



Luftfartstilsynet
CIVIL AVIATION AUTHORITY - NORWAY

ÅRSRAPPORT 2016

“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
hovedkontor i Bodø

Foto: Rami Abood Skonseng

INNHALDSFORTEGNELSE

1. Leders beretning	4
2. Introduksjon til virksomheten og hovedtall	6
2.1. Samfunnsoppdrag	7
2.2. Ansatte og årsverk	8
3. Årets aktiviteter og resultater	10
3.1. Flysikkerhet	10
3.1.1. Turøyulykken	10
3.1.2. Flyoperativt område	12
3.1.3. Teknisk område	13
3.1.4. Flymedisinsk område	13
3.1.5. Arbeidsforhold i luftfarten	14
3.1.6. Flyplass – og flysikring	14
3.1.7. Security	15
3.1.8. Økonomisk tilsyn	15
3.1.9. Prosesser for styring av flysikkerhet	15
3.1.10. Andre forhold	16
3.2. Samfunnssikkerhet og beredskap	17
3.2.1. System for krisehåndtering	17
3.2.2. IKT-sikkerhet, herunder cybersecurity	17
3.3. Regelverksarbeid og internasjonalt arbeid	18
3.3.1. ICAOs 39. generalforsamling (Assembly)	19
3.4. Samfunnsnytte	20
3.4.1. Arbeid med å redusere miljøbelastning fra flystøy	20
3.4.2. Konesjon for å drive eller inneha landingsplass	20
3.4.3. Sivilt/militært samarbeid	20
3.5. Kommunikasjon	21
3.5.1. Droner	21
3.5.2. Nye nettsider	21
3.5.3. Samfunnskontakt	21
3.5.4. En enklere hverdag for folk flest	21
3.6. Kompetanse	22
4. Styring og kontroll i virksomheten	23
4.1. Ressurser, rammefaktorer og effektivitet	23
4.2. Omstilling	23
5. Vurdering av framtidssiktene	25
5.1. Teknologiske utviklingstrekk	25
5.2. Europeisk utvikling	25
5.3. Digitalisering av arbeidsprosesser	26
5.4. Endringer i offshore helikoptersektoren	26
5.5. Cyber security/IKT-sikkerhet	26
5.6. Flysikkerhetsstyring	27
5.7. Ubemannet luftfart	27
5.8. Prosjekt for allmennflygning og luftsport (PAL II)	27

6. Årsregnskap	28
6.1. Ledelsens kommentar årsregnskapet 2016	28
6.2. Årsregnskap	29
6.3.1. Prinsippnote til årsregnskapet	29
6.3.2. Bevilgningsrapporteringen	29
6.3.3. Artskontorrapporteringen	29

Vedlegg:

1. Målstruktur 2016, kort status
2. Antall tilsyn for perioden
3. Oppfølging av rapporter og tilrådninger fra havarikommisjonen
4. Sikkerhetsinformasjon basert på innrapporterte ulykker og hendelser
5. Risikomatrise
6. Oversikt over ansatte fordelt på kjønn, stillingskategorier og lønn

1. LEDERS BERETNING

Turøy-ulykken, globaliseringen og den sikkerhetspolitiske situasjonen var viktige forhold som preget luftfarten i 2016. Det er en hard konkurranse mellom flyselskapene, både for tradisjonell ruteflyging og for helikoptertrafikk innland og offshore. Luftfartstilsynet registrerer betydelige strategiske endringer hos operatørene, både strukturelt og driftsmessig.

Dette fører til nye problemstillinger innen fortolkning og etterlevelse av regelverket. Luftfarten har komplekse systemer, prosesser og operative miljøer. Med et høyere tempo i endringene og introduksjon av kreative løsninger hos operatørene, blir det behov for flere og mer omfattende analyser og risikovurderinger. Dette setter både myndigheter og aktørene i markedet på nye prøver. Luftfartstilsynet må evne å ha oversikt, sørge for tilfredsstillende kontrollvirksomhet og gjøre tøffere ressursmessige prioriteringer fremover.

2016 ble først og fremst preget av den dypt tragiske **helikopterulykken ved Turøy** 29. april. Dette var den verste ulykken i norsk luftfart på over 20 år og 13 mennesker omkom. Ulykken satte sitt preg på alle berørte, norsk luftfart og på oss. Statens Havarikomisjon for Transport arbeider med å finne grunnårsaken til ulykken. Luftfartstilsynet har også jobbet intensivt med oppfølgingen av ulykken. Her er det gjort et godt og grundig arbeid. Ulykken førte også til at vi besluttet å sette helikoptertypen EC225LP på bakken umiddelbart etter ulykken. Senere ble samtlige av fartøystypene EC225LP og AS332L2 satt på bakken. Dette har skapt mange utfordringer for både myndighetene og industrien. Det har blitt jobbet kontinuerlig for å finne gode løsninger slik at konsekvensene av flyforbudet blir håndterbare. Luftfartstilsynet har blant annet hatt god dialog med og gitt støtte til Statens Havarikomisjon for Transport. I tillegg har vi hatt møter med mange nasjonale interessenter, det europeiske

flysikkerhetsbyrået EASA og Airbus Helicopters. Ikke minst har Luftfartstilsynet hatt nytte av et tett og godt samarbeid med britisk luftfartsmyndighet. I skrivende stund gjelder det nasjonale flyforbudet fortsatt i både Norge og Storbritannia. Luftfartstilsynets holdning er, og har hele tiden vært, at vi ikke opphever flyforbudet før vi er sikre på at helikoptrene er trygge å fly.

Selv om **flysikkerheten** fikk et tilbakeslag ved Turøy-ulykken, er det generelle bildet i norsk luftfart tilfredsstillende. Når det gjelder offshore helikopter må vi helt tilbake til 1997 for å finne den forrige fatale ulykken. Men med et marked i stor endring bør offshore-helikopter følges nøye fremover.

For **innlands helikopter** har det vært en positiv utvikling de siste årene når en ser på forholdet mellom antall ulykker og antall flytimer. Men antallet ulykker og alvorlige hendelser er fremdeles så høyt at denne virksomheten vil få stor oppmerksomhet i tiden som kommer. Luftfartstilsynet har blant annet hatt bedre tilgang på inspektører i 2016 enn året før. Vi har dessuten økt aktivitetsnivået og gjennomført uanmeldte sekundærbase- og feltinspeksjoner. I sum gir dette et bedre bilde av hvordan innlands helikopter drives i praksis.

Den kolossale utviklingen innenfor **droner** (ubemannet luftfart) fortsetter. Flyging av droner utgjør en risiko for kollisjon med bemannede luftfartøy. Det er derfor viktig å gi aktørene god informasjon om sikker flyging av droner. Vi har drevet et utstrakt

informasjonsarbeid for å gi kunnskap og skape gode holdninger hos aktørene, noe som allerede har gitt positiv effekt. Dette arbeidet fortsetter i 2017. Luftfartstilsynet vil også vurdere å ta i bruk andre virkemidler i henhold til vår reaksjonspolicy. Vi ønsker å tydeliggjøre ansvar og risiko ved alvorlige brudd på regelverket. En økt strategisk satsing på å bygge kompetanse og kapasitet vil være nødvendig for å håndtere en økende portefølje i årene som kommer.

Et annet område der målbevisst sikkerhetsarbeid har gitt en positiv effekt er innen **teknisk utdanning**. Nå er tilstanden tilfredsstillende etter en periode der Luftfartstilsynet avdekket store og til dels alvorlige avvik.

I 2016 har vi også satt i gang nye **samarbeid med andre etater**. Sammen med Statens vegvesen har vi gitt droneoperatører muligheten til å ta eksamen ved landets trafikkstasjoner. Brukerne av tjenesten er veldig godt fornøyde med løsningen. Dette digitaliseringsprosjektet har vært en suksess og gitt både brukerne og oss en effektiviseringsgevinst. Vi vil utvide ordningen til også å gjelde eksamen for privatflygere.

Terrorfaren er fremdeles høy og luftfarten er et attraktivt mål. Sikkerheten på landsiden (områdene utenfor sikkerhetskontrollen) har fått økt oppmerksomhet etter terroraksjonene i Brussel og Istanbul. Innsatsen i 2016 har vært rettet mot å sikre at etablerte sikkerhetstiltak i luftfarten holder rett nivå, og at luftfarten evner å respondere

på endringer i trusselbildet på en rask og tilfredsstillende måte.

Tempoet i endringene i omverden øker. Et felles utviklingstrekk som preger alle aktørene i luftfarten, inkludert Luftfartstilsynet, er behovet for **omstilling**.

I 2015 satte Luftfartstilsynet i gang et omfattende omstillingsarbeid med flere deloppgaver. I 2016 startet vi et prosjekt som skulle komme fram til en ny anbefalt organisasjonsmodell. Vi har analysert våre interne prosesser og eksterne leveranser. Vi har blant annet hatt dialog med mange eksterne interessenter for å få innspill til hva som er en effektiv luftfartsmyndighet. Arbeidet førte fram mot en ny organisasjonsmodell. Den ble etablert den 1. januar 2017. Den nye modellen har en tydelig linjestruktur, sikrer tverrfaglige prosesser med klart definerte roller og ansvar. Vi skal jobbe annerledes, smartere og mer effektivt. Gjennom 2017 vil vi steg for steg implementere nye delprosesser og ny metodikk. Det er spesielt oppgaver som analyse, flysikkerhetsstyring, tilsyn og sikkerhetsdialog (safety promotion) som vil bli organisert på en ny måte. Vi forventer å få effekter og gevinster fra 2018 og framover.

Våre forventninger er at organisasjonen skal bli mer standardisert, ha bedre helhetlige

risikovurderinger, yte mer effektive tjenester og ha et bedre samspill med operatører og brukere. Vi vil også prioritere digitalisering. Målet er å effektivisere og å etablere automatiserte og selvbetjente løsninger. Digitaliseringsarbeidet pågikk i 2016, og vil få enda større omfang i årene som kommer.

Vi ser at vår kompetanse innenfor "**human factors**" må prioriteres og styrkes i vår organisasjon. Bakgrunnen for dette er blant annet oppfølgingen av Germanwings-ulykken i 2015, vår egen rapport "Rusmidler i sivil luftfart" og oppfølging av arbeidsmiljøet for flygende personell.

Luftfartstilsynet blir noen ganger utfordret i enkeltsaker. Det er bra fordi det skjerper oss. For å opprettholde vår legitimitet må og skal vi ha fokus på **kvalitet i forvaltningen**. I 2016 fullførte vi vårt forbedringsprogram i forvaltningskompetanse, noe som har gitt gode resultater.

Luftfartstilsynet har en viktig rolle i forbindelse med **samfunnssikkerhet**. Vi har fullført implementeringen av et IT krisehåndteringsverktøy (LuftCIM). Vi har hatt flere kriseøvelser og vil utvikle både system og egne ferdigheter videre i 2017.

Luftfartstilsynet har gjennom 2016 levert tjenester og resultater i henhold til de

målene som vi har vært omforent om med oppdragsgiver. Dette inkluderer avtale om å forskyve leveranser på enkelte delmål fra tildelingsbrevet 2016 til 2017 som en følge av meget arbeidsintense oppgaver og oppfølging etter Turøy-ulykken. Dette kom på toppen av det igangsatte omstillingsarbeidet, og det gjorde at det var fornuftig å omprioritere mål og ressurser på noen få områder. Prioriteringene ble gjort ut fra luftfartsaktørens behov, og etter en vurdering av den flysikkerhetsmessige betydningen.

Til tross for disse justeringene oppnådde vi på flere områder svært høye tall og gode resultater innenfor flysikkerhetsarbeid, inkludert antall gjennomførte tilsyn og godkjenning av nye droneoperatører. Andre viktige oppgaver har vært implementering av nytt krisehåndteringssystem, gjennomførte regelverksoppgaver og omfattende arbeid med konsesjoner flyplasser og miljøoppgaver. Organisasjonen evnet med andre ord å ha et totalt sett høyt leveransenivå, samtidig med at vi hadde stram økonomistyring, og en restriktiv bemanningsplanlegging gjennom året. Dette gjorde oss i stand til å starte 2017 med ny organisasjon og ha et økonomisk handlingsrom for kompenserende tiltak i det første driftsåret - der oppgaver, prosesser og personer skal tilpasses ny modell.

Bodø 15. mars 2017

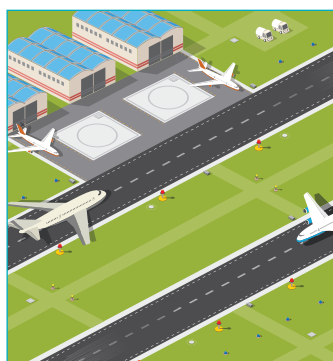


Lars Kobberstad
luftfartsdirektør

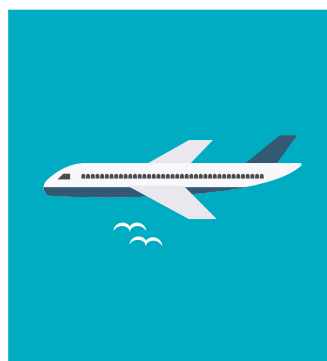
2. INTRODUKSJON TIL VIRKSOMHETEN OG HOVEDTALL

Tall over industrien

Hvem er det vi fører tilsyn med?



793 Motordrevne fly
267 helikopter
151 Seil-/motorseilfly
20 ballonger



Digital søknad om
bakgrunnssjekk:
8 206 personer

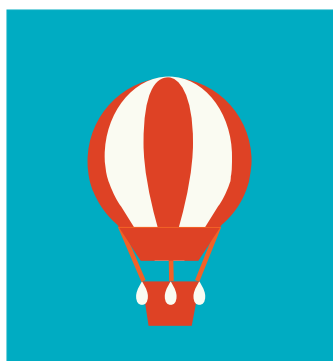
77 flyplasser
39 helikopter-
landingsplasser
11 lufttrafikkjenester

Totalt
127 tilsynsobjekter



29 fly- og
helikopterselskap
1 organisasjon for
allmennflyging

2000 registrerte
droneoperatører
og **400** godkjente
droneoperatører



700
organisasjoner og personer
med ansvar for security

82 Vedlikeholds-
organisasjoner



1400
sertifikater for
allmennflygere
3165
pilotsertifikater

875
trafikktilatelser

672
tilsyn

1048 flyteknikere
520 flygeledere
62 flyleger

...og mange flere!

2.1 Samfunnsoppdrag

Luftfartstilsynet er et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet. Luftfartstilsynet har hovedansvaret for tilsynet med norsk sivil luftfart. Vi er en aktiv pådriver for sikker og samfunnsnyttig luftfart i tråd med overordnede målsetninger for regjeringens samferdselspolitikk. Luftfartstilsynet er også tillagt ansvar for å føre tilsyn med arbeidsmiljøet for flygende personell.

Luftfartstilsynets virksomhet omfatter ikke ansvarsområder som hører inn under andre offentlige organer, herunder politiet, Arbeidstilsynet, Post- og teletilsynet, Petroleumstilsynet og Sjøfartsdirektoratet. Luftfartstilsynet ble opprettet og skilt ut fra Luftfartsverket 1. januar 2000 og har hovedkontor i Bodø. Våre kjerneoppgaver er godkjenningprosesser, virksomhetstilsyn, regelverksutvikling, informasjon og kommunikasjon samt samfunnsikkerhet og beredskap.

