafikken har økt langt mer enn de prognosene som er lagt til grunn i ytelsesplanen.

Arbeidet med utarbeidelse av en felles NEFAB-ytelsesplan for andre referanseperiode kom godt i gang i 2013 under ledelse av Norge. Det har vært vektlagt å etablere en tett dialog med Avinor AS i arbeidet med å få til et tilfredsstillende ambisjonsnivå for neste referanseperiode.

Luftfartstilsynet har i 2013 avgitt høringsuttalelse til PRB¹³ knyttet til de mål som skal fastsettes for andre referanseperiode. Høringsuttalelsen ble avgitt etter en forutgående konsultasjon med tilsynsmyndighetene i de øvrige NEFAB-landene.

EU-kommisjonens regelverksinitiativ SES II+, som ble lansert i 2013, vil medføre store endringer for tilsynsmyndighetene dersom det blir vedtatt. Saken er fulgt opp gjennom interne og eksterne møter. Det er Luftfartstilsynets oppfatning at Eurocontrol's framtidige rolle vil være nært knyttet til gjennomføringen av SES, og det er derfor naturlig å se disse to prosessene i sammenheng

Luftfartstilsynet har deltatt i flere møter i Single Sky Committee og møtene har i stor grad dreid seg om rapportering for RP 1¹⁴ og fastsetting av mål for RP 2 samt saker knyttet til SESAR¹⁵.

I tillegg har det vært deltakelse i ulike arbeidsgrupper som er knyttet til gjennomføring av SES.

2.3.3.2 Redusere miljøulempene fra luftfart, spesielt innenfor SES II, ECAC og ICAO

Luftfartstilsynet har deltatt på internasjonale miljømøter i CAEP¹⁶, N-ALM¹⁷ og ANCAT¹⁸. En representant for Luftfartstilsynet er også nominert som ekspert til CAEP WG1¹⁹, og har deltatt i en telefonkonferanse der.

2.3.3.3 Utvidelse av EASAs kompetanseområde

Utvidelsen av EASAs kompetanseområde trådte i kraft for Norge 1. januar 2013.

Luftfartstilsynet har jobbet med følgende EASA-regelverk i 2013:

- Forordning EU 139/2014, «Nytt flyplassregelverk»
- Nytt ATM regelverk
- Flygelederforordning
- Forordning EU 923/2012 «SERA²⁰»

13 Performance Review Body er et organ som er etablert av EU i forbindelse med ytelsestyring. Primæroppgaven er veiledning til statene og å gjennomgå ytelsesplanene.

14 Referanseperiode 1, som går fra 2012-2014. Referanseperiode II går fra 2015-2019.

15 SES ATM Research Programme. Utviklingsprogram i forbindelse med Single European Sky for å få ny teknologi innenfor flysikringstjenesten.

16 ICAO's Committee on Aviation Environmental Protection.

17 Nordisk arbeidsgruppe for miljøspørsmål.

18 ECAC fora, Abatement on Nuisances Caused by Aviation Transport.

19 Arbeidsgruppe knyttet til ICAO's Committee on Aviation Environmental Protection.

20 Standardised European Rules of the Air er et nytt europeisk regelverk, som for Norges del vil erstatte BSL F 1-1, forskrift om lufttrafikkregler.

2.4 - Mål 4: Påse at regelverket er nyttig i forhold til formålet, samt er oversiktlig, fullstendig og oppdatert

2.4.1 Implementering av internasjonalt regelverk til rett tid i samarbeid med Samferdselsdepartementet

Lufftartilsynet har i 2013 satt i gang et arbeid for å komme tidligere i gang med arbeidet i tilknytning til EUs regelverksprosjekter. Målet er at regelverk vedtatt i EU raskere skal tas inn i EØS-avtalen og deretter gjennomføres i norsk rett. Det er også en målsetning å få på plass gode interne prosesser som sikrer at Lufftartilsynet fullt ut er klar til å ta nytt regelverk i bruk fra det tidspunktet regelverket trer i kraft i Norge.

Lufftartilsynet har jobbet med gjennomføring av en rekke regelverk i 2013. Spesielt skal nevnes gjennomføringen av regelverk om aircrew (forordning 1178/2011) og EASA-OPS (forordning 965/2012). Forordningen om aircrew inneholder felleseuropeiske regler for sertifisering av besetningsmedlemmer i luftfartøyer, og har erstattet JAR-FCL for slik sertifisering. EASA-OPS inneholder nye felleseuropeiske bestemmelser for luftfartsoperasjoner. Forordningen ble gjennomført i norsk rett 7. august 2013 og vil komme til anvendelse fra 28. oktober 2014.

Lufftartilsynet ønsker også å trekke fram gjennomføringen av flygelederforordningen (forordning 805/2011), som innebar oppheving og endring av en del særnorske bestemmelser på området. Videre har Lufftartilsynet arbeidet med å forberede gjennomføring og implementering av nytt flyplassregelverk (forordning 139/2014), SERA (forordning 923/2012) og nytt ATM-regelverk.

Lufftartilsynet har sammen med Samferdselsdepartementet nedlagt et omfattende arbeid i tilknytning til forordning 73/2010 (Aeronautical Data Quality), men saken kunne likevel ikke ferdigbehandles i 2013. Ved utgangen av 2013 var derfor denne saken den eneste hvor det er forsinkelse i EØS-prosessen, og hvor årsaken til dette skyldes forhold på norsk side.

2.4.2 Utvikle nasjonalt regelverk på områder som ikke er dekket av internasjonalt regelverk

Lufftartilsynet har arbeidet med flere nasjonale regelverksprosjekter i 2013. Blant annet er det satt i gang et arbeid med revisjon av forskrift for flygeoppvisning (BSL D 4-3) og utforming av en ny forskrift om såkalte Annex II luftfartøy, dvs. luftfartøy som ikke omfattes av de harmoniserte felleseuropeiske reglene på teknisk område. Arbeidet med begge disse forskriftene ventes å bli ferdigstilt i 2014. Arbeidet bidrar til oppfyllelse av Lufftartilsynets mål om å sørge for at regelverket er nyttig i forhold til formålet, oversiktlig, fullstendig og oppdatert.

I 2013 har Lufftartilsynet også arbeidet med en større endring av forskrift om merking av luftfartshinder, BSL E 2-2. Krav til merking er hele tiden en avveining mellom samfunnsnytte og kostnad. Luftfartsbransjen ønsker strengere merkekrav (bedre visuell merking og lavere innslagspunkt for merkeplikt), mens hindereierne, først og fremst kraftbransjen, ønsker mindre visuell merking, fordi man mener at strenge krav til visuell merking koster mer enn hva sikkerhetsgevinsten kan forsvare. I utkastet til ny merkeforskrift har derfor Lufftartilsynet forsøkt å finne en balanse mellom forbedret merking, miljøhensyn og økonomi. Merkeforskriften gjennomføres etter at høringsprosessen er ferdig for å sikre at de forbedringer som ligger i denne implementeres så raskt som mulig. Helikopterulykken på Sollihøgda primo 2014 har medført at Lufftartilsynet gjør nye vurderinger rundt merking langs hovedinnfartsårer.

Evetuelle endringer som følge av dette vil bli gjenstand for en ny revisjon av merkeforskriften. Hindereiere kan gjennom dagens regelverk allerede pålegges enkelte endringer.

Det ble i juli 2013 vedtatt et regelverk angående universell utforming av lufthavner. Luftfartstilsynet arbeider med en plan for implementering og dette vil kreve mere ressurser både fra myndigheter og tjenesteyter.

Luftfartstilsynet har i 2013 jobbet aktivt med evaluering og revisjon av forskrift om støyforebygging for Oslo lufthavn Gardermoen. Videre ønsker vi å trekke fram at arbeidet med forskrift om RPAS ble restrukturert i 2013 og det har vært et mål å få en bredere tilnærming til de ulike problemstillingene den nye luftfartstypen stiller. Arbeidet med begge disse forskriftsprosjektene planlegges ferdigstilt i 2014.

2.4.3 Orienterer om arbeidet med videreutvikling av sanksjonspolicyen og revidering av forskrifter som følge av endringer i luftfartsloven

Luftfartstilsynet satte i gang arbeidet med å videreutvikle sanksjonspolicyen mot slutten av 2013. Vi forventer at dette arbeidet vil slutføres i løpet av høsten 2014.

Når det gjelder revidering av forskrifter, som følge av endringer i luftfartsloven, har man på flyplass- og flysikringsområdet tatt fatt på en totalgjennomgang av forskriftene med formål å ta inn nødvendige sanksjonshjemler. For øvrig blir det i alle nye forskrifter og endringsforskrifter vurdert, og eventuelt tatt inn, hjemmel for sanksjoner i tråd med endringene i luftfartsloven.

2.4.4 Orienterer om regelverksutvikling hvor Luftfartstilsynet gir bistand til Samferdselsdepartementet på områder som ikke er delegert til LT

Luftfartstilsynet har i 2013 brukt mye ressurser knyttet til utarbeidelse av utkast til forskrifter som skal vedtas av Samferdselsdepartementet. Arbeidet har omfattet møter, både nasjonalt og internasjonalt, utarbeidelse av EØS-notater og utforming av forskriftsutkast. Videre har Luftfartstilsynet gjennomført høringer og bistått med informasjon til markedet. Luftfartstilsynet har også gitt innspill til stortingsproposisjon om SES II.

Den største ressursbruken har vært knyttet til nytt flyplassregelverk, gjennomføring av flygelederforordningen, ny ytelsesforordning, ytelsesmål RP2 lufthavnavgifter og securityområdet.

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

2.5.1 Orienterer om forholdet til media og informasjon gjennom ulike kanaler tilpasset aktuelle målgrupper

Luftfart og de ulike delene av Luftfartstilsynets virksomhet er gjennom hele året gjenstand for til dels stor oppmerksomhet fra media. Derfor skal Luftfartstilsynet ha et åpent og proaktivt forhold til media, også når saker som ikke nødvendigvis er fordelaktige for vårt omdømme settes på dagsorden. I 2013 var det spesielt en sak, som ga stor og til dels negativ medieomtale for Luftfartstilsynet.

Dette var saken i april vedrørende HMS-tilsyn med Ryanairs hjemmebase på Rygge. I forbindelse med denne saken stilte Luftfartstilsynet opp i underkant av 30 intervjuer.

I andre halvår var det spesielt stor fokus på den sterkt økende bruken av ubemannede luftfartøy (RPAS). Luftfartstilsynet har i en rekke artikler bidratt til å opplyse allmenheten om hva som kreves av tillatelser og kunnskaper for å kunne drive på med denne virksomheten. I tillegg laget vi en egen seksjon på våre nettsider, der interesserte finner svar på de oftest stilte spørsmål.

I Luftfartstilsynets medielogg ble det i 2013 registrert 281 henvendelser fra mediene, som er besvart med faktainformasjon eller intervjuer. Dette er en liten økning fra året før, da vi registrerte 262 henvendelser.

Henvendelsene førte til 3 062 større og mindre artikler der Luftfartstilsynet var nevnt, ifølge medieovervåkingstjenesten Retriever. Dette gir brutto leser-, lytter- og seertall på i overkant av 268 millioner mennesker i løpet av året og en brutto annonseverdi på i overkant av 53,8 millioner kroner i samme periode.

2.5.2 Sikkerhetsinformasjon basert på innrapporterte ulykker og hendelser, og tilgjengeliggjøring av informasjon internt og eksternt

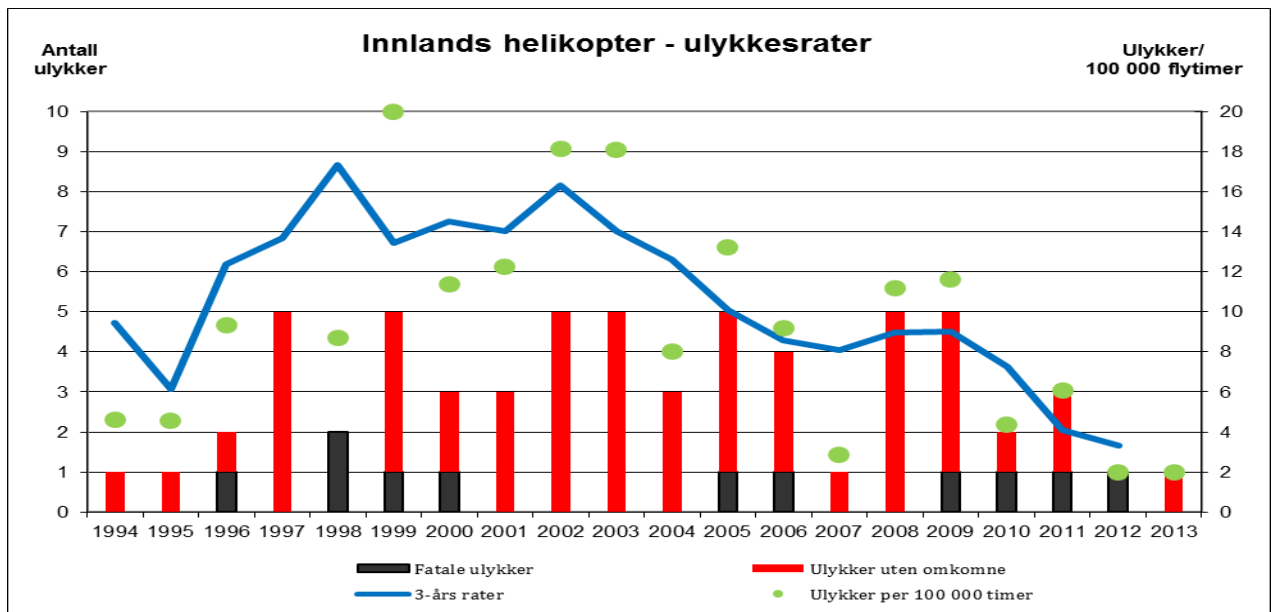
Ulykker

Ingen besetningsmedlemmer eller passasjerer ble alvorlig skadd under flyging i Norge eller med norsk luftfartøy utenlands i fjor. Dette inkluderer både privat og kommersiell flyging. 2013 er det første året uten alvorlige personskader i Luftfartstilsynets oversikter som går tilbake til 1970.

For den kommersielle luftfarten fant det kun sted ei «materieell» ulykke i 2013, altså uten alvorlige personskader, men med så store materielle skader at det klassifiserer til ulykke. Det var et lett helikopter med flere passasjerer ombord som havarerte i en alpinbakke på Vestlandet under manøvrering i lav høyde. Gjennomsnittet for antall ulykker med kommersielt luftfartøy var 14 på 1970-tallet, 10 på 1980-tallet, 7 på 1990-tallet og 6 på 2000-tallet. Kun en luftfartsulykke for kommersiell flyging i fjor, kombinert med den store økning i antall flyginger, dokumenterer at den positive sikkerhetsutviklingen fortsetter for norsk luftfart.

Ruteflyging og helikoptertransporten offshore, som har det høyeste sikkerhetsnivået i norsk luftfart, hadde fravær av ulykker i 2013. Også annen kommersiell aktivitet med «fixed-wing» hadde fravær av ulykker, for femte året på rad.

Den eneste ulykken for kommersiell luftfart fant altså sted med innlands helikopter, som har vokst til en betydelig sektor i norsk luftfart med over 50 000 flytimer årlig. Figuren under viser antall ulykker og ulykkesfrekvens (antall ulykker per 100 000 flytimer) for årene 1994-2013. Sektoren flyr som helhet stadig lengre mellom hver ulykke, men har like fullt en fatal ulykke nesten hvert år. Dette ses i figuren ved at ulykkesfrekvensen de siste ti årene er blitt lavere, mens det like fullt er svarte kolonner som representerer dødsulykker. Passasjertransport med lette helikopter skiller seg ut med høyere ulykkesfrekvens enn ambulansflyging, skoleflyging og arbeidsflyging som inkluderer underhengende last. Flere passasjerer om bord innebærer større konsekvenser i form av personskader og antall omkomne i forbindelse med ulykker. Situasjonen er derfor bekymringsverdig, og i 2009 opprettet Luftfartstilsynet Flysikkerhetsforum for innlandshelikopter for å samarbeide med operatørene for å øke flysikkerheten. FsF er omtalt annet sted i rapporten, jf. punkt 2.2.1.



Figur 2 viser årlige ulykker og utvikling i ulykkesrater for 20-års perioden.

For allmennflyging registrerte vi i 2013 fem ulykker med privat motorfly og to ulykker med seilfly, med kun mindre personskade som konsekvens.

Hendelser

Av mindre personskader som vi registrerer gjennom systemet for hendelsesrapportering er det dominerer skader på personer i kabinen på norske rutenfly. Mindre brannskader, klemskader, fallskader eller rygg-/nakkeplager etter turbulens og harde landinger er vanligst. Vi registrerte slike mindre personskader i et 60-talls hendelser for 2013, vesentlig påført kabinbesetning. Antall mindre personskader i 2013 var noe lavere enn i 2012.

Det var en alvorlig hendelse med norsk rutenfly i 2013. En Boeing 737 kolliderte med en måke under utkltring fra Kastrup. Store vibrasjoner i den ene motoren gjorde at besetningen valgte å returnere. Antall kollisjoner mellom luftfartøy og fugl i 2013 var rekordhøyt, med 418 kollisjoner innlands Norge. Også andre hendelser med større fugler i 2013 og sporadiske ulykker utenfor Norge minner oss på det store skadepotensialet. For flyselskapene innebærer en birdstrikte betydelige kostnader i form av forsinkelser og kanselleringer.

Under skoleflyging med et lett luftfartøy (Cirrus SR20) over Tysfjord, falt Flight Display ut samtidig som flygebesetninga opplevde røykutvikling i cockpit. Pilotene returnerte og landet på Evenes med motoren i gang etter at de hadde slått av elektriske systemer. Havarikommisjonen har startet undersøkelser av denne alvorlige hendelsen.