Luftfartstilsynet skal blant annet:

- se til at aktørene i sivil luftfart oppfyller gjeldende regelverk,
- ha oppmerksomhet rettet mot de sikkerhetsmessige utfordringene knyttet til utviklingen i rammevilkårene for luftfarten, og hvilke konsekvenser disse vil få for tilsynsarbeidet,
- delta aktivt i internasjonale fora med særlig betydning for norsk luftfart,
- sørge for at regelverket ut fra formålet er oppdatert, oversiktlig og fullstendig,
- drive aktivt informasjonsarbeid overfor aktørene i luftfarten og samfunnet ellers,
- i kraft av sin fagkompetanse yte god service som sakkyndig innenfor luftfart,

- ha aktivt samarbeid og dialog med Forsvaret for å sikre en best mulig koordinering mellom sivil og militær luftfart,
- gi råd til Samferdselsdepartementet, på eget initiativ og på forespørsel, i saker vedrørende luftfartsvirksomhet,
- føre Norges Luftfartøyregister (NLR),
- forberede klagesaker overordnet departement,
- følge opp sikkerhetstilrådingene fra Statens havarikommisjon for transport.

Luftfartstilsynet presenterer oppdaterte ulykkesrater for norske luftfartøy innenfor ulike typer flyging. Dette gjør vi ved en analyse av opplysninger vi får inn gjennom luftfartsbransjens pålagte innrapportering av ulykker og hendelser. Sammen med ulykkeskategorier (typer ulykker) representerer ulykkesratene det oppnådde fysisk sikkerhetsnivået som kan følges årlig og over lengre tidsperioder.

Luftfartstilsynets virksomhet styres gjennom instruks, årlig tildelingsbrev, etatsstyringsmøter samt løpende dialog. Luftfartsdirektøren og assisterende luftfartsdirektør utøver den daglige ledelsen av Luftfartstilsynet. Hver avdeling ledes av en avdelingsdirektør. Luftfartsdirektør, assisterende luftfartsdirektør og avdelingsdirektørene utgjør ledergruppe og kriseledelse.

Stein Erik Nodeland var luftfartsdirektør fra og med 1. august 2012 til utgangen av 2016. 15. februar 2017 tiltrådte Lars Koberstad som luftfartsdirektør.

2.2 Ansatte og årsverk

Per 31.12.2016 hadde Luftfartstilsynet 178 ansatte; 173 fast tilsatte og 5 i engasjement eller vikariat. I 2016 sluttet 14 fast ansatte, og ytterligere to engasjementer ble avsluttet. 9 nye faste ansatte ble tilsatt gjennom året, 7 nye engasjement og 1 gikk over fra engasjement til fast stilling.

I 2016 gjennomførte to lærlinger fagprøve innenfor henholdsvis IKT og administrasjon. Luftfartstilsynet fikk to nye lærlinger høsten 2016.

Luftfartstilsynet utførte 162 årsverk i 2016*.

(*beregning av årsverk er endret fra årsrapport 2015 til årsrapport 2016. Luftfartstilsynet har fra 2016 tatt i bruk DFØs mal i henhold til veiledning til års-rapport. Forklaring på nedgang fra 2015 til 2016 er blant annet færre ansatte, flere vakanser samt økning i lønnsrefusjon)

Organisasjonsenheter	Ansatte
Stab	12
Juridisk avdeling	8
Operativ avdeling	42
Teknisk avdeling	29
Flyplass- og flysikring	33
Security avdeling	15
Analyseavdeling	9
Administrasjon	30
Sum	178

Luftfartstilsynet har hovedkontor i Bodø, samt syv ansatte i Oslo knyttet til flymedisinsk seksjon på Blindern og SAFA-virksomhet lokalisert på Gardermoen.

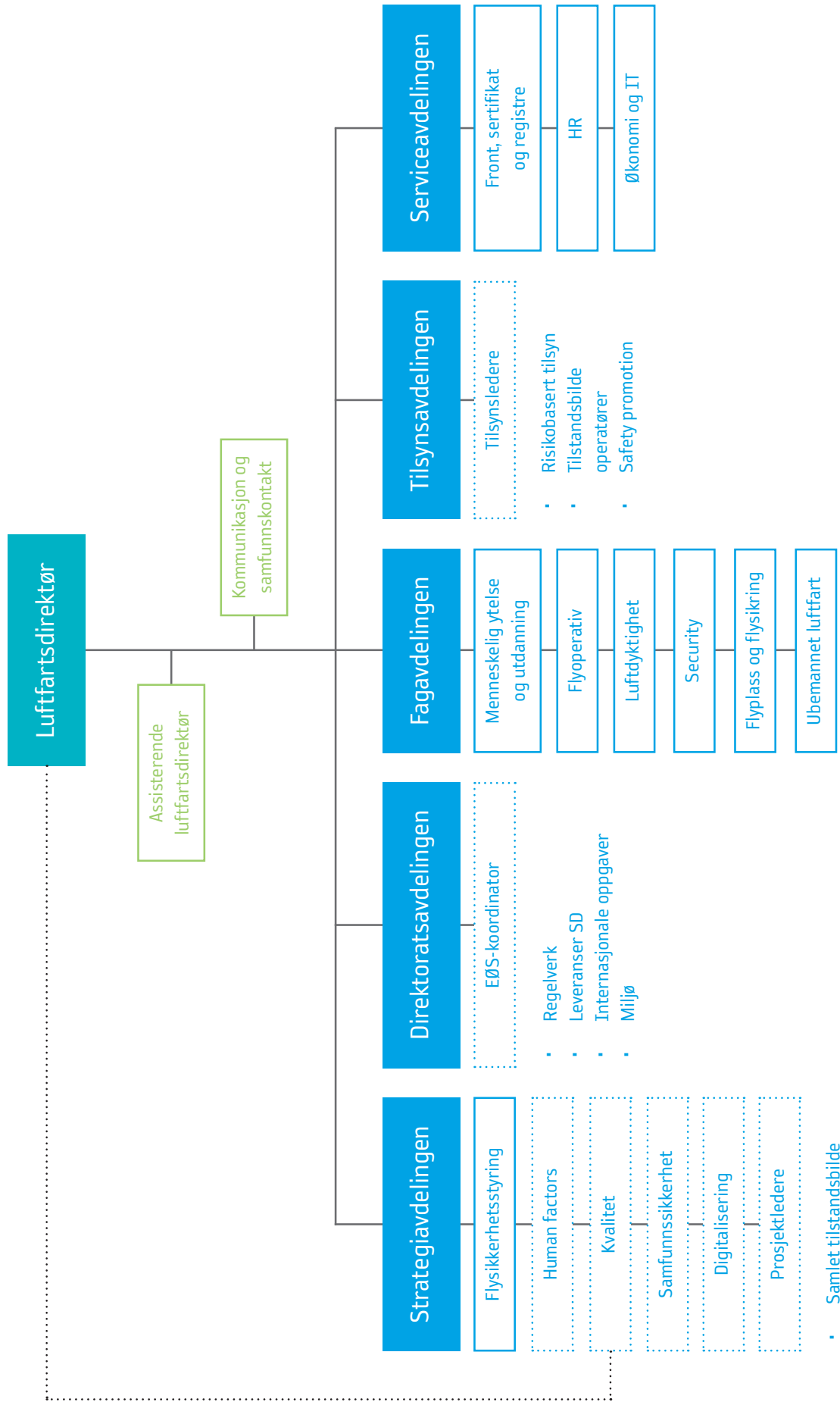
Luftfartstilsynet tilstreber likestilling i sine ansettelser. Ved utgangen av 2016 var 38 % av de ansatte kvinner, 62 % menn. I ledergruppen var kvinneandelen 40 % på samme tidspunkt.

For 2016 hadde Luftfartstilsynet en turnover på 7,7 % medregnet avgang til pensjon, og 5,5 % uten. Luftfartstilsynet har de senere år opplevd en forbedret rekrutteringssituasjon. For enkelte spisskompetansstillinger kan det fortsatt være vanskelig å rekruttere, da enkelte fagområder kjennetegnes av få kvalifiserte arbeidstakere på området. I tillegg kommer at vi på disse områdene konkurrerer med privat arbeidsmarked, hvor blant annet lønnsnivået er høyere enn hos staten.

Nøkkeltall	2016	2015	2014
Årsverk	162	173	174
Samlet tildeling post 01-99	198 403 000	196 148 000	201 601 000
Utnyttelsegrad post 01-99	93,5	96,3	94,6
Driftsutgifter	186 001 055	192 675 393	203 945 094
Lønnsandel av driftsutgifter	73,4	72,4	69,14
Lønnsutgifter pr årsverk	842 918	806 725	791 874
Konsulentutgifter	5 350 245	5 571 360	5 783 087
Konsulentutg.andel av driftsutgifter	3	3	3

For å kunne presentere sammenlignbare tall mot 2016 og 2015, er tallene for 2014 rekonstruert fra tidligere regnskaps-rapporter. Framleie av lokaler i Rådhusgata 2 ble avsluttet i 2014, det forklarer nedgang i driftsutgifter fra 2014 til 2015, samt at mva. fra 2015 ble kostnadsført kap. 1633 Finansdepartementet. Måten å utgiftsføre kostnader til investering er endret fra 2015 til 2016. Dette påvirker tallet for lønnsandel av driftsutgifter.

Antall årsverk inkluderer deltidsstillinger. Antall årsverk reduseres ikke av ferie, avspasering av fleksitid eller overtid/reisetid ved avspasering, men reduseres for alt annet fravær på en eller mer enn én dag. Nedgang i antall årsverk forklares med at 14 personer sluttet i løpet av 2016, flere stillinger var vakante, samt at refusjon syke- og foreldrepenger økte fra 2015 til 2016.



- Samlet tilstandsbede

3. ÅRETS AKTIVITETER OG RESULTATER

Norske luftfartøy utgjør i dag en betydelig andel av tung europeisk luftfart og sikkerheten for passasjerer som flyr med norske rutefly og til og fra installasjonene på norsk kontinentalsokkel er høy. Trafikkmessig viste tung norsk ruteflyging en utflating fra toppåret 2014. Nedgangen innenfor offshore helikoptervirksomhet har fortsatt i 2016, og innebærer ca. 20 prosent færre flytimer enn i 2015. Annen helikoptertrafikk er fremdeles høy, men også her ser vi en utflating i aktivitetsnivået.

3.1 Flysikkerhet

Flysikkerhetsåret 2016 ble først og fremst preget av den fatale helikopterulykken ved Turøy i april. 13 personer omkom, noe som gjør dette til den verste ulykken i norsk luftfart på over 20 år. Offshore helikopter har hatt en svært god ulykkesstatistikk – den forrige ulykken skjedde i 2002 og innebar bare materielle skader. Forrige gang noen mistet livet i en offshore helikopterulykke, var i Norneulykken i 1997, som også krevde 13 menneskeliv. I juni ble et offshore helikopter skadd på en lufthavn. To ulykker innen offshore helikopter gjør 2016 til et spesielt år.

Det var ingen ulykker med tunge, norske fly (inkl. ruteflyging), men et svensk postfly havarerte like over svenskegrensa og to personer omkom. Tilfeldigheter gjorde at ulykken ikke skjedde på norsk territorium. Heller ikke innenfor innlands helikopter skjedde det fatale ulykker, men to ulykker med utelukkende materielle skader. En person omkom i ei ulykke med et privatfly. Dermed omkom i alt 14 personer i norsk luftfart i 2016. Det er betydelig mer enn i årene før.

Mer informasjon om ulykker og hendelser i 2016 finnes i vedlegg 4.

3.1.1 Turøyulykken

Den 29. april 2016 havarerte et helikopter av typen EC225LP Super Puma med regis-

treringsnummer LN-OJF ved Turøy utenfor Bergen. Flygingen var en regulær passasjerflyging utført av CHC Helikopter Service AS fra Gullfaks B-plattformen til Bergen lufthavn Flesland. Alle 13 ombord omkom.

Krisehåndtering

Luftfartstilsynet etablerte umiddelbart kriseorganisasjon i form av kriseledelse og krisestab. Kriseledelsen besluttet kort tid i etterkant av ulykken å etablere dialog med UK CAA (britisk luftfartsmyndighet) og EASA (European Aviation Safety Agency) for utveksling av relevant informasjon og ekspertise. Det ble også raskt opprettet kontakt med SHT (Statens havarikommisjon for transport), Avinor, politiet og ledelsen i CHC.

Sikkerhetsdirektiv

Det ble tidlig klart at årsaken til det katastrofale havariet var av teknisk art. Umiddelbart etter ulykken utstedte Luftfartstilsynet derfor et sikkerhetsdirektiv som begrenset operasjoner med fartøytypen som forulykket. I henhold til det felleseuropeiske regelverket er det EASA som har beslutningsmyndighet på området, men EASA-forordningen (forordning (EF) nr. 216/2008) artikkel 14 (1) åpner for at den enkelte medlemsstat likevel kan reagere på et akutt sikkerhetsproblem, slik Luftfartstilsynet gjorde i denne saken. Ettersom Luftfartstilsynet fikk ytterligere informasjon om forhold knyttet til hendelsen, ble sikkerhetsdirektivet endret slik at det i sin nåværende form forbyr enhver flyging i

norsk luftrom og på norsk sokkel med både fartøytypen EC225LP og AS332L2. Britiske luftfartsmyndigheter har parallelt med Luftfartstilsynet utstedt tilsvarende nasjonale sikkerhetsdirektiv.

EASA utga i juni et luftdyktighetspåbud (AD – Airworthiness Directive) som satte samtlige av disse fartøyene på bakken. I oktober utga EASA en ny AD som opphevet flygeforbudet. Denne AD-en introduserte samtidig en såkalt «Return To Service (RTS)»-pakke som er ganske omfattende. Luftfartstilsynet og britisk luftfartsmyndighet har likevel valgt å videreføre de nasjonale sikkerhetsdirektivene. Dette med bakgrunn i en usikkerhet omkring underbyggingen av RTS-pakken. Norske og britiske luftfartsmyndigheter har bedt om at det utarbeides en «Safety Case» som underbygger og konkretiserer tiltakene i RTS-pakken, og er i løpende dialog med EASA og Airbus. Arbeidet og dialogen vil videreføres i 2017.

Tekniske forhold

Første fase av undersøkelsene var ferdigstilt 13. mai 2016, og SHT utga sin første foreløpige rapport.

Flere spor ble fulgt:

- a. Epicyclic Gear
- b. Conical Housing
- c. Suspension Bar/Suspension Bar fitting

På dette tidspunktet var ingen funn relatert til tretthetsbrudd/utmattning (fatigue). Samtidig opplevde vi Airbus Helicopters som svært aktive i å forfølge kun ett spor. Dette var «Suspension bar» og knyttet mot vedlikeholdsfeil. Vår oppfatning var at også EASA, i hovedsak, fulgte dette sporet. For Luftfartstilsynet og operatørene var dette noe overraskende.