Luftfartstilsynet har etablert og startet overvåking av noen sikkerhetsindikatorer som representerer forløpere til - og kjente årsaksfaktorer i - historiske og framtidige ulykker. Noen av disse indikatorene er i en moden tilstand ved at informasjonsbildet er godt og vi over tid har overvåket bidrag og fordeling på hendelsene som faller inn under definisjonen. Et eksempel på slike modne sikkerhetsindikatorer for norsk luftfart er «tap av separasjon i lufta», med flere underliggende indikatorer som «brudd på tildelt høyde», «luftromsinntrengning» og «feil i

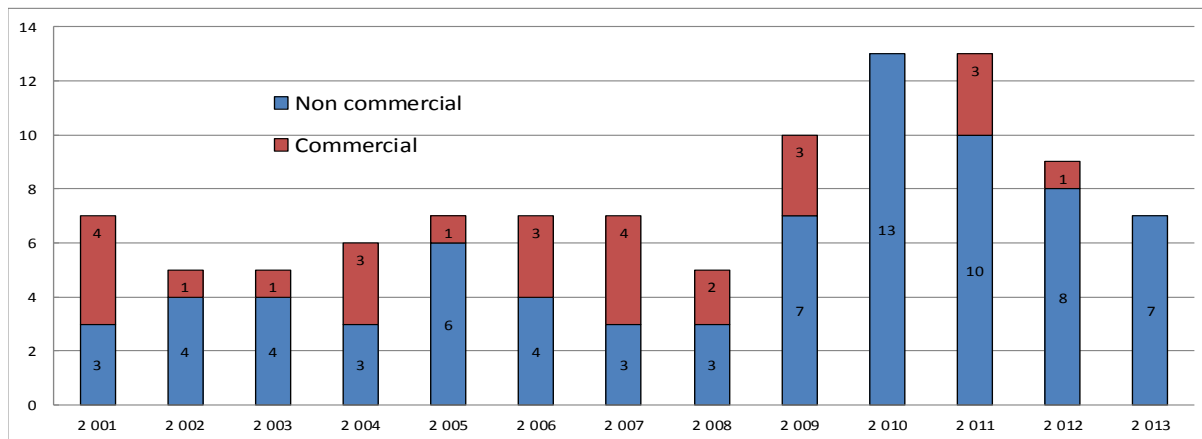
radarovervåkning for ATM21». Det var 78 hendelser der krav til separasjon i kontrollert norsk luftrum ble brutt i 2013, og det vil være referanse for sikkerhetsmål framover – både innenfor ytelsesstyringsregimet på flysikringsområdet og i et kommende flysikkerhetsprogram. Alvorlighetsklassifisering av hendelsene sammen med oversikt over bidrag fra ATM, operative feil/avvik og militær påvirkning gir et godt grunnlag også for prioriteringer i forbedringsarbeidet. Vi tar sikte på å publisere også denne indikatoren med kontinuerlig oppdatering på våre nettsider, etter at de fagmiljøene som står for rapportering og størst involvering i disse forholdene blir hørt om utforming og detaljgrad.

Noen av sikkerhetsindikatorene viste tydelig tendens for året som gikk. Økningen i antall fuglekollisjoner var for norsk territorium på over 30 %. Det må gi økt fokus på bekjempelse av denne trusselen mot flysikkerheten. Også hendelser med uregjerlige passasjerer om bord på norske rutefly viser en klar økende tendens, som man må se i sammenheng med den store økningen i internasjonale flyginger ut fra Norge og med norske rutefly. Også omfanget av skader som påføres luftfartøy på bakken har hatt en klart økende tendens. Trusselen fra bruk av laserpekere mot luftfartøy har derimot hatt en kontinuerlig positiv nedgang siden toppåret i 2010. Også tekniske problemer med ATM-utstyr på de norske kontrollsentralene viser en nedgang i forhold til tidligere år.

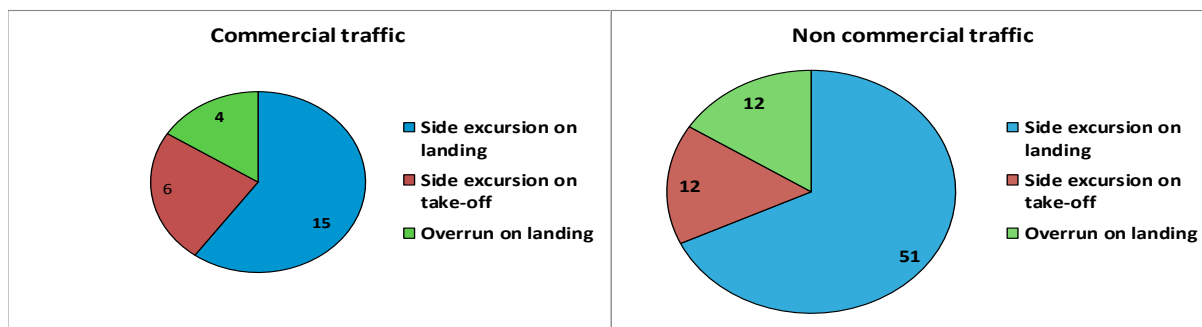
En ny sikkerhetsindikator som ble ferdigstilt i 2013 var utforkjøring fra rullebanen, se figuren under. Den er spesiell siden den ligger høyere i alvorlighet enn de fleste andre sikkerhetsindikatorer som understøtter ulykker. Utforkjøring av rullebanen i forbindelse med avgang og landing er den vanligste ulykkestypen for både tunge og lette fly, og halvparten av rullebaneutforkjøringene i Norge har blitt klassifisert som ulykke på grunn av materielle skader. Like fullt viser 2013 og siste tiårsperiode en entydig positiv utvikling for kommersiell (tung) luftfart, som illustrert i figuren. Her har antall ulykker avtatt uansett hvordan vi velger å dele opp perioden, samtidig som aktiviteten (her best målt i antall flybevegelser) har hatt stor økning. For allmennflyging (lette fly) ser vi av figuren dessverre motsatt tendens, med økning i antall utforkjøring per år. Det har heller ikke vært en tilsvarende økning i aktiviteten for private luftfartøy som kunne forklart økningen i antall ulykker. Videre ser vi at den dominerende typen utforkjøring i Norge er til siden etter landing (se de øverste kakediagrammene). Av årsaksfaktorer for norske utforkjøring legger vi merke til teknisk bidrag for 40 % av sakene for kommersiell flyging i hele perioden og at 43 % av utforkjøringene med privatfly hadde sidevind eller vindskjær som årsaksfaktor. Dette er illustrert i de nederste kakediagrammene. Underliggende indikatorer til Runway excursion inkluderer ugunstige baneforhold på flyplassene, feil på flyets landingsunderstell, ustabile innflyginger og unormal kontakt med rullebane. Disse er delvis etablert internt i Luftfartstilsynet.

A veer off or overrun off the runway surface, only applicable during either the take-off or landing phase. The excursion may be intentional or unintentional. To be used for helideck and helipads as well as runways.

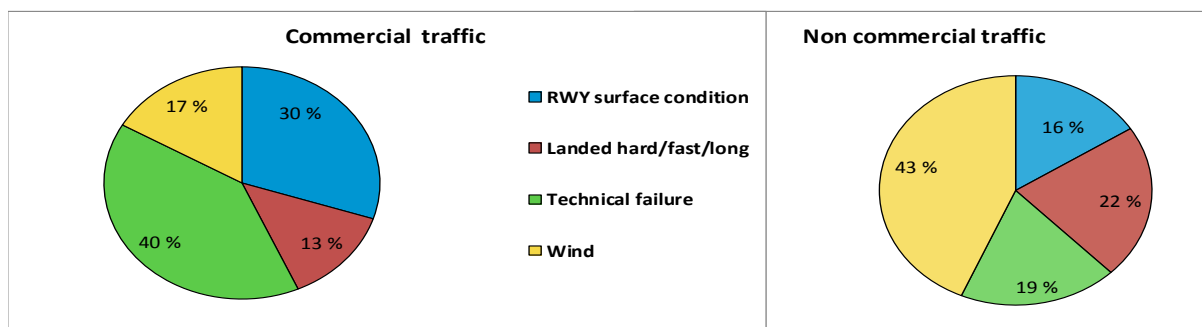
Excursions yearly count



Excursion type 2001-2013



Excursion - Contributing factors 2001-2014

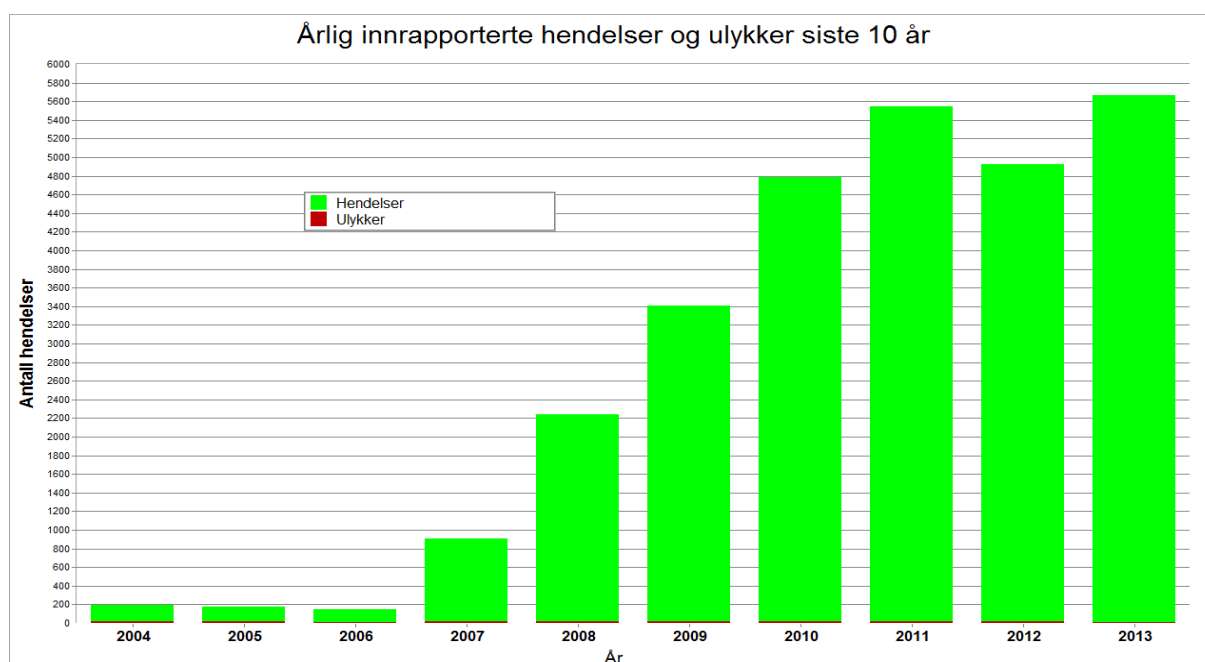


Figur 3 viser indikator 24. Runway excursion med utvalgte fordelinger.

Formidling av sikkerhetsinformasjon fra ulykker og hendelser

Sentralt i utvikling av informasjonen er den langsiktige overvåkingen gjennom ulykkesrater og ulykkeskategorier for ulike typer flyging. For å understøtte disse og se tendenser og utvikling i kortere perspektiv har vi de etablerte sikkerhetsindikatorene. Utvalgte indikatorer publiseres kontinuerlig på våre nettsider, og flere slike indikatorer er planlagt publisert i en overordnet form som ikke eksponerer enkeltorganisasjoners sikkerhetsbidrag.

Internt har Luftfartstilsynet mer detaljert informasjon om bidrag fra deler av luftfartssystemet på de etablerte indikatorene og vi har andre sikkerhetsindikatorer som ut fra en vurdering av sensitivitet ikke publiseres. Disse viser typiske feil og svakheter i luftfartssystemet der enkeltorganisasjoner eksponeres i stor grad. Disse er nyttige for intern bruk i tilsynsarbeidet. Oversikten over sikkerhetsindikatorene som understøtter de lange flysikkerhetsmålingene må forbedres framover, for bedre å synliggjøre hvordan de samvirker og inngår i en struktur med flere nivåer. En tydeligere struktur vil gjøre det mulig å knytte industriens ytelse og bidrag i hendelser opp til nasjonale nivåer og videre knytte disse opp mot konkrete flysikkerhetsmål. Et slikt rammeverk vil gjøre det mulig å knytte sammenhenger og prioriteringer mellom nasjonale sikkerhetsmål (ICAOs Tier 1 eller high-level safety performance indicator, SPI) og det mer praktiske sikkerhetsarbeidet som foregår og skal utvikles videre med industrien (ICAOs Tier 2 and 3 SPI), slik sikkerhetsdialogen mellom sikkerhetsstyringssystemer (SMS²²) hos tjenesteytere og statens sikkerhetsprogram (SSP²³) er tenkt å være.



Figur 4 viser årlig volum av ulykker og hendelser som er innrapportert til Luftfartstilsynet.

Figuren over viser at 2013 var et nytt toppår for hendelsesrapportering i Norge, med mer enn 5600 hendelser fra nesten 7 000 rapporteringer på skjemaet NF-2007. De fleste lufttrafikkenhetene og flyplassene har etablert og innarbeidet en grunnleggende god rapporteringskultur og gjennomføring. Der vi for bare noen få år siden erfarte at egne (negative) bidrag fra lufttrafikkjenesten til trafikkhendelser med alvorlighet ikke ble rapportert fra dette miljøet, klarer vi ikke lengre å se slike eksempler. Også noen av de større operatørene har en sunn sikkerhetsrapportering, mens enkelte viser en langt svakere gjennomføring.

I en videreutvikling av statistikkplattformen er Luftfartstilsynet i gang med å realisere en ny inngang til den nasjonale hendelsesdatabasen til intern bruk i tilsynsarbeidet. Her er inngangen til databasen organisasjonene i norsk luftfart, og to forhold belyses. Rapportering fra organisasjonen («compliance element») som viser hvor på skalaen mellom 0 (dårlig

22 Safety Management System.

23 State Safety Program.

rapportering) og 1 (god rapportering) organisasjonen befinner seg. Her måler vi rapporteringsgrad i forhold til produksjon og utvikling over tid, samt bedømmer helhetlig gjennomføring i organisasjonene i en skala fra dårlig til god. Europeisk undersøkelse over 80 operatører danner grunnlaget for denne inndelingen. Dette blir det mest praktiske verktøyet for å følge opp hvordan organisasjoner med ansatte som er underlagt krav til hendelsesrapportering, faktisk rapporterer, med bakgrunn i kultur, tilrettelegging og kommunikasjon internt.

Det andre forholdet som skal belyses er hva den enkelte organisasjon har vært involvert i. Dette illustreres ved en hendelsesprofil med enkeltsaker for organisasjonene, der eksponering i de etablerte sikkerhetsindikatorerne og bidrag til hendelsene («performance element») skal synliggjøres.

2.5.3 Arbeidet med å gi god informasjon til markedet og i forbindelse med dette skape møteplasser for formidling av kunnskap og markedskommunikasjon

Lufftartilsynet hadde i løpet av året ansvaret for gjennomføringen av to større arrangementer rettet mot markedet. Disse kommer til en rekke andre møteplasser for skolesjefer, tekniske sjefer osv.

I januar arrangerte Lufftartilsynet i samarbeid med European Aviation Safety Agency (EASA) en EASA Workshop på Gardermoen. Lufftartilsynet var fasilitator og tok det økonomiske ansvaret, slik at rundt 140 deltakere fra Norge, Norden og Baltikum fikk direkte kontakt med regelverksutviklingsoffiserer i EASA gjennom to dager. Tilbakemeldingene fra både deltakere, foredragsholdere og EASA er meget positive. Vi vurderer kontinuerlig lignende arrangementer for å gi norske lufftartsaktører en god innsikt i både regelverksprosesser og kunnskap om eksisterende regelverk.

I slutten av februar arrangerte Lufftartilsynet Lufftartilskonferansen som i 2013 samlet rundt 350 deltakere og foredragsholdere. Årets konferanse (2013) fikk svært gode tilbakemeldinger fra deltakerne, mye takket være et spesielt godt program og et profesjonelt gjennomført arrangement. Planlegging og gjennomføring av konferansen skjer gjennom bruk av interne ressurser i Lufftartilsynet, noe som er kostnadseffektivt og som settes pris på av deltakerne. Dette gjør at svært mange små og store aktører prioriterer deltakelse på konferansen, siden de også kommer i direkte kontakt med mange av Lufftartilsynets ledere og ansatte.

Lufftartilskonferansen er blitt den ledende sivile lufftartilskonferansen i Nord-Europa, og Lufftartilsynet vil også i årene som kommer prioritere gjennomføring av dette svært populære arrangementet.

I 2013 hadde også Lufftartilsynet ansvaret for planlegging, utforming og gjennomføring av kommunikasjonstiltak i forbindelse med valget til ICAOs Råd under ICAOs 38. generalforsamling i Montreal i september og oktober. Det ble blant annet utgitt et «Nordica Magazine», faktaark om den



norske kandidaten og det norske kandidaturet, samt andre profileringstiltak. Magasinet ble spesielt godt mottatt, og var i forkant av generalforsamlingen distribuert fysisk og elektronisk til interessenter rundt om i verden. I tillegg var Luftfartstilsynet til stede under første del av generalforsamlingen med egne kommunikasjonsressurser og hadde ansvaret for oppdatering av nyhetsartikler på en egen dedikert seksjon på Luftfartstilsynet.no, samt utsendelse av daglige rapporter til interesserte. Internettseksjonen hadde rundt 5 000 besøk under generalforsamlingen, og i underkant av 100 personer hadde meldt seg som mottakere av dagrapportene.

I 2013 har Luftfartstilsynet også aktivt tatt i bruk Facebook, Twitter og LinkedIn i sin kommunikasjon mot markedet og samfunnet for øvrig. De tre kanalene kommer i tillegg til våre internettsider. Monitorering og oppdateringer av de sosiale mediekanalene skjer ved hjelp av eksisterende ressurser, og Luftfartstilsynet har fått om lag 300 følgere på de tre kanalene hver seg og vi forventer en kraftig økning av dette antallet i løpet av 2014.