Andre foreløpige rapport fra SHT ble utgitt 27. mai og konkluderte med at videre arbeid ville følge de tidligere nevnte grunnårsaker. Tredje foreløpige rapport ble utgitt 1. juni 2016. Denne rapporten inneholdt også en sikkerhetstilråding til EASA. SHT konkluderte med tretthetsbrudd i et av tannhjulene i Epicyclic Module, Main Gear Box.

Luftfartstilsynet hadde hyppige møter med britisk luftfartsmyndighet i forbindelse med saken. I denne fasen kom det fram at det var store likhetstrekk mellom LN-OJF ulykken ved Turøy og G-REDL ulykken på britisk sokkel i 2009.

Videre undersøkelser fra SHT satte fokus på sertifiseringsprosess og oppfølging etter G-REDL ulykken i 2009.

Samarbeid med sentrale aktører

Umiddelbart etter ulykken ble erfarne inspektører fra Luftfartstilsynet valgt ut til å bistå med de innledende stedlige undersøkelsene, samt i det videre undersøkelsesarbeidet etter behov.

Det ble raskt opprettet en aktiv dialog med helikopteroperatørene for å yte nødvendig støtte til dem og for å sikre at nye risikofaktorer som kunne oppstå i etterkant av ulykken ble avdekket og håndtert. Ekstra kapasitet ble satt inn for å kunne veilede operatørene og behandle søknader så raskt som mulig i arbeidet med å etablere alternative løsninger.

Underveis har Luftfartstilsynet og Petroleumstilsynet hatt felles statusmøter for å sikre at vi unngår uadresserte risikofaktorer i grensesnittet mellom våre ansvarsområder.

Fordi våre operasjoner har så mange likhetstrekk har det tette samarbeidet med britisk luftfartsmyndighet vært av stor betydning. Helt fra den fatale ulykken har de to lands myndigheter vært forente i hvordan vi har vurdert og forholdt oss til fakta etter hvert som de har blitt avdekket. Samarbeidet vil fortsette i 2017.

Samarbeidsforumet for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel (SF) har gjennomgående vært aktive gjennom ordinære og ekstraordinære møter og arbeid i perioden etter ulykken. SF er en positiv og uavhengig pådriver som har løftet frem saker av betydning for sikkerhetsarbeidet innen offshore. Luftfartstilsynet skal fortsette å være en pådriver i dette unike flerpartssamarbeidet.

Øvrig sentrale samarbeidsaktører i arbeidet etter ulykken var Statoil, Norsk olje og gass v/Aviation Forum, EASA, Airbus og SD.

Risikostyring

Ordinær passasjertransport til/fra offshore installasjoner kunne relativt kort tid etter ulykken gå tilnærmet som normalt fordi det var ekstra kapasitet med helikoptertype Sikorsky S-92. Etter at samtlige EC225LP og AS332L2 ble satt på bakken med virkning fra 1. juni falt store deler av helikopterberedskapen på norsk sokkel ut.

Situasjonen ble med dette ekstraordinær og et omfattende arbeid ble satt i gang for at områdeberedskap på norsk sokkel i det alt vesentligste måtte bli ivarettatt av båter og ikke helikoptre. Samtidig startet arbeidet for å normalisere beredskapssituasjonen så raskt som mulig og reetablere helikopterkapasitet for medisinsk evakuering og søk og redning.

Luftfartstilsynet hadde løpende dialog og dedikerte møter med sentrale aktører for å sikre at det ble arbeidet systematisk og målrettet med økte og nye risikofaktorer av betydning for flysikkerhetsnivået, slik som:

- en høyere utnyttelsesgrad på S-92 flyflåten
- stor grad av omskolering, både teknisk og operativt personell
- midlertidig innleie av utenlandske luftfartøy med besetninger (wet-lease)
- etablere SAR basert primært på S-92, ikke EC225LP
- generelt kostnadspress på helikopteroperatørene
- opplevd tidspress for å normalisere helikopterberedskap
- håndtere mulige nye aktører med mindre erfaring i SAR-operasjoner
- betydelig oppmerksomhet fra media over tid.

Det var gjennomgående konstruktive prosesser som resulterte i at aktørene fant akseptable løsninger. Alle de sentrale aktørene har bidratt til et godt miljø for profesjonelt sikkerhetsarbeid i en krevende fase. Dette samarbeidet vil Luftfartstilsynet opprettholde i tiden frem til situasjonen er normalisert. Samtidig vil Luftfartstilsynet videreføre elementer som skal inngå i det langsiktige forbedringsarbeidet innen offshore helikopter spesielt og norsk luftfart generelt.

Media

Det var i perioder stort behov for informasjon om forhold ved Turøy-ulykken fra media. Luftfartstilsynet fikk ut seriøs og viktig informasjon om både ulykken, men også innføringen og opprettholdelsen av flyforbudet for Super Puma helikoptrene EC225LP og AS332L2 fra Airbus.

Antallet mediehenvelser og innsynsbegjæringer var stort i etterkant av ulykken. Arbeidet med å behandle alle innsyns-

begjæringene – som bare timer etter ulykker var kommet opp i flere hundre – la beslag på store ressurser i Luftfartstilsynet. Arbeidet direkte knyttet opp til ulykken var svært krevende i seg selv, og det ble utfordrende å samtidig skulle fylle kravene som offentligloven stiller til offentlig virksomhet når det gjelder å gi offentligheten innsyn i saksdokumenter.

3.1.2 Flyoperativt område

Tung kommersiell luftfart preges av fokuset på å redusere kostnader, samt øke effektivitet og fleksibilitet. I denne situasjonen, hvor aktørene tilpasser seg konkurransesituasjonen, søker de nye og optimaliserte løsninger for sine operasjoner. Luftfartstilsynet har derfor prioritert å gjennomføre planlagte tilsynsaktiviteter for å se til at aktørene har tilstrekkelig kontroll i sine endringsprosesser og samtidig tilfredsstillende kravene i regelverket. Innholdet i disse tilsynsaktivitetene har både standardelementer og elementer tilpasset hver enkelt aktør. Resultatene fra tilsynene har generelt vært tilfredsstillende, men enkelte områder krever spesiell oppmerksomhet fremover. Dette gjelder særskilt områder hvor aktører velger annen organisering enn den tradisjonelle og hvor regelverket ikke stiller entydige eller dekkende krav.

I 2016 leverte en ny aktør inn søknad om å bli godkjent som kommersielt flyselskap. Det har vært en ressurskrevende prosess både for den nye aktøren og for Luftfartstilsynet.

I prosessen sikrer vi at organiseringen, personellet, dokumentasjonen og de beskrevne operasjonene holder kvalitetsmessig riktig standard og er i tråd med regelverket før godkjenning gis. Når en godkjenning foreligger vil Luftfartstilsynet videre følge opp at selskapet opererer i tråd med denne godkjenningen. En viktig milepæl ble nådd i forbindelse med innføringen av nye felleseuropeiske hvile- og

arbeidstidsregler for besetningsmedlemmer. Dersom aktører velger å innføre et tilfredsstillende og veldokumentert fatigue risk management system, kan selskapenes fleksibilitet øke samtidig som det er tilfredsstillende kontroll på den totale belastningen for de enkelte besetningsmedlemmene. Et slikt godkjenningsarbeid er omfattende og Luftfartstilsynet har behandlet en søknad fra et norsk flyselskap i perioden. Selv om dette er steg i riktig retning viser vår arbeidsmiljøundersøkelse (omtalt senere i årsrapporten) og andre observasjoner at vi skal følge opp arbeidsmiljøet for besetningsmedlemmer bredt og konkret videre.

I forbindelse med utlysingsrunden av FOT-ruter i 2016 har Luftfartstilsynet bistått Samferdselsdepartementet som fagetat. Bidraget i både anbuds- og tilbudsfasen har vært viktig for å sikre at de faglige kravene til tilbydere har vært tilfredsstillende og at de innleverte tilbudene har blitt tilstrekkelig faglig vurdert.

Offshore helikopter ble naturlig nok sterkt preget av Turøy-ulykken (omtales i eget kapittel). Offshore-segmentet er generelt under press for å effektivisere og omstille. Selskap har vært nødt å nedbemanne og gjennomføre andre ekstraordinære tiltak på grunn av generelt lavere aktivitet. De har også omskolert piloter og teknisk personell fra Airbus til Sikorsky-helikopter etter innføring av flyforbudet for EC-225/332. Luftfartstilsynet har gjennomført planlagte operative tilsyn og har hatt tett dialog med aktørene for å følge utviklingen nøye, men vi avdekket ikke vesentlige avvik i 2016. Samtidig er det viktig at vi opprettholder et aktivt engasjement for å unngå en uakseptabel utvikling som følge av kravene til omstilling i bransjen.

Segmentet innlands helikopter preges av små og mellomstore aktører hvor de økonomiske betingelsene generelt er under press

og hvor det har vært et økende aktivitetsnivå. I 2016 var det ingen dødsulykker, men vi registrerte flere alvorlige hendelser og ulykker som kunne fått fatale konsekvenser. Luftfartstilsynet prioriterte derfor å gjennomføre planlagte tilsynsaktiviteter inkludert uanmeldte feltinspeksjoner. Feltinspeksjonene gjennomføres for å kontrollere om operasjonene gjennomføres i tråd med det selskapene har beskrevet i sine godkjente manualer, og for å ha konstruktiv sikkerhetsdialog med personellet ute i felt. Videre har Luftfartstilsynet prioritert å lede og være en aktiv pådriver av Flysikkerhetsforum for operatører av innlands helikopter. Forumet er en viktig arena hvor det arbeides målrettet med sikkerhetstilrådninger og ramefaktorer som påvirker sikkerheten. Det er spesielt viktig fordi aktører med begrensede ressurser her får tilgang til et sikkerhetsmessig fellesskap.

Ubemannet luftfart ble i november 2015 regulert gjennom en egen forskrift som trådte i kraft i 2016. Ved utgangen av året var det 1500 registrerte operatører og 400 godkjente operatører, i tillegg til tusenvis av dronepiloter som har droneflyging som hobby. Sikkerhetsarbeidet i dette raskt voksende segmentet har vi basert på det faktum at mange brukere ikke har luftfartsutdanning. Derfor har Luftfartstilsynet prioritert formidling av fagkunnskap og sikkerhetsinformasjon og i noe mindre grad tradisjonell kontrollvirksomhet. Totalt sett opplever vi en meget god respons på kommunikasjonstiltakene som vi har satt inn (se også kapittelet om Kommunikasjon). Det har vært flere hendelser hvor droner har vært involvert i nærpassering av bemannede luftfartøy og flere tiltak er satt inn for å unngå at dette skjer. Dette er en utfordring som fortsatt må håndteres - blant annet i dialog med aktørene i markedet. Luftfartstilsynet vil også vurdere en mer aktiv bruk av de reaksjonsmulighetene vi har når bruken av ubemannede luftfartøy er i strid

med regelverket. I 2016 har vi også opplevd økende interesse fra andre offentlige etater med ønske om tettere samarbeid om ubemannet luftfart. Dette følges videre opp i 2017.

Innen allmennflysegmentet er det både en norsk og en europeisk ambisjon å forenkle reguleringen. Ved utgangen av 2016 hadde Luftfartstilsynet laget et utkast til mandat for Prosjekt for allmennflyging og luftsport (PAL II) et prosjekt som skal sikre at vi lykkes med dette i nasjonal sammenheng, samtidig som vi skal bidra aktivt i europeisk sammenheng.

Etter en alvorlig ulykke under oppvisningsflyging i Storbritannia i 2015 har vi fulgt opp tilsvarende aktiviteter på norsk side for å forebygge at noe slikt skjer her. En annen forebyggende aktivitet vi gjennomførte var en uanmeldt aksjon i Finnmark, koordinert med Reinpolitiet, på bakgrunn av informasjon om mulig ulovlig flyging. Flere forhold ble avdekket og følges opp. Hensikten var, ved siden av å avdekke de faktiske forhold, å synliggjøre overfor andre interessenter at ulovlige operasjoner kan få konsekvenser og kan utgjøre en sikkerhetsmessig risiko.

I mikroflysegmentet var det ingen fatale ulykker i 2016. Det arbeides stadig mer systematisk med sikkerhet og sikkerhetsrelaterte temaer i dette voksende segmentet, og Luftfartstilsynet vil fortsatt følge opp at denne positive utviklingen fortsetter. Samferdselsdepartementet har med virkning fra 1. januar 2016 utpekt Norsk Luftsports-tilsyn som nasjonal myndighet med ansvar for utstedelse av sertifikater til seil- og ballongflygere, samt tilsyn med slike sertifikatnehavere og treningsorganisasjoner for disse sertifikattypene. Etableringen av Norges Luftsportstilsyn krever god koordinering med Luftfartstilsynet. Spesielt gjelder det for regelverksområdet, hvor Luftfartstilsynet fortsatt har ansvar for regelverksutviklingen og å følge prosessene

på området i EASA.

3.1.3 Teknisk område

Blant de kommersielle aktørene ser vi fortsatt en økt oppmerksomhet på å redusere kostnader, øke effektivitet og fleksibilitet. Dette betyr blant annet å sette bort tyngre vedlikehold til utenlandske virksomheter. Dette er en utfordring for tilsynsmyndigheten siden vi ikke har mulighet til utøvende tilsyn hos disse virksomhetene i den grad vi ønsker. For å få et bilde av kvalitet på dette vedlikeholdet har Luftfartstilsynet benyttet oss av de mulighetene som ligger i ACAM-programmet (Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring, og gjennomført stedlige produktkontroller av fartøy vedlikeholdt hos utenlandske virksomheter. Dette arbeidet gir oss en bedre oversikt over luftdyktighetsdomenet og vi vil fortsette dette arbeidet i 2017.

Vi har hatt vedvarende fokus på å forbedre ACAM-programmet slik at dette verktøyet kan gi oss enda bedre oversikt over kvalitet hos virksomhetene.

Luftfartstilsynet har introdusert en forbedret risikobasert tilnærming i tilsynsarbeidet. Dette innebærer blant annet innføring av det som vi kaller for «Criticality Assessment», altså en helhetlig vurdering av operatørens sikkerhetsytelse innenfor luftdyktighetsdomenet. Dette gir oss en mulighet til å forbedre vurderingene av tilsynsfrekvens og nødvendighet av tilsyn som er spesifikt innrettet mot utplukkede risikoområder eller -faktorer. I 2016 ble det gjennomført flere rettede tilsyn hos virksomheter basert på denne vurderingen. Erfaringene er gode så langt, og arbeidet med å videreutvikle denne metodikken vil fortsette inn i 2017.

Luftfartstilsynet har gjennomført all planlagt tilsynsvirksomhet innenfor det kommersielle segmentet, i tillegg til flere rettede tilsyn.

Vi vurderer at tilstanden er tilfredsstillende selv om det er nødvendig med fortsatt kontinuerlig oppmerksomhet mot de utfordringene vi ser.

Arbeidet med allmennflysegmentet er utfordrende. EASA utvikler nye regelverk innenfor området luftdyktighet som berører dette segmentet direkte. Likevel dekker ikke disse regelverkene totaliteten som er nødvendig innenfor allmennflyging. Det er derfor nødvendig å opprettholde også et godt nasjonalt regelverk på dette området. Den økende trenden når det gjelder import av komplekse veteranfly i allmennflysegmentet er en utfordring for Luftfartstilsynet. Det er knyttet betydelig arbeid mot denne type luftfart. Operasjonene er komplekse og veiledningsplikten må trekkes svært langt i disse tilfellene.