2.6 - Mål 6: Høy kompetanse innenfor områdene offentlig forvaltning, tilsynsvirksomhet og luftfartsfag, og skal yte god service som sakkyndig på disse områdene

2.6.1.1 Hvordan implementering av nytt fagsystem – Empic EAP effektiviserer og sikrer kvalitet på arbeidet

Luftfartstilsynet har over lengre tid hatt fokus på implementeringen av nytt fagsystem Empic EAP. Fagsystemet legger til rette for en kvalitativt bedre saksbehandling og effektivisering innen alle områder der det brukes, og bidrar til en bedre utnyttelse av de dataene som mottas og samles inn. Ved utgangen av 2013 gjenstod fortsatt implementering av 1 av 14 moduler. Implementerte moduler må fortsatt bearbeides før full effekt kan tas ut, og dette arbeidet forsetter gjennom 2014. For å sikre framdrift i gjenstående arbeid, er det nedsatt en innsatsgruppe som skal støtte prosjektet, samt ivareta en tverrfaglig rådgivning i videre arbeidsplan.

2.6.1.2 Hvordan implementering av kvalitetssystem – SoluDyne effektiviserer og sikrer kvalitet på arbeidet

I 2013 hadde vi fokus på å tilpasse kompetansemodulen og ta i den i bruk for det operative området. Dette har vært et krevende arbeid der Operativ avdeling har definert kompetansekravene og tilhørende opplæring i henhold til nytt regelverk. Det gjenstår fortsatt noe når det gjelder å definere kurs, hvilke kurs gir som gir hvilken kompetanse, hvem som skal ha hvilken kompetanse, og hvem som skal ha hvilken kontinuerlig opplæring og hvor ofte. Når denne informasjonen er ferdig utarbeidet og lagt inn i kompetansemodulen, vil den være et effektivt redskap for kompetansestyring i Luftfartstilsynet. Luftfartstilsynet vil gjøre en kostnuttnevurdering før en eventuell beslutning om å ta i bruk kompetansemodulen fullt ut for hele organisasjonen.

Høsten 2013 ble det utviklet nye kurs i verktøyet SoluDyne for å ivareta opplæringsbehovet av medarbeiderne i Luftfartstilsynet. De første kursene ble gjennomført på slutten av året. Dette markerer starten på en mer systematisk og omfattende opplæring enn det vi tidligere har hatt.

Alle medarbeiderne skal gjennom et grunnkurs, uavhengig av hvor lenge de har vært ansatt. Grunnkurset skal sikre at alle er i stand til å finne fram i SoluDyne, der blant annet alle prosedyrene lagres, og kan melde avvik der. Videre skal alle som legger inn prosedyrer eller skal behandle avvik gjennomføre et saksbehandlertkurs. Alle nyansatte får nå en kort innføring om kvalitetssystemet i det obligatoriske innføringskurset kort tid etter tiltredelse.

Høsten 2013 ble det etablert en innsatsgruppe for kvalitetssystemet bestående av kvalitetssjefen og representanter for ledergruppen. Innsatsgruppen skal sikre at implementering av kvalitetsstyringssystemet, utvikling av verktøyet SoluDyne og kvalitetsforbedring i Luftfartstilsynet er forankret i ledelsen.

2.6.2 Arbeidet med videreutvikling og forbedring av forvaltningskompetansen

2.6.2.1 Saksbehandlingsrutiner

I 2013 ble prosedyren for forskriftsarbeid revidert og inneholder nå en detaljert beskrivelse av alle trinn i prosessen slik at vi sikrer god kvalitet på arbeidet.

Luftfartstilsynet har ønsket å styrke kompetansen rundt regelverksutvikling i EU og EØS-prosessen, samt den påfølgende gjennomføring av regelverk i Norge. I den forbindelse mener vi at lederne har en sentral rolle. Det har derfor vært holdt et internt kurs i emnet for Luftfartstilsynets utvidede ledergruppe.

Når det gjelder grunnopplæring i forvaltningsrett og forvaltningskompetanse som sådan, skal nevnes at kursfrekvensen er doblet sammenliknet med tidligere år. Grunnkurset har tidligere vært holdt én gang i året, mens vi fra 2013 har holdt to kurs - ett i januar og ett i juni. Dette for å sikre at nyansatte ikke skal måtte vente for lenge før de får denne opplæringen.

I 2013 er det også arbeidet med utforming av et kortere e-læringskurs i forvaltning, slik at nyansatte så tidlig som mulig skal kunne tilegne seg kunnskap om de sentrale kravene som forvaltningen plikter å etterleve.

I de ulike fagavdelingene har det i 2013 jevnlig vært gjennomført kortere oppfriskningskurs i forvaltningsrett.

Luftfartstilsynet har ikke gjennomført noen internrevisjon av forvaltningskompetansen i 2013. Internrevisjon, og bedre målretting av slik revisjon, vil inngå i arbeidet som Luftfartstilsynet har satt i gang med å utvikle et forbedringsprogram for forvaltningskompetansen i Luftfartstilsynet.

2.6.2.2 Regelverkskompetanse

Kursvirksomhet på flere plan er iverksatt og under iverksettelse. Det gjennomføres jevnlig kurs både for nyansatte og erfarne medarbeidere mht. forvaltningsrett og reglene om offentlighet i forvaltningen.

Kompetanseutvikling på de materiellrettslige reglene foregår i de enkelte fagavdelingene.

Som en del av revidering av prosesser/prosedyrer for regelverksutvikling, vil opplæring og work shops o.l. gjennomføres for å sikre implementering av det nye kompetet.

2.6.2.3 Organisering og ledelse av arbeidet

Arbeidet med videreutvikling og forbedring av forvaltningskompetanse skjer gjennom vårt daglige arbeid i tillegg til planlagt opplæringsaktivitet, samt bruk av kvalitetssikringsssystemet. I 2013 ble det også igangsatt styrket opplæring av nye medarbeidere med vektlegging av forvaltningskompetanse. Det har i 2013 pågått arbeid med forbedring av arbeidsprosesser gjennom revidering av prosedyrer og dette arbeidet vil bli videreført i 2014. Det vil bli gjennomført et helhetlig forbedringsprogram for forvaltningskompetanse i løpet av 2014-15.

2.6.2.4 Internrevisjon av forvaltningskompetanse

Det er (*på grunn av ressursutfordringer*) ikke gjennomført særskilt internrevisjon av forvaltningskompetanse i 2013. En målrettet revitalisering av internrevisjonskonsept og prosedyrer gjennomføres i 2014.

2.6.3 Kompetansekartlegging og planlegging av kompetanseutviklingen på kort og lang sikt for hele organisasjonen, samt hvordan vi sørger for tilstrekkelig dokumentasjon

Kompetansekartleggingen i Luftfartstilsynet er i dag basert på formalkompetanse og erfaring og er vurdert ut fra kravene til nåværende og fremtidige arbeidsoppgaver. Det foretas gapanalyse for å avklare hvilke kompetanse som er nødvendig. Opplæringsmetoden er både tradisjonell klasserom, økende antall e-læringskurs, selvstudium og on-the-job training. Den grunnleggende opplæring som er felles for alle nye medarbeidere og felles for alle nye inspektører er organisert gjennom den interne opplæringskatalogen. Denne rulleres hvert år og inneholder over 50 kurs. I 2013 var det 460 deltakere på kurs gjennom opplæringskatalogen. For å sikre den nødvendige grunnkompetanse er flere av kursene obligatoriske, bl.a. innen forvaltningskompetanse og innen inspektørrollen. Opplæring utover felles grunnopplæringen foretas av hver seksjon og fagavdeling.

Luftfartstilsynet foretar en habilitetsvurdering av medarbeiderne, knyttet til de oppgaver de skal løse. Slike vurderinger kan medføre at vedkommende ikke kan utføre påtenkte oppgave. Dette skaper tidvis kapasitetsproblemer, noe som i 2013 var tilfelle på det flyoperative området.

Luftfartstilsynet i gang med et prosjekt som gir oss et godt verktøy for strategisk kompetansestyring- og dokumentasjon. Hensikten er bl.a. å sørge for at inspektørkompetansen settes inn i et helhetlig og langsiktig løp. Kjernekompetansen kjennetegnes ved at den tar lang tid å bygge opp og ikke er lett å erstatte. Fra ansettelse tar det ca to år å bygge opp kjernekompetansen hos inspektørene slik at de kan jobbe selvstendig. Dette er ressurskrevende for organisasjonen som helhet og for hver enkelt inspektør. Den langsiktige kompetanseutviklingen bygger på regelverkskrav fra EASA og ICAO, krav fra Samferdselsdepartementet og egne strategiske vurderinger, spesielt av spisskompetansen. Luftfartstilsynet vurderer administrative verktøy som kobler kompetansen og arbeidsoppgaver og hvor sporing av kompetansen kan skje på et helhetlig organisasjonsnivå. Systemet kan også bidra til å sikre systematisk vedlikehold av kompetanse når vi har fastsatt tidsrom for oppdatering av kompetansen. Dette skjer i prosjektet med utvikling av kompetansemodule i Luftfartstilsynets kvalitetssystem. Prosjektet omfatter også en fastsettelse av hvilket nivå vi skal ha innenfor de ulike kompetanseområdene. Når prosjektet er ferdig for operativ avdeling, skal resten av Luftfartstilsynet gjennom samme prosess. Arbeidet er omfattende og har krevd mye ressurser foregående år. Prosjektet blir videreført i 2014.