Innenfor utdanning og trening (Part 147) har Luftfartstilsynet lagt ned betydelige ressurser for å bidra til å forbedre tilstanden hos operatørene de siste tre årene. Arbeidet har vært spesielt rettet mot de interne kvalitetsprosessene hos utdanningsinstitusjonene. Vi ser nå en markant forbedring.

3.1.4 Flymedisinsk område

Omfanget av rusbruk i sivil luftfart har ikke vært godt nok kjent for myndighetene. Politiet har tidligere ikke prioritert kontroller på dette området. Etter enkelte hendelser knyttet til rusbruk har problemstillingen kommet på agendaen, både blant publikum og på politisk nivå. Luftfartstilsynet har gjort en utredning på området; Rusmidler i sivil luftfart. Denne utredningen vil ligge til grunn for Luftfartstilsynets videre arbeid med å redusere risikoen for hendelser knyttet til rusbruk innenfor luftfarten.

I dette prosjektet ligger blant annet regelverksendringer og vurdering av et nasjonalt testprogram. Tiltak for å motvirke

rusmisbruk og -påvirkning i luftfarten er viktig på grunn av potensiell fare for flysikkerheten. Luftfartstilsynets arbeid gjennom 2016 har lagt et godt grunnlag for prioritering og iverksetting av tiltak gjennom prosjektets fase to som gjennomføres i 2017.

Luftfartstilsynet har i 2016 utviklet en kompetansetest for flyleger. Dette fordi ressursmangel ikke tillater Luftfartstilsynet å opprettholde den tilsynsfrekvens som EASA forventer. Videre observerer vi at flere flyleger presterer under det som forventes slik at nærmere oppfølging er nødvendig. Det er vår oppfatning at en kompetansetest av flyleger kan være et mer effektivt verktøy enn stedlige tilsyn.

Kartlegging av flylegers kompetanse er et effektiviserings tiltak og vi har lært at dette er nyttig som grunnlag for risikobasert tilsynsmetodikk. Til tross for betydelig innsats i å følge opp flyleger ser vi at det fortsatt mangler grunnleggende kompetanse hos flere av dem som i dag sertifiserer piloter og kabinbesetninger. Britisk luftfartsmyndighet har også begynt å jobbe i denne retningen og baserer sitt arbeid på grunnlaget som Norge har gjort som foregangsland på dette området.

3.1.5 Arbeidsforhold i luftfarten

I november 2015 gjennomførte vi den første nasjonale kartleggingen av arbeidsmiljøet blant besetningsmedlemmer på norske baser. Luftfartstilsynet har gjennomført hyppige tilsyn og vi har hatt nær dialog med hovedorganisasjonen i arbeidslivet. Samtidig har det vært særlig fokus på arbeidsmiljøforholdene i bransjen uten at det har vært kjent hvordan forholdene er sammenlignet med Norge for øvrig. Bakgrunnen for undersøkelsen var et ønske om å få enda bedre innsikt i hva som er de reelle arbeidsmiljø-

utfordringene blant besetningsmedlemmene. I 2016 har vi analysert og presentert resultatene fra undersøkelsen.

Resultatene av arbeidsmiljøundersøkelsen viser at det er et utfordrende arbeidsmiljø i deler av bransjen. Det er flere identifiserte områder som Luftfartstilsynet vil følge opp videre. Undersøkelsen viser oss også at systematisk kartlegging er et godt supplement til tilsyn. Arbeidsmiljøundersøkelsen er et viktig verktøy i den videre dialog med partene i arbeidslivet og gjennom arbeidet i trepartsforumet. Vi er kjent med at bransjen på enkelte områder har gjort justeringer basert på funnene i undersøkelsen.

3.1.6 Flyplass – og flysikring

Flyplass

På flyplassområdet er tilsynsvirksomhet gjennomført som planlagt og resultatene viser at sikkerhetsnivået er tilfredsstillende. Luftfartstilsynet er i tillegg bistandsmyndighet for Petroleumstilsynet og Sjøfartsdirektoratet og har også hatt en stor tilsynsportefølge innenfor flytende og faste innretninger. Det har i tillegg for første gang blitt ført tilsyn med utvalgte luftfartshinder eiere. Luftfartstilsynet har i 2016 hatt fokus på luftfartshinder som et resultat av oppfølging etter tidligere ulykker og rapporter fra SHT. Det er avdekket at enkelte hindereiere ikke har tilstrekkelige rutiner for å sørge for å melde inn luftfartshinder til Nasjonalt register over luftfartshinder og heller ikke hadde utført pålagt merking av luftfartshinder. Vår revisjonsvirksomhet har bidratt til å bevisstgjøre og informere nettselskapene samt at det er gitt pålegg om merking. Dette har bidratt til at et stort antall luftfartshinder er blitt merket i 2016.

Overgangsperioden for sertifisering i henhold til EU-forordning 139/2014 utløper

i 2017, og det har derfor vært nødvendig å prioritere dette i 2016. Dialogen med flyplassoperatørene har gitt oss erfaringer som tas videre i vår revisjonsvirksomhet.

I løpet av 2016 har Luftfartstilsynet tatt inn etterslep av mindre landingsplasser som ikke har hatt tilsyn på lang tid. Tilsyn med disse landingsplassene har tidligere vært nedprioritert på grunn av ressurs situasjonen. Gjennom rasjonalisering av arbeidsmetodikken har vi fått kapasitet til å gjennomføre flere revisjoner og dermed fjernet etterslepet.

Flysikring

Tilsynsprogrammet for flysikringsområdet ble gjennomført som planlagt og resultatene viser et tilfredsstillende sikkerhetsnivå innenfor dette området.

Luftfartstilsynet har brukt store ressurser i forbindelse med re-sertifisering av fire tjenesteytere. Avinor AS ble re-sertifisert etter fusjon med Oslo Lufthavn AS. Svalbard Lufthavn AS er en ny tjenesteyter, i tillegg til StormGeo. Videre re-sertifiserte vi Avinor Flysikring AS' treningsorganisasjon slik at de er blitt i samsvar med nytt regelverk, forordning (EU) 2015/340. Sertifiseringssjessene har vært nødvendige for å sikre at grunnlaget for EU-sertifisering som tjenesteyter fortsatt er tilstede.

I 2016 ble det innført kontrollert luftrom i deler av Nordsjøen. Luftfartstilsynet ga aksept til implementeringen etter en sikkerhetsgjennomgang av dokumentasjonen. Endringen er utarbeidet av tjenesteyter, som er Avinor Flysikring AS, og omfatter overvåkningstjeneste ved hjelp av ADS-B¹. Dette representerer en sikkerhetsforbedring for dette luftrommet, etter at tidligere M-ADS har blitt faset ut.

Luftfartstilsynet har hatt en omfattende jobb med ny flygelederforordning (forordning (EU) 2015/340). Vi har blant annet utstedt nye sertifikater til alle norske flygeledere og godkjent alle treningsprogrammer. Alle EASA-avvik knyttet til tidligere forordning (EU) 805/2011 kunne dermed lukkes. Disse avvikene ble gitt i forbindelse med EASA ANS standardiseringsinspeksjon gjennomført i mai 2015. Luftfartstilsynet hadde flere frister for lukking av avvik som hang sammen med implementering av ny forordning.

Luftfartstilsynet har fra oppstart av Avinors prosjekt med fjernstyrte tårn hatt jevnlig dialog med prosjektet. Vi har videre prioritert å bli involvert i EASA sine regelverksprosesser, nå sist med deltagelse i EASAs regelverksarbeid på fjernstyrte tårn. Luftfartstilsynet vurderer at det er viktig å delta på relevante internasjonale arenaer og møteaktiviteter for å være oppdatert på teknologiutvikling innen fagområdet. Luftfartstilsynet deltar blant annet fast i NSA Coordinating Platform (NCP), arbeidsgruppe SESAR. Videre følger vi relevante aktiviteter innenfor Performance Based Navigation, og har blant annet arrangert to arbeidsmøter med deltagelse fra relevante interessenter.

3.1.7 Security

På securityområdet har et anstrengt trusselbilde og terrorhandlinger mot sivil luftfart ført til at innsatsen i 2016 har vært rettet mot å se til at etablerte sikkerhets tiltak i luftfarten holder rett nivå, og at luftfarten evner å respondere på endringer i trusselbildet på en rask og adekvat måte. Terror mot luftfarten og annen kritisk samferdselsstruktur i Brussel 22. mars, førte til skjerpet årvåkenhet i norsk luftfart. Beredskapsorganisasjonene til norske aktører ble raskt etablert, og viste at man er godt forberedt og at norsk luftfart evner å respondere på hendelser. Samspillet internt i luftfarten og med andre etater fungerte meget godt. Aktivitet er evaluert og nye

forbedrede beredskapstiltak implementeres.

Sikkerheten på landsiden (områdene utenfor sikkerhetskontrollen) gis ytterligere prioritet sett i lys av terroraksjonene i Brussel og Istanbul i 2016. Det forebyggende samspillet mellom lufthavneiere og politi må sikres riktig prioritet basert på gjeldene risiko- og trusselbilde.

Målrettet og risikobasert aktivitet har samlet sett ført til at Luftfartstilsynet ser en forbedring i sikkerhetsnivået i norsk luftfart gjennom de to siste årene. Målrettet tilsynsaktivitet og fokus på operatørens ansvarspersoner skal videreføre den gode trenden.

3.1.8 Økonomisk tilsyn

Luftfartstilsynet gjennomfører økonomisk tilsyn av luftfartsforetakene, for å se til at selskapenes økonomiske situasjon er på et forsvarlig nivå, med tanke på den mulige forbindelsen mellom et luftfartsforetaks økonomi og sikkerhet.

Ved utgangen av 2016 var det 27 selskaper med gyldig operativ lisens til utøvelse av ervervsmessig lufttransport av passasjerer, post og frakt. Luftfartstilsynet gjennomførte i alt 20 økonomiske tilsyn av luftfartsforetak, hvor 13 av selskapene hadde lisens. Av de 20 økonomiske tilsynene var det seks ad-hoc-baserte økonomiske tilsyn av selskap. Tilsynene resulterte i at ett selskap med lisens fikk varsel om avvik, med krav til lukking i 1. tertial 2017. I tillegg ble det gjennomført adgangskontroll/godkjenning av økonomi for et selskap i 2016.

Av de 13 lufttransportsselskapene som det ble gjennomført tilsyn på, viser resultat per september 2016 at selskapenes rentabilitet endte med et gjennomsnitt på -6,1 %. Dette er en reduksjon fra en gjennomsnittlig rentabilitet på 9,5 % sammenlignet med årsavslutning 2015. Hvis vi ser isolert på de

12 lufttransportsselskapene som ikke fikk anmerkninger på økonomi, viste gjennomsnittlig rentabilitet 4,4 % per september 2016 og 22,4 % ved utgangen av 2015. Nedgangen forklares med redusert aktivitetsnivå i 2016.

Egenkapitalsituasjonen i selskapene viser hvorvidt de er rustet til å tåle negative perioder, og per september 2016 var soliditeten i gjennomsnitt på -2,7 %, som er en reduksjon sammenlignet med soliditeten per årsavslutning 2015 et gjennomsnitt på 18,5 %. Hvis vi ser bort fra selskapet som fikk varsel om avvik, var soliditeten for de øvrige 12 selskapene per september 2016 på gjennomsnittlig 21,1 %, mot 23,2 % ved utgangen av 2015. Selv om det er en liten nedgang er soliditeten på et akseptabelt nivå.

Likviditeten og selskapenes betalingsevne i de 12 selskapene per september 2016 viste en likviditetsgrad I på 1,8 sammenlignet med 1,1 ved årsavslutning 2015, som tilsier en liten bedring i 2016.

3.1.9 Prosesser for styring av flysikkerhet

Et sentralt prosjekt i 2016, som utredet prosess, et konsept og et metodisk utgangspunkt for Luftfartstilsynets kommende prosess for flysikkerhetsstyring (Safety Risk Management, SRM), leverte sin rapport like før årets utgang. Arbeidet med implementering starter i 2017. Prosjektet kom i gang som en naturlig forlengelse av arbeidet med å videreutvikle risikobasert tilsyn (RBT) til en helhetlig metodikk. RBT trenger nemlig en overbygning, og Luftfartstilsynet trenger en helhetlig flysikkerhetsprosess som binder sammen aktivitetene. Svaret ble SRM, og det er også helt i tråd med kravene om et statlig flysikkerhetsprogram (State Safety Programme, SSP) i ICAOs Annex 19. Utviklingen av en robust og funksjonell SRM-prosess, sammen med RBT og forsterket dialog med luftfartsaktørene om flysikkerhet («safety

promotion»), er dermed de viktigste elementene i utviklingen av flysikkerhetsprogrammet.

3.1.10 Andre forhold

Kapasitetsutfordringer førte til at Luftfartstilsynet i 2016 fikk problemer med å håndtere mengden av innkomne rapporter om luftfartshendelser. Tilgjengelig kapasitet og kompetanse ble satt inn for å bedre situasjonen. Dette gikk i sin tur ut over blant annet arbeidet med å tilrettelegge oversikter over ulike sikkerhetstema, noe som har vært negativt både for interne og eksterne brukere. Luftfartstilsynet regner med å se klare forbedringer på dette området i løpet av 2017 som et resultat av omorganiseringen.



3.2 Samfunnssikkerhet og beredskap

3.2.1 System for krisehåndtering

I 2016 ferdigstilte vi arbeidet med en endret struktur for krisehåndtering og innfasing av krisehåndteringsverktøyet LuftCIM. Luftfartstilsynet har håndtert flere alvorlige hendelser det siste året. Vi har lært av de viktigste ledelsesmessige, strategiske og sikkerhetsmessige utfordringene som springer ut av hendelsene, deriblant samhandling og koordinering med aktører og Samferdselsdepartementet. Vår arbeidsmetodikk, profesjonalitet og kompetanse i krisehåndtering er betydelig forbedret. Håndtering av Turøy-ulykken er noe av det mest alvorlige Luftfartstilsynets kriseorganisasjon har behandlet.

Evaluering av vår krisehåndtering viser at implementering av verktøyet LuftCIM og endringer i vår krisehåndteringsorganisasjon i 2015, har ført til betydelige forbedringer i Luftfartstilsynets evne mht. krisehåndtering.

3.2.2 IKT-sikkerhet, herunder cybersikkerhet

Elektroniske systemer innen flysikringstjenesten er spesielt viktige for sikker og samfunnstjenlig luftfart i Norge. Luftfartstilsynet valgte derfor, på bakgrunn av risikovurdering, å prioritere fortsatt oppfølging av IKT-sikkerhet innenfor flysikringstjenesten. Luftfartstilsynet hadde i 2016 flere møter med aktuelt fagmiljø i Avinor Flysikring AS om temaet og besøkte Nettsenteret til Avinor. Senteret har en sentral rolle i styring og drift av viktige elektroniske systemer for flysikringstjenesten.

I 2016 inspiserte Luftfartstilsynet steder og aktører som er særdeles viktige for samfunnssikkerheten (såkalte "kritiske objekter") innen luftfarten. I denne forbindelse har IKT-sikkerhet vært et tema. Fremover er det spesielt viktig å avklare hvilke muligheter som finnes for å føre tilsyn med elektronisk

informasjonssikkerhet og hvordan tilsyn kan foregå. Dette kan blant annet gjøres ved å etablere nærmere samarbeid med eksempelvis Nasjonal sikkerhetsmyndighet, Forsvaret og Nasjonal kommunikasjonsmyndighet. Dialog med internasjonale aktører, som for eksempel ICAO, EUROCONTROL og EASA, er også viktig for å få innblikk i hva som er beste praksis på tilsynsområdet i tillegg til å følge utviklingen rundt trusler og sårbarhet.

foto: colourbox.com



3.3 Regelverksarbeid og internasjonalt arbeid

Sivil luftfart er en del av EØS-avtalen og det meste av sikkerhetsregelverket for norsk luftfart er derfor basert på EUs regelverk på området. I tillegg er også annen type felleseuropeisk regelverk gjort gjeldende for norsk luftfart, for eksempel på områdene passasjerrettigheter, miljø og avgifter. Nasjonalt regelverk utgjør en stadig mindre del av Luftfartstilsynets regelverksutvikling, rent kvantitativt, men er likevel svært ressurskrevende.

Luftfartstilsynet planlegger, organiserer og gjennomfører arbeidet med regelverksutvikling i henhold til vår EØS-strategi, som igjen er basert på Samferdselsdepartementets EØS-strategi. Vi prioriterer særlig å delta i felleseuropeiske regelverksprosjekter med stor betydning for norske aktørers interesser og særlige behov. Ut over dette tilpasser vi arbeidet til den enkelte saks viktighet, men likevel slik at norsk gjennomføring kan skje så snart som mulig etter vedtak i EØS-komiteen og raskest mulig etter vedtakelsen i EU.

I 2016 har vi forberedt og vedtatt en rekke endringer i norske forskrifter som følge av oppdateringer av EØS-regelverk. Av andre forskrifter kan det særlig nevnes at Luftfartstilsynet 19. april 2016 vedtok en forskrift som fastsetter krav om at helikoptre som benyttes til flyging offshore skal være utstyrt med overvåkningsteknologi (ADS-B). Hvis dette ikke er på plass, så skal operatøren ha et system for kontinuerlig sporing av helikopteret under flyging.

EU vedtok nye felleseuropeiske sikkerhetsregler for offshore helikopteroperasjoner ved forordning (EU) 2016/1199. Dette var resultat av et mangeårig regelverksarbeid, som Luftfartstilsynet aktivt har arbeidet for å påvirke. Luftfartstilsynets mål har vært å få best mulig felleseuropeiske regler på dette området, uten at man fra norsk side på

forhånd har tatt stilling til om reglene skal tas inn i EØS-avtalen. Selv om forordning (EU) 2016/1199 inneholder mer oppdaterte regler på dette området enn dagens norske nasjonale forskrifter, forutsetter forordningen at det norske markedet åpnes for helikopterselskaper fra andre EU/EØS-land. Samferdselsdepartementet valgte derfor i 2016 å få utført en ekstern konsekvensutredning av hvordan disse felleseuropeiske reglene vil påvirke denne delen av norsk luftfart. Luftfartstilsynet leverte i den forbindelse et vesentlig bidrag til utlysningsteksten til denne anskaffelsen. Luftfartstilsynet har også gjennomført nasjonal høring av forordning (EU) 2016/1199.

24. mai 2016 vedtok Luftfartstilsynet en ny forskrift som stiller krav om bruk av fly med trykkabin ved ruteflyging med passasjerfly over fjellområder i Norge. Kravet er ansett som et nødvendig sikkerhetstiltak for å motvirke en særlig risiko for ising på fly som spesielt gjør seg gjeldende i fjellområder i Norge. Denne risikoen anses som uakseptabel ved ervervsmessig ruteflyging med passasjerer, hvor disse passasjerene har krav på at flygingen utføres med et høyt sikkerhetsnivå.

Det kan videre nevnes at regelverket knyttet til rapportering og undersøkelse av luftfartsulykker og luftfartshendelser ble oppdatert i 2016. Både luftfartslovens kapittel XII og underliggende forskrifter ble endret. Samferdselsdepartementet hadde ansvaret for lovarbeidet, mens Luftfartstilsynet ivaretok forskriftsarbeidet. Regelverksendringene gjorde det nødvendig for Luftfartstilsynet å arbeide med intern opplæring og ekstern informasjon. Ideelt sett skulle nok Luftfartstilsynet hatt en enda tettere dialog med luftfartsaktørene om rapportering av luftfartshendelser og -ulykker, og om de tekniske og praktiske løsningene rundt dette og ikke minst det faktiske innholdet – informasjon

om flysikkerhet. Det er fortsatt behov for internt fokus på området, ikke minst knyttet til reglene om taushetsplikt og tilsynsvirksomhet i forbindelse med rapporteringsregelverket. I forlengelsen av regelverksrevisjonen vil vi dessuten vurdere de tekniske løsningene vi har og på noe sikt gjøre de nødvendige tilpasningene.

Luftfartstilsynet har i 2016 arbeidet med en totalrevisjon av det tekniske regelverket som gjelder for fly som ikke er omfattet av EASAs sertifiseringsordning. Arbeidet er ikke ferdigstilt, men de første og viktigste regelverkene vil vedtas og implementeres i 2017. Det er knyttet store forventninger til dette arbeidet i segmentet, og vi har hatt flere møter med de sentrale brukerorganisasjonene i dette arbeidet.

I september publiserte EASA et regelverksforslag – en NPA – om "Review of aeroplane performance requirements for commercial air transport operations". Foreslåtte endringer har bl.a. grunnlag i et nytt globalt rapporteringsformat fra ICAO. Endringene omfatter bl.a. nye prosedyrer som piloter må følge for å forsikre seg om at en sikker landing kan gjennomføres. Endringene omfatter også det sertifiseringsunderlaget som en flyoperatør må legge til grunn for sin flyoperative dokumentasjon. For Luftfartstilsynet og Norge var det viktig å få fastslått hvilken betydning de foreslåtte endringene vil kunne ha for dagens vinteroperasjoner på norske flyplasser. Fordi saken potensielt vil kunne ha stor betydning for norsk luftfart, har Luftfartstilsynet aktivt tatt del i aktiviteter som ligger til grunn for EASA sin regelverkshøring. Luftfartstilsynet følger prosessen videre framover for om mulig å sikre at dagens operasjoner i Norge kan videreføres.

Luftfartstilsynet bruker store ressurser på regelverksarbeid, og mener at ressursene

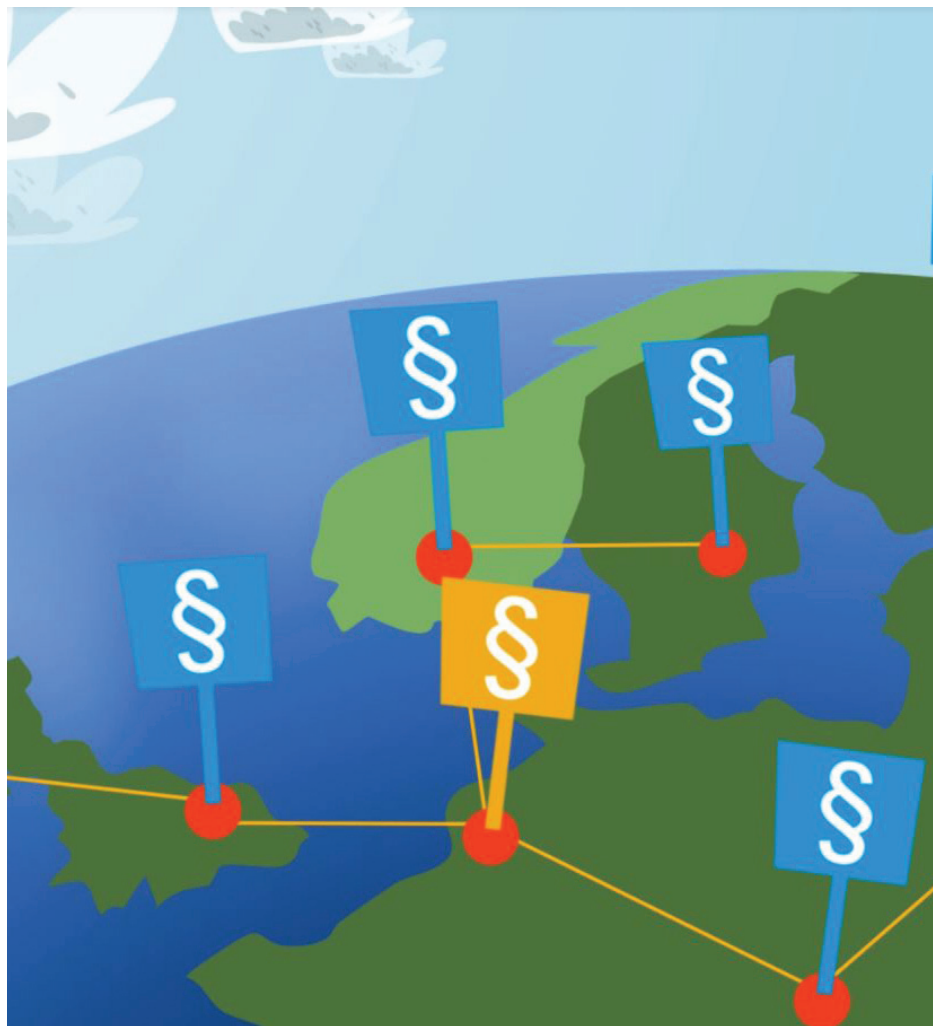
i stort brukes riktig. Samtidig ser vi et forbedringspotensial når det gjelder helhetlig oversikt og overordnede prioriteringer. Vi forventer at ny organisasjonsmodell med nye måter å jobbe på vil bidra til økt tverrfaglighet og en bedre evne til å prioritere ressurser opp mot regelverk av stor betydning for norske interesser.

3.3.1 ICAOs 39. generalforsamling (Assembly)

Luftfartsregelverk og spørsmål om flysikkerhet behandles og utvikles gjennom internasjonale organisasjoner. Det er viktig at norske myndigheter deltar på disse arenaene.

FNs luftfartsorganisasjon ICAO har generalforsamling hvert tredje år. Høsten 2016 ble den 39. generalforsamlingen holdt i Montreal. Luftfartstilsynet deltok sammen med Samferdselsdepartementet og Klima- og miljødepartementet. Samferdselsdepartementet hadde hovedansvaret for områdene miljø i tillegg til saker som hørte til Legal Commission og Economic Commission. Luftfartstilsynet hadde ansvaret for å forberede og koordinere områdene flysikkerhet og flysikring.

På flysikkerhetsområdet valgte ECAC²-landene å legge frem få, men fra europeisk hold viktige saker, herunder om oppfølgings tiltak etter Germanwingsulykken, droner og sivil luftfart i konfliktområder. Luftfartstilsynet deltok aktivt i arbeidet med å utforme de felles europeiske sakspapirene. De europeiske forberedelsene og koordineringen under møtene i Assembly fungerte svært godt.



3.4 Samfunnsnytte

3.4.1 Arbeid med å redusere miljøbelastning fra flystøy

Luftfartstilsynet deltok i 2016 aktivt i ICAO-forumet CAEP³. Under møtet i februar 2016 (CAEP10) var støystandarden for supersoniske fly et viktig tema.

Luftfartstilsynet arbeider aktivt for at såkalt "public acceptability" skal bli en forutsetning for den nye støystandarden for supersoniske fly. Blant annet ba Luftfartstilsynet om at standarden public acceptability ble vurdert også for supersoniske fly som skal fly rett under lydens hastighet over land eller tettbebygde områder, og at spørsmålet om fri hastighet over havene blir vurdert. Det er en betydelig trafikk over norsk luftrom, og for Norge kan et «frislipp» av denne typen fly bety at vi får en rekke supersoniske smell ved kysten hvert døgn. Norge deltar også i en ICAO-arbeidsgruppe som ser på støykrav ved landing og take-off.

Helikopterstøy ble også drøftet på møtet. Støy fra hover (når helikopteret holder konstant posisjon over bakken) er ikke med i den internasjonale støystandarden, men Norge har bedt om å få satt dette på arbeidsprogrammet.

Dette blant annet fordi støy fra hover er et spesielt problem for landingsplasser med stor helikoptertrafikk – særskilt for Sola. Støy fra hover er også aktuelt for andre arbeidsoperasjoner. I det påfølgende arbeidsgruppemøtet ble bl.a. Norge og EASA med i en arbeidsgruppe som spesielt skal se på støy fra hover. Det arbeides også med en korrelasjonstest for helikopter, lik en som ble gjort for jetfly for noen år tilbake. Også her er det opprettet en arbeidsgruppe hvor Norge er med. Hensikten med denne er å sammenligne støysertifisering mot virkelige støynivå fra helikopteroperasjoner.

3.4.2 Konesjon for å drive eller inneha landingsplass

I utgangspunktet må alle som skal drive eller inneha en landingsplass, ha konesjon for dette. Konesjon gis for en tidsbegrenset periode. Luftfartstilsynet har hatt et etterslep på behandling av konesjoner, men har i løpet av 2016 redusert dette etterslepet betydelig. Blant annet har de fleste av Avinor AS sine flyplasser nå fått fornyet sine konesjoner for 20 år frem i tid.

Vi forventer å ta gjenstående etterslep inn i løpet av 2017, slik at Luftfartstilsynet kommer helt à jour med saksbehandlingen av eksisterende og nye saker. I denne sammenheng kan det nevnes at alle som søker om fornyet konesjon innen seks måneder før utløpet av gjeldende konesjon, automatisk vil få forlenget gjeldende konesjon inntil vi har ferdigbehandlet ny konesjonssøknad.

3.4.3 Sivilt/militært samarbeid

Forsvaret har fått på plass en permanent liaison i Luftfartstilsynet. Dette bidrar til tettere involvering av Forsvaret i saker som er relevante, så som høringer, luftromssøknader og regelverksarbeid. Arbeidet med Flexible Use of Airspace (FUA) fungerer tilfredsstillende, selv om det har vært noen utfordringer også i 2016. Utfordringene består i stor grad av interessekonflikter knyttet til bruk av luftrom, men disse har funnet akseptable løsninger. Det er etablert formelle samarbeidsforum både for flysikrings- og flyplassområdene.

I 2016 ble det avholdt møte med luftromsbrukerne der både Forsvaret og Luftfartstilsynet var representert. Møtet ga nyttige innspill knyttet til luftromsarbeidet.

3.5 Kommunikasjon

Turøy-ulykken preget arbeidet med kommunikasjon i 2016. Se mer informasjon om dette under 3.1.1. "Turøy-ulykken" og "media".