Om aktivitetsplikten i likestillingsloven (§1a), diskriminerings- og tilgjengelighetsloven (§3)

Pr. 31.12.13 var det 184,3 årsverk, i tillegg tre ubesatte stillinger. 72 kvinner og 115 menn var ansatt i LT ved årsskiftet. De dokumentene som utgjør Luftfartstilsynets samlede policy innenfor dette området er:

- Handlingsplan for likestilling og inkludering i Luftfartstilsynet
- Hovedavtale med lokal tilpasningsavtale for Luftfartstilsynet

Luftfartstilsynet har som mål å legge forholdene til rette slik at kvinner og menn har like muligheter når det gjelder ansettelse, kompetanseutvikling og opprykk. Ledere har et særlig ansvar for aktivt å fremme likestilling og kvinner motiveres til å søke lederstillinger.

Luftfartstilsynet har nedfelt i sin prosedyrebeskrivelse for rekruttering og oppfølging av nytilsatte og i sitt personalreglement at bl.a. kunngjøringsteksten ikke skal være diskriminerende og at kunngjøringen er i samsvar med den til enhver til gjeldende handlingsplan for likestilling. Luftfartstilsynet oppfordrer kvalifiserte kandidater uansett kjønn, etnisitet og funksjonshemming til å søke med følgende tekst: « *Et godt arbeidsmiljø er preget av mangfold. Vi oppfordrer kvalifiserte kandidater til å søke uavhengig av kjønn, funksjonsevne eller kulturell bakgrunn.* » Dette innebærer blant annet at dersom det er kvalifiserte søkere med innvandrer bakgrunn eller som oppgir å være funksjonshemmet / yrkeshemmet, skal minst én av disse søkerne innkalles til intervju. Arbeidsplassen vil om nødvendig bli lagt til rette for personer med nedsatt funksjonsevne.

2.7 – Mål 7: Ha aktivt samarbeid med Forsvaret for å sikre en best mulig koordinering mellom sivil og militær luftfart

2.7.1 Samarbeidet med Forsvaret om regelverk og operasjoner knyttet til UAS (Unmanned Aerial Systems)

Luftfartstilsynet er ved behov i kontakt med forsvaret på forskjellig nivåer.

Luftfartstilsynet har utgitt ny AIC24 knyttet til UAS [RPAS]. Tidligere AIC fra 2010 var utdatert og i arbeidet med ny AIC var det dialog med Forsvaret og Avinor. Luftfartstilsynet behandler forløpende søknader om RPAS operasjoner som krever dedikert luftrom. Aktiv informasjon og dialog med aktørene i Forsvaret har bidratt til økt forståelse for hvilke krav som stilles for RPAS operasjoner.

2.7.2 Samarbeidet med Forsvaret om NEFAB og andre spørsmål som gjelder SES II

Det er etablert et koordineringsforum mellom Luftfartstilsynet og Forsvaret (K-forum MAA/CAA) og mandat er under ferdigstilling. Det har vært tre møter i K-forum i 2013 i tillegg til ett kontaktmøte mellom Generalinspektøren for Luftforsvaret og Luftfartsdirektøren.

K-forum har behandlet aktuelle saker knyttet til nytt regelverk, arbeidet i NEFAB og SES-prosesser.

Forsvaret er sammen med Luftfartstilsynet representert i NEFAB Civil/Military Committee og det har vært avholdt 4 møter i 2013. Latvia har ledet arbeidet i komiteen. Forsvaret har begrensede

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

ressurser i forhold til å følge opp arbeidet i NEFAB og å delta i koordineringsaktiviteter. Dette hemmer fremdrift i arbeidet og tidvis er det utfordrende å få koordinert en norsk posisjon på aktuelle saker.

Lufftartilsynet søker å involvere Forsvaret i aktuelle regelverksprosesser, men grunnet ressursutfordringer uteblir nødvendige tilbakemeldinger fra Forsvaret. Manglende engasjement fra en så viktig aktør som Forsvaret medfører risiko for at Lufftartilsynet ikke fanger opp aktuelle problemstillinger som kan berøre Forsvaret etter at regelverket er implementert.

2.7.3 Arbeidet med FUA (Flexible Use of Airspace)

Samarbeidet i FUA fungerer tilfredsstillende og det har totalt vært avholdt 7 møter i FUA ekspertgruppe. Det er behandlet mange luftromssaker og vi har et fungerende system for å løse de konflikter som måtte oppstå med hensyn til bruk av luftrommet.

Vi erfarer at det tidvis er vanskelig å få avgjørelser, saksbehandling, deltakelse og ressurser fra Forsvaret. I tillegg kan det vurderes tettere kontakt mellom sivil og militær HLAPB, spesifikt for å avklare prinsipielle spørsmål.

Lufftartilsynet opplever ved flere anledninger mangel på kompetanse spesifikt på luftrom, fra Forsvarets side. Rotasjonsordninger på Forsvarets personell medfører hyppige endringer av personell i nøkkelroller, noe som medfører at det kommer inn nye personer uten tilstrekkelig kompetanse på luftromsspørsmål. Det kan sies at det er Lufftartilsynet/Avinor som står for kontinuiteten i luftromsplanleggingen ved Forsvarets øvelser, og dette kan tidvis by på utfordringer i dette arbeidet.

2.8 Mål 8: Samfunnssikkerhet og beredskap skal være en integrert del av Lufftartilsynets virksomhet

2.8.1 Arbeidet med revisjon av mandatet for Sikkerhetsrådet for luftfarten

Det i 2013 er utformet forslag til nytt mandat for Sikkerhetsrådet for Luftfarten. Forslaget er sendt over til Samferdselsdepartementet for eventuell politisk behandling for det gjøres gjeldende.

2.8.2 Arbeidet med å vurdere risikoen for anslag mot sikkerheten, i lys av utviklingen i Securityregelverket og i samarbeid med relevante myndigheter

Lufftartilsynet fører kontinuerlig tilsyn med at reglene som skal forebygge anslag mot sikkerheten i luftfarten. Vi har i 2013 utført et rekordhøyt antall aktiviteter rettet mot dette området, og vil særlig gi honnør til PST for et meget godt samarbeid og engasjement.

Lufftartilsynet har utarbeidet Risikovurdering for sivil luftfart i Norge for 2013. Denne er gradert og gjort tilgjengelig for relevante brukere. Den skal bidra til å redusere risiko for anslag gjennom å gi aktørene kunnskap om ulike scenarioer og derigjennom kunne prioritere innsats.

Arbeidet i sikkerhetsrådet for Luftfarten er en pågående aktivitet som bidrar til sikkerhetsspørsmål som angår luftfarten diskuteres og forankres tverrfaglig i relevante etater. Sikkerhetsrådet mandat er i 2013 revidert og fremlegges i 2014 til politisk behandling.

Øvelser i situasjonshåndtering på områdene terror, ulykke og vulkansk aske er gjennomført med basis i våre krise- og beredskapsplaner.

2.8.3 Informere om planverk og informasjon

2.8.3.1 Arbeidet med å ha et egnet og oppdatert planverk som identifiserer tiltak ved terrortrusler og eventuelle fremtidige terrorhandlinger på luftfartsområdet

Luftfartstilsynets krise- og beredskapsplaner er revidert, og et prosjektarbeid med sikkerhet- og sårbarhetsanalyse pågår ved utgangen av 2013. Resultater av dette skal presenteres i et toppleder møte april. Siste halvår 2013 har vi øvd på situasjonshåndtering innenfor områdene terror, ulykke og vulkansk aske. Dette er også gjort i samspill med relevante aktører.

2.8.3.2 Arbeidet med å jevnlig øve planverk som nevnt i pkt 2.8.3.1

Se punkt 2.8.3.1.

2.8.3.3 Arbeidet med å medvirke til at det til enhver tid er på plass et hensiktsmessig og gradert samband og rutiner til rask informasjonsflyt til og fra Samferdselsdepartementet og andre aktuelle myndigheter

Innføringen av et hensiktsmessig og gradert samband blir ikke ferdigstilt før i 2014. Kompenserende tiltak er innført, slik at kommunikasjonen i en krisesituasjon vil fungere tilfredsstillende. Dette vil bli beskrevet i egen ekspedisjon til Samferdselsdepartementet.

3 – Vilkår og krav som går på tvers av målene

3.1 Arbeidet med forsvarlig risikostyring og intern kontroll og hvordan dette fungerer

Risikostyring i Luftfartstilsynet vil bli en del av vårt helhetlige styringssystem. Et første steg er å sikre en standardisering av en enkel fremgangsmåte på avdelingsnivå. Dette knyttes til hovedmål og delmål i Tildelingsbrevet. For å skape bedre effekt av internrevisjon ser vi nå over våre prosedyrer og gjennomføringsevne. Vi har utarbeidet plan for internrevisjon i 2014, og i tillegg til obligatoriske temaer som skal kontrolleres vil vi ha spesiell fokus på prosedyrer. Forventet effekt er bedre standardisering, sortering av fellesprosedyrer og andre avdelingsvise prosedyrer. Dermed oppnås forbedret kvalitet og effektivitet i hvordan vi løser oppgavene. Vi håper også at standardiserte prosedyrer indirekte kan bidra til omdømme gjennom at vi fremstår enda mer profesjonelle.