Det var uvanlig mange mediehenndelser til Luftfartstilsynet i 2016. Normalt ligger antall mediehenndelser (ikke innsynsbejæringer) på rundt 250 per år, men i 2016 kom det om lag 400. Det er en økning på rundt 40 prosent fra tidligere år. Noe av økningen er relatert til Turøy-ulykken og flyforbudet, men det har også vært en merkbar økning i antall mediehenndelser til Luftfartstilsynet generelt. Også i 2016 var det mange medier som henvendte seg med spørsmål om droner.

3.5.1 Droner

Det har vært en revolusjonerende økning i antall droner på svært kort tid. Både til kommersiell bruk og til lek og hobby. Det er en økning det ikke finnes noen historisk parallell til innen luftfarten. Behovet for informasjon til brukere, aktører, publikum og presse er stort. I samarbeid med Samferdselsdepartementet (SD) laget Luftfartstilsynet en egen nettside for hobbydroner: Dronelek.no. Siden finnes også på nynorsk og engelsk. Her er det en enkel plakat med de fem viktigste reglene som gjelder når man flyr droner til lek eller hobby. Det er også lenker til hele regelverket. I samarbeid med Datatilsynet informerte vi også om personvernreglene som gjelder ved fotografering eller videoopptak. I tillegg har Luftfartstilsynet et samarbeid med de største importørene av hobbydroner.

Målet er at importørene skal legge ved droneplakaten i innpakningen av nye droner, slik at nye hobbyførere enkelt kan sette seg inn de viktigste reglene før sin første flytur. Dronelek.no har på kort tid blitt godt kjent via media og sosiale medier. Vi har fått meget gode tilbakemeldinger, og tror at dette kan bidra til tryggere flyging med

hobbydroner i Norge. Vi vil fortsette med gode informasjonstiltak om droner i 2017.

3.5.2 Nye nettsider

Våre nettsider utgjør et viktig tilbud til våre brukere. Vi valgte derfor å få en profesjonell evaluering av kvaliteten på våre nettsider. Evalueringen viser at Luftfartstilsynet.no totalt sett scorer middels. Forsiden er uoversiktlig og mangler tydelige prioriteringer. Dette gjør den lite brukervennlig. En del av sakene er preget av tungt og lite tilgjengelig språk. Flere av sakene er interessante og relevante for de ulike målgruppene, men kan med fordel anrettes på en mer brukervennlig og intuitiv måte.

Også tidligere undersøkelser har vist at brukerne opplever Luftfartstilsynets informasjon om regelverk og prosesser rundt sertifikater som for tungvinte. Selv om vi oppdaterer og til dels videreutvikler våre nettsider med informasjon om flysikkerhet, er vi klar over at våre nettsider har et forbedringspotensial. Vi er i gang med arbeidet for å forenkle tjenestene til brukerne og publikum, og skal lage nye nettsider og digitalisere flere tjenester. Dette arbeidet vil bli prioritert i 2017.

3.5.3 Samfunnskontakt

Luftfartstilsynet gjennomfører en rekke aktiviteter direkte rettet mot markedet. Dette kan for eksempel være seminarer for kontrollanter, skolesjefer og lignende. Det største og viktigste arrangementet for vår del er likevel Luftfartskonferansen, som har vokst seg til å bli den største og viktigste møteplassen for personell i norsk luftfart. Årets konferanse gikk av stabelen i begynnelsen av februar og samlet 375 deltakere og foredragsholdere. Også i 2016 fikk konferansen svært gode tilbakemeldinger fra deltakerne. Luftfartstilsynet har også

deltatt med foredragsholdere på en rekke andre konferanser, og i tillegg arrangert en rekke møter og workshoper for bransjen og markedsaktører.

3.5.4 En enklere hverdag for folk flest

Luftfartstilsynet vektlegger kontakten med brukeren, både gjennom det daglige arbeidet og gjennom dialog på ulike seminar og konferanser. I 2016 ble det avviklet spesifikke seminar for skolesjefer, for teknisk personell, for fraktleverandører og for flyplasspersonell knyttet til security. I tillegg inviterte vi et representativt utvalg av våre hovedinteressenter til et dialogmøte rundt forventinger til hvilken rolle Luftfartstilsynet skal og bør spille i framtiden. Sistnevnte var et vesentlig innspill til det da pågående omstillingsarbeidet.

Utvikling av Luftfartstilsynets tjenester går i retning av digitale tjenester. Utviklingsarbeidet gjøres med henblikk på målet om døgnåpen forvaltning, samt brukervennlighet. Som det framgår under punkt 3.5.2 Nye nettsider, ble det i 2016 gjort en evaluering av kvaliteten på dagens nettsider. Med bakgrunn i denne evalueringen starter arbeidet med nye nettsider i 2017.

3.6 Kompetanse

Luftfartstilsynet er et myndighetsorgan, noe som innebærer at mye av vår kompetanse er knyttet til krav gitt av nasjonalt og internasjonalt regelverk. For å sikre at våre medarbeidere så langt som mulig tilfredsstillende egen og internasjonale krav til kompetanse, har Luftfartstilsynet innført et OnBoarding-program for alle nyansatte. Programmet strekker seg over første ansettelsesår, og inneholder en systematisk gap-analyse av kompetanse og deretter planlagt opplæring i henhold til denne.

Luftfartstilsynet har over de siste to årene gjennomført tiltak i henhold til vårt forbedringsprogram for forvaltningskompetanse. Målet med programmet er at alle medarbeidere skal ha kunnskap og rolleforståelse som gjør at alle handler i samsvar med de gjennomgående krav og forventninger som er satt til forvaltningen.

I 2016 avholdt Luftfartstilsynet ulike kurs og samlinger med tema kultur, holdninger og rolleforståelse. Kurset i etiske retningslinjer rettes inn mot nye medarbeidere og fokuserer spesielt på rolleforståelse.

Introduksjonskursene for nyansatte omfatter også informasjon om Luftfartstilsynet som statlig myndighet og hvilken innvirkning dette har på den ansatte.

Luftfartstilsynet har i tillegg gjennom 2015 og 2016 gjennomført et lederutviklingsprogram som hadde fokus på rolle og rolleforståelse som leder. I tillegg til de faste grunnkursene i forvaltningskompetanse har den enkelte avdeling gjennomført ulike former for vedlikeholdstrening på området, spisset opp mot aktuelle problemstillinger. Vi har også forbedret rekrutteringsprosessen ved å ta i bruk tester og relevante caser for å sikre økt fokus på myndighetsrollen og forvaltningsaspektet. Luftfartstilsynet har i tillegg til interne e-læringskurs tatt i bruk

Difis e-læringskurs om forvaltningsloven, offentleglova og «Å starte i staten». Høsten 2016 gjennomførte vi en begrenset internrevisjon for å måle om forbedringsprogrammet har hatt ønsket effekt. Det overordnede inntrykket er at Luftfartstilsynet i det vesentligste holder en tilfredsstillende kvalitet i saksbehandlingen. De grunnleggende kravene til enkeltvedtak og til saksbehandlingen ser i stor grad ut til å være ivarettatt. Kvaliteten på våre leveranser er i fortsatt positiv utvikling. Det at vi har jobbet målrettet, både generelt og i avdelingene, med opplæring og forbedring av standarder osv. har gitt gode resultater for Luftfartstilsynet som en faglig dyktig og profesjonell etat.

Forbedringsprogrammet for forvaltningskompetanse som sådan er fullført. Luftfartstilsynet vil likevel fortsette å legge vekt på opprettholde høy kvalitet i vår forvaltning. Vi forventer at omstillingsarbeidet og ny organisering av Luftfartstilsynet vil bidra til å videreutvikle og standardisere kvaliteten ytterligere.

foto: colourbox.com



4. STYRING OG KONTROLL I VIRKSOMHETEN

4.1 Ressurser, ramme faktorer og effektivitet

For å oppnå en mer effektiv offentlig sektor innførte regjeringen i 2015 en avbyråkratiserings- og effektiviseringsreform (ABE-reformen). Målet med den var å hente ut potensialet offentlig forvaltning har for å bli mer effektiv, og at gevinstene for mindre byråkrati og mer effektiv drift overføres til fellesskapet. Kravet til effektiv-

sering ble i 2015 satt til 0,5 %, som igjen er økt til 0,7 % i 2016. Dette kravet har kommet på toppen av en relativt flat og stadig strammere budsjettamme over de siste fem årene mens vi i det samme tidsrommet har fått betydelig flere oppgaver. Ut i fra en forventning om fortsatt flat budsjettamme i årene framover, er det nødvendig å gjøre tiltak

for å legge om driften og prioritere strengt hvilke oppgaver som skal stå i fokus.

Luftfartstilsynet har nådd de krav som ABE-reformen har satt. Dette har skjedd gjennom kostnadsstyring, forbedret planlegging av aktivitet samt reforhandling av kontrakter på løpende driftstjenester (kantine og renhold).

4.2 Omstilling

Luftfartstilsynet startet i 2015 et større omstillingsløp basert på fire forhold:

- strammere økonomiske rammer over flere år sett i forhold til økt antall og omfang av oppgaver,
- krav om effektivisering i henhold til regjeringens ABE-reform,
- utviklingstrekk i luftfarten og
- analyse av egen organisasjons sterke og svake sider.

Vi utarbeidet et nytt strategisk målbilde (MÅL 2018+), og dette ga innretningen på det videre omstillingsarbeidet.

Våren 2016 igangsatte vi et prosjekt som skulle analysere situasjonen og vurdere alternative organisasjonsmodeller for å sette Luftfartstilsynet i bedre stand til å løse oppdraget vårt i framtiden. Gjennom en omfattende prosess ble alternative løsningsforslag utformet. Arbeidet inkluderte sterk involvering av de ansatte, eksterne interessenter og med studiebesøk hos andre tilsyn og etater i tillegg til utenlandske luftfartsmyndigheter.

I forprosjekt "Luftfartstilsynets management system" (juni 2016) og i flere av arbeidsgruppene organisert under prosjekt ALT016

var internkontroll, kartlegging og analyser av organisasjonens prosesser og kvalitet inkludert. Resultatene ble tatt inn som underlag for vurderinger og beslutning om forbedringstiltak.

Ut ifra fire alternative løsningsforslag (organisasjonsmodeller) ble en modell anbefalt. Vedtak om ny organisasjon ble fattet den 15. september 2016. Valgt modell innebærer en helt ny måte å organisere prosesser og samarbeid internt. Ny organisasjon er en kombinasjon av tydelig linjestruktur sammen med horisontale, tverrfaglige prosesser. Klart eierskap til prosesser og leveranser er en viktig forutsetning i ny modell, og effektiv planlegging og ressursstyring får et forsterket fokus. Gjennom høsten og vinteren har vi arbeidet med å klargjøre mer og mer av det konkrete innholdet i ny modell. Spesielt er kjerneprosessene for flysikkerhetsstyring og tilsyn viktige å bygge opp grundig. Dette tar tid, og vi forventer at metode, roller, og driftsoppgaver vil bli satt i drift i løpet av 2017. Mye skal være på plass i løpet av første halvår, men på lik linje med andre utenlandske tilsyn som har gjennomgått lignende utviklingsprosesser, så vil dette arbeidet i Luftfartstilsynet fortsette over flere år.

Den nye organisasjonen legger vekt på økt evne til analyse og langsiktig utviklingsarbeid, ikke minst i enda mer aktivt samarbeid med eksterne interessenter. Måten Luftfartstilsynet nå samarbeider med Statens vegvesen for avvikling av eksamen for droner, og snart privatflygersertifikat, viser hvordan vi vil innrette oss strategisk. På samme måte vil vi styrke samarbeidet knyttet til dialog om flysikkerhet. Dette inkluderer utvikling av realistiske og effektive metoder for å følge opp flysikkerhetsmål på ulike nivåer. Vi er nå i en fase der vi skal skape mye nytt når det gjelder strukturer, prosesser og samarbeidsformater.

I ny organisering vil de forskjellige hovedområdene innen vårt arbeid med flysikkerhet utvikles tverrfaglig og helhetlig og i dialog med eksterne interessenter. Vi skal med dette få en økt forståelse av hva risiko- og tilstandsbildet er innen de forskjellige segmentene i norsk luftfart, slik at vi blir i bedre stand til å utvikle relevant kompetanse, prioritere ressurser og sette inn hensiktsmessige tiltak på de områdene.

I 2016 har Luftfartstilsynet reforhandlet flere avtaler med underleverandører og med det redusert våre kostnader. Det ble også

igangsatt enkelte digitaliseringstiltak i 2016 og gevinstene vil gradvis realiseres gjennom 2017 og 2018. Den eksterne gevinsten er blant annet bedre brukertilbud og effektivisering for brukerne – som i eksamenssamarbeidet med Statens vegvesen og prosjekt for automatisering av deler av sertifikatprosessen for flygende personell. Internt vil gevinsten primært være tidsbesparelser som gjør at vi kan reorganisere personell til å dekke nye oppgaver eller oppgaver vi har hatt for lav kapasitet til å dekke.

Det største løftet for effektivisering i 2016 var allikevel vårt omfattende omstillingsarbeid som skal gi resultater i form av økt kvalitet og andre gevinster i årene som kommer. I ny organisering gjeldende fra 1.1.2017 har vi blant annet forsterket kvalitetsfunksjonen og etablert en egen digitaliseringsfunksjon. Kvalitetsfunksjonen og endringer i styringssystemet til Luftfartstilsynet skal tilfredsstille kravene i det felleseuropeiske regelverket, forbedre vår internkontroll og vår evne til effektiv samhandling, kontinuerlig forbedringer og endringer i takt med endringer i omverden. Digitaliseringsstrategien vil fokusere på digital samhandling, bedre datafangst- og anvendelse og brukerorientering – slik at vi arbeider mer effektivt med flysikkerhet og andre samfunnsnyttige oppgaver.

Omstillingsarbeidet var ressurskrevende for Luftfartstilsynet i 2016 og utfordrende å balansere opp mot daglig drift. Det og Turøyulykken medførte omprioriteringer, samt utsettelse av enkelte saker etter avtale med Samferdsdepartementet. Prioriteringene er gjort ut fra luftfartsaktørens behov, og etter en vurdering av den flysikkerhetsmessige betydningen. Den mest synlige nedprioriteringen var å avlyse den årlige Luftfartskonferansen i januar 2017. Konferansen er en god arena for sikkerhetsformidling og dialog med aktører. Som kompensierende tiltak vil vi øke dialogen med enkeltaktører og segmenter i luftfartsindustrien utover i

2017. I tillegg har vi utarbeidet risikomatrix for omstillingsarbeidet og implementeringen av ny organisasjon (se vedlegg 5). Luftfartskonferansen vil gå som planlagt i 2018.

Omstillingsarbeidet vil fortsette å kreve mye av oss de nærmeste årene og innebærer et behov for klare prioriteringer. Eksterne interessenter vil gradvis oppleve effektene av omstillingsarbeidet. De primære effektene vil være at vi:

- utvikler et bedre og mer målrettet flysikkerhetsarbeid i norsk luftfart
- blir en mer effektiv og brukerorientert luftfartsmyndighet
- legger bedre til rette for modernisering og innovasjon i luftfart
- øker norsk innflytelse og synlighet på identifiserte områder
- utvikler eksternt samarbeid - andre offentlige etater, andre landsmyndigheter og ekstern kompetanse, og at vi blir en bedre og tydeligere støttespiller for SD.

En ny omfattende plan for internkontroll er vedtatt for de neste to årene. Her legges det opp til en enda bedre systematisk oppfølging, og samtidig vil det gi flere målinger av den nye organisasjonen.

5. VURDERING AV FRAMTIDSUTSIKTENE

5.1 Teknologiske utviklingstrekk

Den teknologiske utviklingen vi er vitne til gir muligheter som vil endre balansen i hvem og hva luftfarten vil handle om. Vi ser det spesielt på den akselererende utviklingen innenfor segmentet droner. Utvikling av regelverk og systemer som må på plass når vi går mot integrerte operasjoner mellom bemannet og ubemannet luftfart blir en stadig større del av våre oppgaver.

Det er også igangsatt store europeiske teknologiprojekt innenfor flysikringsområdet og vedtatt ATM masterplan og SESAR aktiviteter vil bidra til et betydelig teknologiskifte innenfor luftfarten. De første SESAR prosjektene (Pilot Common Projects) er i startfasen for implementering, og teknologiskiftet vil være ressurskrevende for

alle aktørene, så også luftfartsmyndighetene. Luftfartstilsynet må prioritere nødvendig involvering og kompetanseheving for å kunne ivareta vår rolle i implementeringsfasene. Det foregår også et betydelig teknologiskifte gjennom PBN (Performance Based Navigation) implementering, konvensjonelle navigasjonshjelpemidler vil gradvis kunne fases ut, men det er viktig at utfasingen skjer etter en grundig vurdering på hva slags infrastruktur som er nødvendig for å ivareta behovene til norske aktører, inklusive Forsvaret.

Ett av resultatene av SESAR-arbeidet er et stort utviklingsprosjekt på fjernstyrte tårn der det har vært testet løsninger for fjernstyrte tårn i Norge. Avinor er nå i gang med

å etablere tårnsenter for fjernstyrte tårn ved bruk av norske teknologi, og det første tårnet skal være etablert i 2018. Det vil være noen utfordringer vedrørende mangelfullt regelverk når det gjelder sertifisering. Det er derfor viktig med et høyt kompetansenivå i Luftfartstilsynet for å kunne gjøre disse vurderingene.

Vi ser et potensielt paradigmeskifte som en følge av utviklingen av nye motor- og energiformer, som i første omgang vil bli produsert og sertifisert for mindre fly. Luftfarten vil dreie seg mot en mer bærekraftig utvikling og større bidrag til miljøgevinster i årene som kommer. Luftfartstilsynet må utvikle vår kompetanse i takt med dette.

5.2 Europeisk utvikling

Samarbeidet mellom Luftfartstilsynet og den britiske luftfartsmyndigheten i forbindelse med Turøyulykken har vist hvordan to nasjonale luftfartsmyndigheter kan oppnå merverdi på kompetanse og analyser av flysikkerhetsstatistikk og hvordan flysikkerhet og flysikkerhetskultur utvikles. Vi har gjennom 2016 og inn i 2017 sett at de norske vurderingene og vårt beslutningsunderlag har blitt bedre som en følge av at begge stater har hatt samme mål og vilje til å samarbeide. Det har også blitt utvist en pragmatisk tilnærming for å jobbe effektivt sammen.

Med en stadig mer kompleks og grenseoverskridende utvikling av luftfarten, for eksempel gjennom at flyselskaper etablerer

seg med luftfartssertifikater (Air Operators Certificate) og baser i flere land så ser vi at behovet for å dele informasjon og møtes for å diskutere mulige løsninger øker. Dette skjer bilateralt, og det vil skje i samspill med det europeiske flysikkerhetsbyrået EASA. En av EASAs visjoner er at man jobber mot en tettere integrering mellom EASA og medlemslandenes myndigheter. Her blir det behov for effektive og hensiktsmessige løsninger. Dette vil blant annet handle om å ta i bruk nye digitale løsninger. For at vi skal lykkes her, så må mål og ressursmarte prosesser defineres – inkludert i samspill med markedsaktørene.

Framtidig styring av flysikkerhetsarbeidet, utvikling av hensiktsmessige tilsynskonsep-

ter der felles ressurser kan utnyttes bedre bør utforskes.

Vi forventer at EASA fortsetter arbeidet mot en mer komprimert regelverksprosess, slik at tiden fra oppstart av et regelverksprosjekt til implementering blir kortere enn i dag. Vi mener dette er en fornuftig utvikling, men samtidig vil det kreve mye av Luftfartstilsynet når det gjelder å holde oversikt og prioritere påvirkning i de riktige regelverksprosessene. EASAs ambisjon om at det skal utvikles færre, bedre og enklere regler, og et mer ytelsesbasert regelverk, står fast. Samtidig ser vi at man ofte taper av syne disse målene i prosessen fram mot endelig regelverk. Luftfartstilsynet ønsker å være en aktiv bidragsyter inn i arbeidet mot et bedre og enklere felleseuropeisk regelverk.

5.3 Digitalisering av arbeidsprosesser

Utover andre forhold som omtales i denne rapporten vil digitalisering være den største endringsdriveren i Luftfartstilsynets nye organisasjon. Dette innebærer nye arbeidsprosesser og omfordeling av oppgaver og ressurser. På sikt vil det gi oss gevinster som skaper nye muligheter i Luftfartstilsynets

rolleutøvelse. Internt er målet å omprioritere ressurser fra støtteprosesser og tidkrevende manuelle oppgaver til å styrke kjerneprosesser som flysikkerhetsstyring, safety promotion og tilsynsvirksomhet. Flysikkerhetsarbeid i et framtidig Luftfartstilsyn vil preges av økt samarbeid i alle viktige relasjoner.

Utad vil også selvbetjening, hurtighet i saksbehandling og økt kvalitet vil bli resultater av at vi fornyer og forandrer oss. Big data er et begrep som EASA har på agendaen. Nye samarbeidsformer med eksterne aktører for å samle, analysere og anvende informasjon vil bli satt på agendaen.

5.4 Endringer i offshore helikoptersektoren

Vi viser til punkt 3.1.2 der generelle endringer i offshore sektoren er omtalt. Luftfartstilsynet har gjort en tverrfaglig intern utredning for å se på hvordan Luftfartstilsynet jobber mot offshoresegmentet. I utredningen har vi i tillegg til operative og tekniske forhold sett på landingsplasser, luftrom, HMS og økonomi/organisering av selskapene.

Vi har også sett på regelverk og standarder samt samarbeid mot andre myndigheter som Petroleumstilsynet. Anbefalinger fra denne utredningen vil danne grunnlag for å identifisere og prioritere forbedringsarbeid i 2017. En sentralt premiss som den siste

tids utvikling har vist oss, er betydningen av effektive strukturer for dialog på forskjellige nivåer mellom Luftfartstilsynet og interessentene offshore. Den sikkerhetskulturen og det sikkerhetsnivået som er opparbeidet over de siste 10 årene har kommet gjennom gode partssammensatte arenaer og målrettet virke. Offshore helikoptervirksomhet vil være en vesentlig premissgivende funksjon i norsk olje- og gassindustri i mange år framover.

Det er derfor viktig at Luftfartstilsynet kan være en sentral aktør for å påvirke sikkerheten og forstå konsekvenser av utviklingen innenfor offshore segmentet.

Helikopteraktiviteten i nordområdene og særlig den økte aktiviteten med flyging i Barentshavet, medfører særskilte sikkerhetsmessige og tilsynsmessige utfordringer. Spesielt gjelder dette som følge av de krevende klimatiske og meteorologiske forholdene. Luftfartstilsynet skal kartlegge og vurdere utfordringene i nord. Vi må generelt øke fokus og kompetanseoppbygging på nordområdene.

5.5 Cyber security/IKT-sikkerhet

Trussel og faktiske hendelser på området cyber security viser behovet for økt kompetanse og effektive beredskapstiltak. Luftfartstilsynet må sikre at vi oppnår evnen til å følge opp og kontrollere kritiske funksjoner i luftfarten. Dette vil vi blant annet gjøre gjennom å etablere mer direkte samarbeid med eksterne myndigheter med kompetanse på området.

5.6 Flysikkerhetsstyring

Luftfartstilsynet har en rolle når det gjelder risikostyring i norsk luftfart. Dette inkluderer å identifisere risikokonsentrasjoner og prioritere arbeidet med å redusere disse. Dette skal vi utvikle i samspill med operatørene i årene som kommer. Som et tillegg til tilsyn, regelverksutvikling og

sikkerhetsformidling skal Luftfartstilsynet identifisere og styre risiko som spenner over flere regulerte enheter eller som berører flere sektorer i industrien. Vi skal ha fokus på den risiko som er på et nivå hvor det er nødvendig at myndigheten aktivt griper inn. Ett av tiltakene for å systematisere dette

arbeidet er å etablere en helhetlig flysikkerhetsstyringsprosess (Safety Risk Management/SRM) med tilhørende funksjoner. Våre viktigste verktøy vil fortsatt være de samme, men med tillegg av å etablere «avtaler» med aktørene om sikkerhetsytelse og oppfølging av disse.

5.7 Ubemannet luftfart

Droneindustrien er i voldsom utvikling i et helt annet tempo enn det vi har sett for bemannet luftfart fram til nå. Ved utløpet av 2016 er om lag 40 000 droner (vekt over 1 kg) solgt i Norge.

Et av de store målene med dyptgripende konsekvenser er utviklingen mot integrering av ubemannet og bemannet luftfart. Integrerte operasjoner vil bety et paradigmeskifte for luftfarten. For eksempel vil flyging med ubemannede fraktfly og bemannede passasjerfly i kontrollerte luftrom kunne bli et scenario i

løpet av noen år. Andre land satser nå stort på området.

Norge har på kort tid sett oppstarten av en ny industri. Norsk droneindustri har i utgangspunktet et fortrinn som bør utnyttes både på kort og lang sikt. I tillegg vil bruk av droner kunne ha særskilt stor nytteverdi nettopp i Norge på grunn av geografiske, topografiske og værmessige forhold. Mange offentlige etater og markedsaktører tilkjennegir at denne utviklingen gir både muligheter og utfordringer.

Luftfartstilsynet bør være tyngdepunktet på offentlig side med tanke på å koordinere og sammenstille de ulike aktørenes behov for regulering og tilrettelegging. I ytterste konsekvens vil en myndighet uten riktig kompetanse og tilstrekkelige ressurser kunne være en hindring for utvikling av denne sektoren. Utviklingen vi ser krever en aktiv og kompetent myndighet som også kan bidra til å legge til rette for det store samfunnsnyttige potensialet som ligger i droneindustrien.

5.8 Prosjekt for allmennflyging og luftsport (PAL II)

Samferdselsdepartementet har i samråd med Luftfartstilsynet besluttet å starte Prosjekt for allmennflyging og luftsport II (PAL

II). Hensikten med prosjektet er å arbeide målrettet med tiltak som legger til rette for allmennflyging og luftsport i Norge, slik at

denne delen av markedet også blir ivarettatt i fremtiden. Prosjektet vil pågå i perioden 2017-2021.

6. ÅRSREGNSKAP

6.1 Ledelsens kommentar årsregnskapet 2016

Formål

Luftfartstilsynet ble opprettet 1. januar 2000 og er underlagt Samferdselsdepartementet. Luftfartstilsynet er et ordinært statlig forvaltningsorgan som fører regnskapet i henhold til kontantprinsippet. Luftfartstilsynet er et forvaltningsorgan med myndighetsansvar inne norsk sivil luftfart. Hovedoppgaven er å bidra til økt sikkerhet i luftfarten. Luftfartstilsynet er en aktiv pådriver for sikker og samfunnsnyttig luftfart ved å fastsette regelverk, utøve adgangskontroll og føre tilsyn med blant annet flyselskaper, verksteder, flyskoler, luftfartøyer, sertifikatnehavere og lufthavner. Årsregnskapet utgjør del VI i årsrapporten til Luftfartstilsynet.

Bekreftelse

Årsregnskapet er avlagt i henhold til bestemmelser om økonomistyring i staten, rundskriv R-115 fra Finansdepartementet og krav til Luftfartstilsynet i instruks om økonomistyring. Regnskapet viser Luftfartstilsynets disponible bevilgning, regnskapsførte utgifter, inntekter, eiendeler og gjeld.

Vurdering av vesentlige forhold

I 2016 har Luftfartstilsynet samlet disponert tildelinger på utgiftssiden på kr 198.403.000 som består av kr 194.112.000 i

ordinær bevilgning, kr 2.565.000 for den budsjettmessige virkningen av lønnsoppjøret i statlig tariffområde og kr 1.726.000 i overføring av ubrukt bevilgning fra 2015, jf. note A. Luftfartstilsynet har merinntekter på kr 710.798 jf. fullmakt 6.2 i tildelingsbrev, jf. note B. Dette beløpet sammen med mindretgift på kr 4.953.759 og mindreinntekt 2.581.701, til sammen kr 3.082.856 er søkt overført til 2017, jf. note B.

Med fradrag for lønnsrefusjoner har Luftfartstilsynet bruk 136.552.728 til lønn og sosiale utgifter, jf. note 2. Dette utgjør 73% av den disponible tildelingen. Husleien utgjør kr 18.101.987, se note 3. Reiseutgifter utgjør også en vesentlig post på kr 14.250.154. Luftfartstilsynet har merinntekter relatert til både lønn og reiseutgifter på kr 710.798, jf. note 1. Luftfartstilsynets gebyrinntekter fra markedet utgjør kr 126.820.360. Mellomværende med statskassen utgjorde pr 31.12.2016 kr 6.582.776. Oppstillingen av artskonto-rapporteringen viser hvilke eiendeler og gjelde mellomværende består av.

I tråd med Samferdselsdepartementets effektiviseringskrav har Luftfartstilsynet

gjennom målrettet arbeid med reforhandling av avtaler realisert besparelser på nærmere kr 700.000 på faste kostnader. I tillegg startet Luftfartstilsynet i 2016 en omstillingsprosess for å sette oss i stand til å løse framtidens oppgaver, sett i sammenheng med forståelsen av regjeringens krav om effektivisering. Dette er omtalt nærmere under kapittel 4.

Tilleggsopplysninger

Riksrevisjonen er ekstern revisor og bekrefter årsregnskapet for Luftfartstilsynet. Årsregnskapet er ikke ferdig revidert pr dags dato men revisjonsberetning antas å foreligge i løpet av 2. kvartal 2017.



Bodø 15. mars 2017

Lars Kobberstad
luftfartsdirektør

6.2 Årsregnskap

6.2.1 Prinsippnote til årsregnskapet

Årsregnskap for statlige virksomheter er utarbeidet og avlagt etter nærmere retningslinjer fastsatt i bestemmelser om økonomistyring i staten ("bestemmelsene"). Årsregnskapet er i henhold til krav i bestemmelsene punkt 3.4.1, nærmere bestemmelser i Finansdepartementets rundskriv R-115 av november 2016 og eventuelle tilleggskrav fastsatt av overordnet departement.