3.2 Arbeidet med utvikling av et helhetlig styringssystem som inkluderer risikostyring

Luftfartstilsynet har igangsatt en prosess med å utvikle og implementere et helhetlig styringssystem i 2013. Arbeidet fortsetter i 2014 og frist for fullført implementering er satt til 1. august 2014, jf. Tildelingsbrev 2014.

Det er lagt vekt på å etablere enkle strukturer som kan gi varig god effekt på resultatoppnåelse. Det sentrale elementet i en helhetlig styringsmodell ble implementert gjennom prosjektet Resultatledelse i 2013. Evalueringen så langt er at dette har vært en suksess. Vi opplever at ledergruppen jobber mer disiplinert, vi oppnår standardisering og vi styrker samarbeid og tverrfaglig samspill. Justeringer av konseptet fortsetter i 2014, samtidig med at andre elementer, inkludert risikostyring blir definert i grensesnitt til resultatledelse og øvrige delprosesser og komponenter. Et viktig suksesskriterium er at styringsmodellen skal sikre kvalitet og effektivitet i ressursutnyttelsen i Luftfartstilsynet.

4 – Økonomi

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

4.1 Andre rapporteringer

Luftfartstilsynets budsjett blir vedtatt av Stortinget som en del av statsbudsjettet. Økonomirapporteringen omfatter utgifter og inntekter i kontantregnskapet i henhold til innrapportering til statsregnskapet. I tillegg følger Luftfartstilsynet opp øvrige statlige rapporteringskrav.

4.2 Budsjettkontroll

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

Budsjetttramme

Luftfartstilsynet hadde i 2013 samlede bevilgninger på kr 197,6 millioner, hvorav kr 189,8 millioner utgjorde den ordinære bevilgningen i statsbudsjettet. Tabell nedenfor viser hvordan den samlede bevilgningen fordeler seg på de forskjellige poster.

Bevilgning år 2013	Beløp (i kr.)
<i>Bevilgning i statsbudsjett for 2013, jf Prop. 1 S/Innst. 13 S (2012-2013)</i>	189 800 000
<i>Overføring fra driften for 2013</i>	6 159 000
<i>Budsjettmessige virkninger av lønnsoppgjøret 2012, SDs brev av 261012</i>	1 640 000
<i>Refusjoner og utfakturering for Rådhusgata 2 (post 02)</i>	10 066 067
<i>Refusjoner fødselspenger/lærlinger/sykepenger (post 16, 17, og 18)</i>	2 401 721
Samlet budsjetttramme for 2012	210 066 788

Tabell 9: Finansiering år 2013

Regnskap

Luftfartstilsynet hadde i 2013 utgifter på kr 205,7 millioner. Justert for refusjoner på kr 12,4 millioner utgjorde utgiftene kr 193,3 millioner. Med en samlet bevilgning på kr 197,6 millioner gir det en mindretgift på kr 4,3 millioner. Se regnskapsoppstilling nedenfor, som er i hht. Finansdepartementets krav i R-8/2013.

Kapittel 1313 - Post 01	Beløp (i kr.)	Beløp (i kr.)
<i>Bevilgning iht. saldert budsjett for 2013</i>		189 800 000
<i>Overført fra 2012</i>		6 159 000
<i>Lønnsregulering</i>		1 640 000
Sum bevilgning		197 599 000
Sum regnskap (se spesifikasjon «sum driftsutgifter» i tabell 9)		205 765 267
Merutgift		8 166 267
<i>Regulering etter fullmakter:</i>		
<i>Kap. 4313, post 02 – Refusjoner fakturert</i>		10 066 067
<i>Kap. 4313, post 16 – Refusjon fødselspenger</i>	405 887	
<i>Kap. 4313, post 17 – Refusjon lærlinger</i>	61 917	
<i>Kap. 4313, post 18 – Refusjon sykepenger</i>	1 933 917	2 401 721
Sum fullmakter		12 467 788
Mindreutgift		4 301 521

Tabell 10: Regnskapsoppstilling for år 2013

Spesifisert økonomirapportering opp mot bevilgning og analyserende forklaring på vesentlige avvik følger nedenfor. Alle regnskapstall fremkommer etter kontantprinsippet.

Driftsutgifter, kapittel 1313				
Post	Underpost	Beløp (i kr.) Regnskap	Bevilgning*	Avvik
01	11 <i>Stillinger</i>	118 849 867		
	13 <i>Bistillinger</i>	713 610		
	14 <i>Lærlinger</i>	126 095		
	18 <i>Trygder, pensjon</i>	9 928 345		
	Sum lønn og godtgjørelse	129 617 917	128 940 000	
01	21 <i>Maskiner, inventar, utstyr</i>	1 837 419		
	23 <i>Reiseutgifter, kurs, mv.</i>	19 114 909		
	24 <i>Kontortjenester</i>	15 329 408		
	25 <i>Konsulenttjenester mv.</i>	9 385 255		
	26 <i>Andre driftskostnader</i>	396 292		
	27 <i>Vedlikehold og drift av transp.m.</i>	258 325		
	29 <i>Drift av bygning, lokalleie</i>	29 825 742		
	Sum post 01 - andre driftsutgifter	76 147 350	62 500 000	
	Overført fra 2012		6 159 000	
	Sum driftsutgifter	205 765 267	197 599 000	-8 166 267
Inntekter og refusjoner, kapittel 4313				
Post	Underpost	Beløp (i kr.) Regnskap	Bevilgning*	Avvik
	Sum post 01-01 Inntekter fra tilsyn	137 884 662	140 400 000	-2 515 338
02	01 <i>Refundert, fakturert</i>	10 066 067		
16	11 <i>Refundert fødselspenger, lønn</i>	405 887		
17	11 <i>Lærlinger</i>	61 917		

18 11 Refusjon sykepenger, lønn	1 933 917		
Sum post 02, 16, 17 og 18 – Refusjoner	12 467 788	0	12 467 788
Sum inntekter og refusjoner	150 352 450	140 400 000	9 952 450

Tabell 11: Økonomirapportering i hht kontantregnskap med avvik i forhold til budsjett år 2013.
*) Bevilgningene er gitt på én driftspost for utgifter og én for inntekter. Forklaringene er derfor i hovedsak knyttet til driftspostene. Beløpet inneholder både ordinær bevilgning, overføring fra driften året før og budsjettmessige virkninger av lønnsoppgjøret.

Resultat 2013	Resultat (i T.kr.)	%-vis andel av utgifter	Budsjett (i T.kr.)	Avvik Bud-Res
Lønnsutgifter	129 617			
Refusjoner lønn fødsels-/sykepenger, lærlinger	-2 401			
Sum lønnsutgifter	127 216	65,8 %	128 940	1 724
Andre driftsutgifter	76 147			
Refusjoner, fakturert	-10 066			
Sum driftsutgifter	66 081	34,2 %	68 659	2 578
Totale kostnader	193 297	100,0 %	197 599	4 302
Totale inntekter fra tilsyn	137 884	71,3 %	140 400	2 515

Tabell 12: Resultat 2013

Driftsutgifter, kapittel 1313, post 01

Luffartstilsynets lønnsutgifter var i 2013 kr 129,6 millioner. Justert for lønnsrefusjoner kr 2,4 millioner gir det en samlet lønnsutgift på kr 127,2 millioner, som er kr 1,7 millioner lavere enn budsjetttrammen på kr 128,9 millioner. Den samlede årlige lønnsutgiften er økt med 7,9 % fra 2012, og utgjorde en relativ andel på 65,8 % av Luffartstilsynets samlede utgifter i 2013 som totalt var på kr 181,1 millioner. Økning i lønnsutgiftene skyldes lønnsøkninger og flere stillinger.

Luffartstilsynets driftsutgifter kr 76,1 millioner, justert for fakturerte refusjoner kr 10,0 millioner, gir en samlet driftsutgift på kr 66,1 millioner, som er kr 2,6 millioner lavere enn budsjetttrammen på kr 68,7 millioner. Den samlede driftsutgiften er økt med 4,4 % fra 2012. Luffartstilsynet har brukt mindre utgifter enn budsjettet på kurs/kompetanse, IKT og bygningsmessig drift.

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

Refusjoner i forbindelse med viderefakturering av husleiekostnader for lokaler i Oslo utgjør kr 9,3 millioner. I tillegg består refusjoner av fakturerte oppdrag for Petroleurstilsynet på kr 0,7 millioner. Refusjoner tilknyttet fødsels-/sykepenger og lærlinger utgjør kr 2,4 millioner.

Driftsinntekter fra tilsynsvirksomheten, kapittel 4313, post 01

Luffartstilsynets gebyrinntekter utgjorde kr 137,8 millioner, noe som er en økning på 18,2 % fra 2012. Gebyrinntektene ble kr 2,5 millioner lavere enn budsjettet, som skyldes lavere aktivitet enn forventet.

Økonomisk utvikling i Luffartstilsynet i 2013

Diagrammet nedenfor viser fordeling av Luffartstilsynets utgifter på de største utgiftspostene.

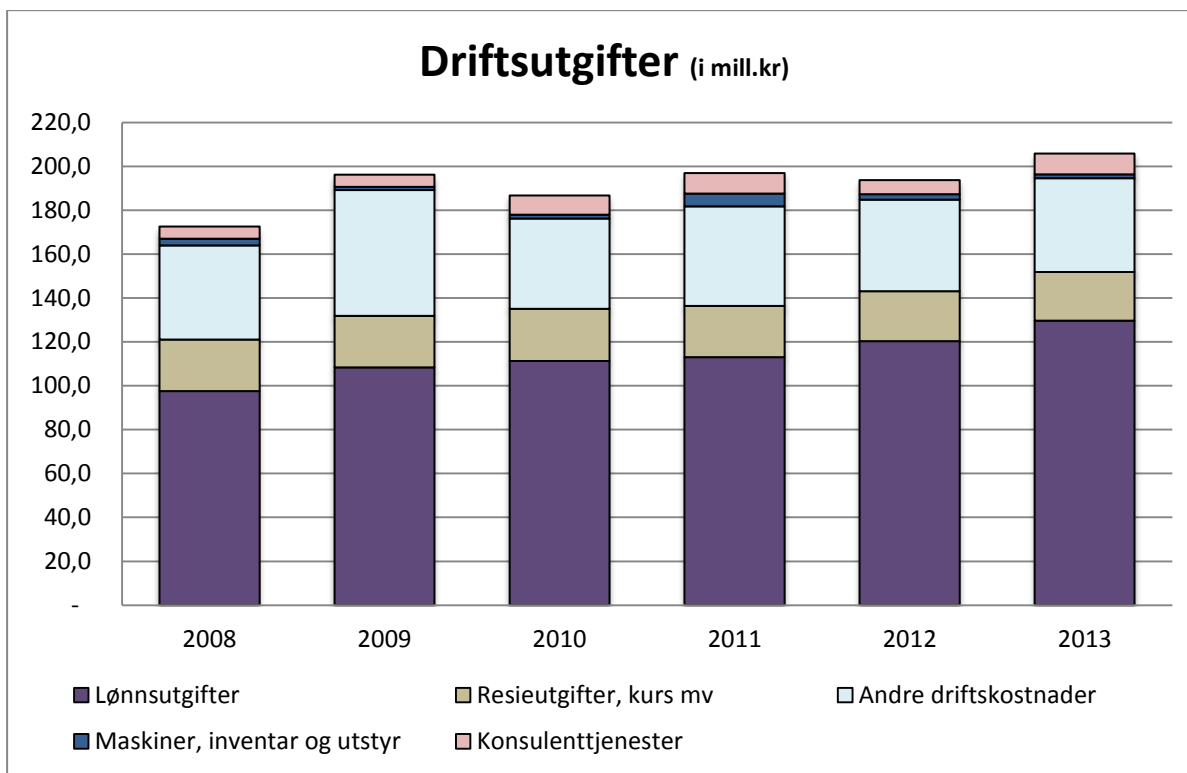


Diagram 3: Utvikling i driftsutgifter siden 2008.

De totale utgiftene er økt fra 2012 til 2013. Lønnsutgiftene har økt og utgjør en relativ andel på 63 %. Reise, kurs og kompetansekostnadene har vært stabile de fire siste årene og utgjorde i 2012 kr 22,2 millioner, noe som er en relativ andel på 10,8 % av de totale utgifter. Andre driftsutgifter utgjorde i 2013 kr 42,7 millioner, som er tilsvarende nivået i 2012 og utgjør en relativ andel på 20,7 %. Utgifter knyttet til innleide tjenester er økt til kr 9,4 millioner og ligger på samme nivå som i 2011, og utgjorde en relativ andel på 4,6 % av de totale utgiftene det siste året.

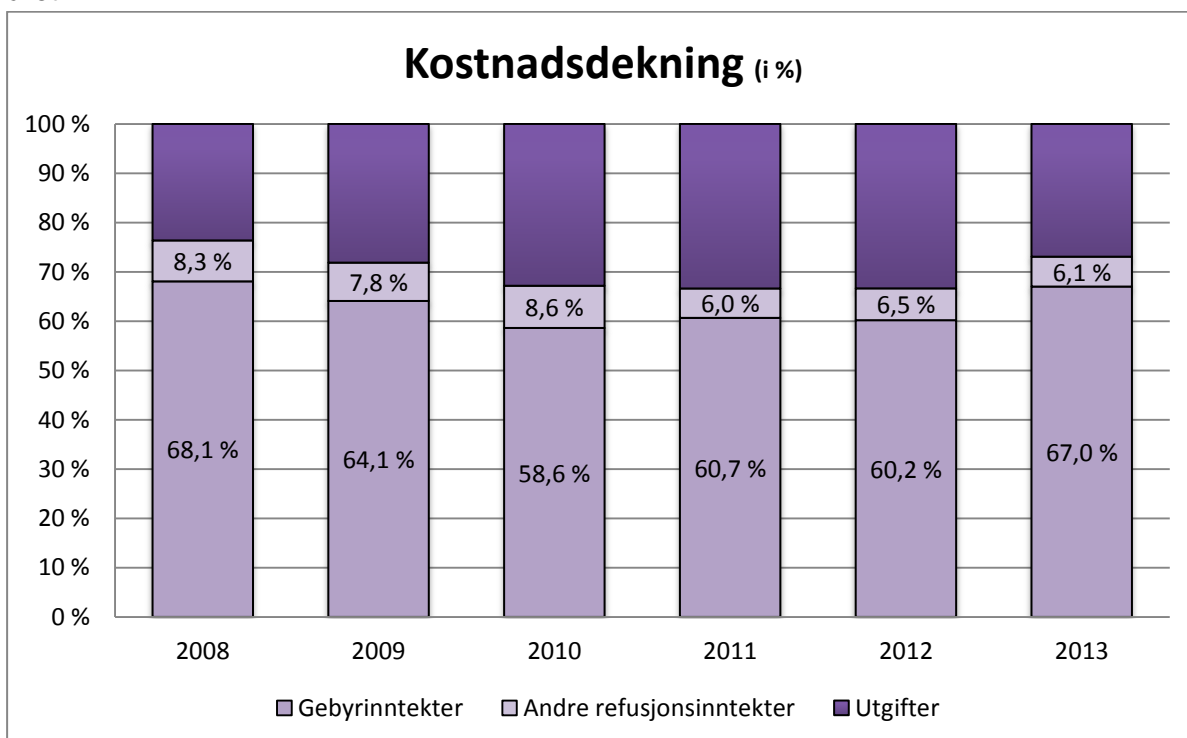


Diagram 4: Andel inntekter i forhold til totale utgifter siden 2007

Inntektene utgjorde 67 % av de totale utgiftene i 2013. Dette er en økning fra året før, og vi må tilbake til 2008 for å finne tilsvarende inntektsandel.

4.3 Status for Luftfartstilsynets prosjekter

Revisjon av rapporteringssystemet for ulykker og hendelser i luftfarten

Prosjektet har etablert revidert skjema NF-2007 i Altinn med nynorsk, norsk og engelsk tekst samt en forenklet innlogging for utenlandske operatører i samarbeid med SHT. Forskrift BSL A 1-3 er revidert og endringen publisert i AIC-N. AIC-I er publisert med informasjon om forenklet rapportering i Altinn for rapporteringspliktige utenlandske operatører. Det er utviklet ett nytt mottaks- og saksbehandlingsverktøy som er tatt i bruk av alle relevante seksjoner og avdelinger i Luftfartstilsynet. Gjenstående arbeid i prosjektet er å få utarbeidet en elektronisk oversikt i saksbehandlingsverktøyet over åpne og lukkede sikkerhetstilrådinger til intern bruk i Luftfartstilsynet. Dette verktøyet vil også være tilknyttet Statens havarikommisjon for transport sin database over sikkerhetstilrådinger (Safety Recommendation Information System, SRIS) slik at Luftfartstilsynet til enhver tid har en oppdatert oversikt over åpne og lukkede sikkerhetstilrådinger. EMPIC, som er leverandør av verktøyet, har signalisert at de tidligst kan starte med utformingen i september 2014. Luftfartstilsynet prøver å få konsulenten til å framskynde arbeidet, men tar høyde for at det fortsatt vil ta noe tid å ferdigstille prosjektet.

Luftfartskonferansen

Prosjektet Luftfartskonferansen 2013 ble avsluttet med gjennomføringen av arrangementet 27. og 28. februar. Evalueringen viste at langt de fleste av 350 deltakerne er fornøyde eller svært fornøyde med både program og arrangementet for øvrig. Regnskapet ble avsluttet med et resultat på omlag 110 000 kroner mindre enn det som var budsjettert. Dette beløpet ble tilbakeført annen drift i Luftfartstilsynet.

Sikkerhetsrådet for luftfarten

Det har i 2013 vært gjennomført fire møter. Engasjementet og møtekvaliteten er god. Rådet er et nyttig samarbeidsorgan hvor sikkerhetsspørsmål som angår luftfarten diskuteres og forankres tverrfaglig i relevante etater. Det rapporteres særskilt på aktivitet.