Oppstillingen av bevilgningsrapporteringen og artskontorrapporteringen er utarbeidet med utgangspunkt i bestemmelsene punkt 3.4.2 – de grunnleggende prinsippene for årsregnskapet:

- a. Regnskapet følger kalenderåret
- b. Regnskapet inneholder alle rapporterte utgifter og inntekter for regnskapsåret
- c. Utgifter og inntekter er ført i regnskapet med brutto beløp
- d. Regnskapet er utarbeidet i tråd med kontantprinsippet

Oppstillingene av bevilgnings- og artskontorrapportering er utarbeidet etter de samme prinsippene, men gruppert etter ulike kontoplaner. Prinsippene samsvarer med krav i bestemmelsene punkt 3.5 til hvordan virksomhetene skal rapportere til statsregnskapet. Sumlinjen "Netto rapportert til bevilgningsregnskapet" er lik i begge oppstillingene.

Virksomheten er tilknyttet statens konsernkontoordning i Norges Bank i henhold til krav i bestemmelsene pkt. 3.7.1. Bruttobudsjetterte virksomheter tilføres ikke likviditet gjennom året men har en trekkrettighet på sin konsernkonto. Ved årets slutt nullstilles saldoen på den enkelte oppgjørskonto ved overgang til nytt år.

6.2.2 Bevilgningsrapporteringen

Oppstillingen av bevilgningsrapporteringen omfatter en øvre del med bevilgningsrapporteringen og en nedre del som viser beholdninger virksomheten står oppført med i kapitalregnskapet. Bevilgningsrapporteringen viser regnskapstall som virksomheten har rapportert til statsregnskapet. Det stilles opp etter de kapitler og poster i bevilgningsregnskapet virksomheten har fullmakt til å disponere. Kolonnen samlet tildeling viser hva virksomheten har fått stilt til disposisjon i tildelingsbrev for hver statskonto (kapittel/post). Oppstillingen viser i tillegg alle finansielle eiendeler og forpliktelser virksomheten står oppført med i statens kapitalregnskap.

Mottatte fullmakter til å belaste en annen virksomhets kapittel/post (belastningsfullmakter) vises ikke i kolonnen for samlet tildeling, men er omtalt i note B til bevilgningsoppstillingen. Utgiftene knyttet til mottatte belastningsfullmakter er bokført og rapportert til statsregnskapet, og vises i kolonnen for regnskap.

Avgitte belastningsfullmakter er inkludert i kolonnen for samlet tildeling, men bokføres og rapporteres ikke til statsregnskapet fra virksomheten selv. Avgitte belastningsfullmakter bokføres og rapporteres av virksomheten som har mottatt belastningsfullmakten og vises derfor ikke i kolonnen for regnskap. De avgitte fullmaktene framkommer i note B til bevilgningsoppstillingen.

virksomheten har rapportert til statsregnskapet etter standard kontoplan for statlige virksomheter. Virksomheten har en trekkrettighet på konsernkonto i Norges Bank. Tildelingene er ikke inntektsført og derfor ikke vist som inntekt i oppstillingen.

6.2.3 Artskontorrapporteringen

Oppstillingen av artskontorrapporteringen har en øvre del som viser hva som er rapportert til statsregnskapet etter standard kontoplan for statlige virksomheter og en nedre del som viser eiendeler og gjeld som inngår i mellomværende med statskassen. Artskontorrapporteringen viser regnskapstall

Bevilgningsrapportering

Oppstilling av bevilgningsrapportering 31.12.2016

Utgiftskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling*	Regnskap 2016	Merutgift (-) og mindreutgift
1313	Driftsutgifter	01	Driftsutgifter	A, B	198 403 000	193 449 241	4 953 759
1633	Nettoordning for MVA i staten	01	Driftsutgifter		0	5 415 417	
<i>Sum utgiftsført</i>					198 403 000	198 864 658	
Inntektskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst		Samlet tildeling*	Regnskap 2016	Merinntekt (-) og mindreinntekt
4313	Inntekter tilsyn	01	Driftsinntekter	A, B	129 446 000	126 864 299	2 581 701
4313	Ref. fakturert	02	Andre inntekter	A, B	0	710 798	-710 798
5309	Tilfeldige inntekter - ymse	29	Ymse	B	0	220 391	
5700	Arbeidsgiveravgift	72	Arbeidsgiver--avgift		0	10 380 836	
<i>Sum inntektsført</i>					129 446 000	138 176 323	
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet						60 688 335	
Kapitalkontoer							
60047101	Norges Bank KK /innbetalinger					133 899 240	
60047102	Norges Bank KK/utbetalinger					-193 804 760	
713212	Endring i mellomværende med statskassen					-782 815	
<i>Sum rapportert</i>						0	
Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12)							
					31.12.2016	31.12.2015	Endring
713212	Mellomværende med statskassen				-6 582 776	-5 799 961	-782 815

* Samlet tildeling skal ikke reduseres med eventuelle avgitte belastningsfullmakter. Se note B for nærmere forklaring.

Note A Forklaring av samlet tildeling utgifter

Kapittel og post	Overført fra i fjor	Årets tildelinger	Samlet tildeling
131301	1 726 000	196 677 000	198 403 000

Note B Forklaring til brukte fullmakter og beregning av mulig overførbart beløp til neste år

Kapittel og post	Stikkord	Merutgift(-)/ mindre utgift	Utgiftsført av andre iht. avgitte belastningsfullmakter(-)	Merutgift(-)/ mindreutgift etter avgitte belastningsfullmakter	Merinntekter / mindreinntekter(-) iht. merinntektsfullmakt	Omdisponering fra post 01 til 45 eller til post 01/21 fra neste års bevilgning	Innsparinger(-)	Maks. overførbart beløp*	Mulig overført beløp beregnet av virksomheten
131 301		4 953 759		4 953 759			4 953 759	9 833 850	4 953 759
431 302	Kan nyttes under post 01*		0		710 798		710 798	9 833 850	710 798
431 301					-2 581 701		-2 581 701		-2 581 701
									3 082 856

*Maksimalt beløp som kan overføres er 5% av årets bevilgning på driftspostene 01-29, unntatt post 24 eller sum av de siste to års bevilgning for poster med stikkordet "kan overføres". Se årlig rundskriv R-2 for mer detaljert informasjon om overføring av ubrukte bevilgninger.

Forklaring til bruk av budsjettfullmakter

Luftfartstilsynet har søkt Samferdselsdepartementet om overføring av mulig overførbart beløp i henhold til R2/2017 med kr 4.953.759 for kap./post 131301 og kr 710.798 for kap./post 4313.02, fratrukket mindreinntekt for kap./post 4313.02 kr 2.581.701.

Mulig overførbart beløp kr. 3.082.856.

Artskontorrapportering

Oppstilling av artskontorrapporteringen 31.12.2016			
	Note	2016	2015
Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Innbetalinger fra gebyrer	1	126 820 360	127 745 254
Innbetalinger fra tilskudd og overføringer	1	0	0
Salgs- og leieinnbetalinger	1	0	0
Andre innbetalinger	1	710 798	1 711 126
Sum innbetalinger fra drift		127 531 157	129 456 380
Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetalinger til lønn	2	136 552 728	139 563 367
Andre utbetalinger til drift	3	49 448 327	53 112 026
Sum utbetalinger til drift		186 001 055	192 675 393
Netto rapporterte driftsutgifter		58 469 898	63 219 013
Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Innbetaling av finansinntekter	4	44 924	39 399
Sum investerings- og finansinntekter		44 924	39 399
Investerings- og finansutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetaling til investeringer	5	7 445 892	4 596 750
Utbetaling til kjøp av aksjer		0	0
Utbetaling av finansutgifter	4	3 280	8 203
Sum investerings- og finansutgifter		7 449 172	4 604 953
Netto rapporterte investerings- og finansutgifter		7 404 247	4 565 554
Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten			
Innbetaling av skatter, avgifter, gebyrer m.m.	6	0	0
Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten		0	0
Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten			
Utbetalinger av tilskudd og stønader	7	0	0
Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten		0	0
Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler *			
Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)		220 391	229 289
Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)		10 380 836	10 521 140
Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)		5 415 417	4 663 055
Netto rapporterte utgifter på felleskapitler		-5 185 810	-6 087 373
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet		60 688 335	61 697 194
Oversikt over mellomværende med statskassen **			
Eiendeler og gjeld		2016	2015
Fordringer		226 975	242 871
Kasse		0	0
Bankkontoer med statlige midler utenfor Norges Bank		0	0
Skyldig skattetrekk		-6 465 237	-5 817 562
Skyldige offentlige avgifter		-335 514	-40 507
Annen gjeld		-9 000	-184 764
Sum mellomværende med statskassen	8	-6 582 776	-5 799 961

Note 1 Innbetalinger fra drift		
	31.12.2016	31.12.2015
<i>Gebyrer</i>	126 820 360	127 745 254
Sum innbetalinger fra gebyrer	126 820 360	127 745 254
<i>Innbetalinger fra tilskudd og overføringer</i>		
Sum innbetalinger fra tilskudd og overføringer	0	0
<i>Salgs- og leieinnbetalinger</i>		
Sum salgs- og leieinnbetalinger	0	0
<i>Andre innbetalinger</i>		
Annen driftsrelatert inntekt	710 798	1 711 126
Sum andre innbetalinger	710 798	1 711 126
Sum innbetalinger fra drift	127 531 157	129 456 380

Note 2 Utbetalinger til lønn		
	31.12.2016	31.12.2015
Lønn	127 421 624	128 091 259
Arbeidsgiveravgift	10 380 836	10 521 140
Pensjonsutgifter	0	0
Sykepenger og andre refusjoner	-4 061 480	-2 378 383
Andre ytelser	2 811 749	3 329 351
Sum utbetalinger til lønn	136 552 728	139 563 367
Antall årsverk:	162	173

Note 3 Andre utbetalinger til drift		
	31.12.2016	31.12.2015
Husleie	18 101 987	19 980 539
Vedlikehold egne bygg og anlegg	0	0
Vedlikehold og ombygging av leide lokaler	170 007	157 036
Andre utgifter til drift av eiendom og lokaler	1 474 518	2 014 814
Reparasjon og vedlikehold av maskiner, utstyr mv.	63 564	52 343
Mindre utstyrsanskaffelser	1 527 929	811 020
Leie av maskiner, inventar og lignende	1 443 469	1 638 031
Kjøp av fremmede tjenester	5 350 245	5 571 360
Reiser og diett	14 250 154	15 017 015
Øvrige driftsutgifter	7 066 455	7 869 869
Sum andre utbetalinger til drift	49 448 327	53 112 026

Note 4 Finansinntekter og finansutgifter		
	31.12.2016	31.12.2015
<i>Innbetaling av finansinntekter</i>		
Renteinntekter	43 939	38 465
Valutagevinst	985	934
Annen finansinntekt	0	0
Sum innbetaling av finansinntekter	44 924	39 399

	31.12.2016	31.12.2015
<i>Utbetaling av finansutgifter</i>		
Renteutgifter	1 679	7 312
Valutatap	1 601	891
Annen finansutgift	0	0
Sum utbetaling av finansutgifter	3 280	8 203

Note 5 Utbetaling til investeringer og kjøp av aksjer		
	31.12.2016	31.12.2015
<i>Utbetaling til investeringer</i>		
Immaterielle eiendeler og lignende	5 935 314	4 298 314
Tomter, bygninger og annen fast eiendom	0	0
Beredskapsanskaffelser	0	0
Infrastruktureiendeler	0	0
Maskiner og transportmidler	0	0
Driftsløsøre, inventar, verktøy og lignende	1 510 578	298 436
Sum utbetaling til investeringer	7 445 892	4 596 750

	31.12.2016	31.12.2015
<i>Utbetaling til kjøp av aksjer</i>		
Kapitalinnskudd	0	0
Obligasjoner	0	0
Investeringer i aksjer og andeler	0	0
Sum utbetaling til kjøp av aksjer	0	0

Note 6 Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten		
	31.12.2016	31.12.2015
Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten	0	0

Note 7 Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten		
	31.12.2016	31.12.2015
Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten	0	0

Note 8 Sammenheng mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen.				
Del A Forskjellen mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen				
	31.12.2016	31.12.2016	Forskjell	
	Spesifisering av bokført avregning med statskassen	Spesifisering av rapportert mellomværende med statskassen		
Finansielle anleggsmidler				
Investeringer i aksjer og andeler*	0	0	0	
Obligasjoner	0	0	0	
Sum	0	0	0	
Omløpsmidler				
Kundefordringer	3 661 384	0	3 661 384	
Andre fordringer	226 975	226 975	0	
Bankinnskudd, kontanter og lignende	0	0	0	
Sum	3 888 358	226 975	3 661 384	
Langsiktig gjeld				
Annen langsiktig gjeld	0	0	0	
Sum	0	0	0	
Kortsiktig gjeld				
Leverandørgjeld	-897 067	0	-897 067	
Skyldig skattetrekk	-6 465 237	-6 465 237	0	
Skyldige offentlige avgifter	-335 514	-335 514	0	
Annen kortsiktig gjeld	-9 000	-9 000	0	
Sum	-7 706 818	-6 809 751	-897 067	
Sum	-3 818 460	-6 582 776	2 764 317	

* Virksomheter som eier finansielle anleggsmidler i form av investeringer i aksjer og selskapsandeler fyller også ut note 8 B

Del B Spesifisering av investeringer i aksjer og selskapsandeler						
					Balansført egenkapital i selskapet	Balansført verdi i regnskap*
	Ervervsdato	Antall aksjer	Eierandel	Stemmeandel	Årets resultat i selskapet	
Aksjer						
Selskap 1						
Selskap 2						
Selskap 3						
Balansført verdi 31.12.2016						0

* Investeringer i aksjer er bokført til anskaffelseskost. Balansført verdi er den samme i både virksomhetens kontospesifikasjon og kapitalregnskapet.

VEDLEGG 1: MÅLSTRUKTUR 2016

Vedlegg 1. Målstruktur 2016, kort status

Luftfartstilsynets mål 2016		
Nr.	Mål	Status
H1	Sikkerhetsnivået i norsk luftfart skal være tilfredsstillende	
D.1.1	Gjennomføre State Safety Program (SSP) iht langtidsplaner	
R1.1A	Gjennomført høring av SSP-dokumentet	Pågår. Fullføres i 2017, etter avtale med SD.
R1.1B	Utformet og startet forankring av flysikkerhetsmål på nivå "TIER 1" iht. målstruktur i SSP.	Pågår. "Tier 1" flysikkerhetsmål inngår i SSP-dokumentet (se R1.1A)
R1.1C	Etablert prosesser for styring av flysikkerhet.	Gjennomført prosjekt som har konkludert med konsept og metode. Videre konkretisering og tilhørende implementering starter i 2017.
R1.1D	Videreutviklet og forankret konsept for risikobasert tilsyn.	Se årsrapportens hoveddokument.
R1.1E	Utviklet system for målrettet formidling (safety promotion).	Overført til 2017.
R1.1F	Operasjonalisert ny reaksjonspolicy, og etablert god håndheving.	Reaksjonspolicyen ligger til grunn for alle reaksjoner som illegges fra LTs side. Vi har ennå ikke ilagt noen økonomiske sanksjoner.
D1.2	Følge opp utfordringer knyttet til offshore og innlandshelikopter.	
R1.2A	Gjennomført prioriterte tiltak iht. sikkerhetsstudien for innlandshelikopter.	Ved årsskiftet gjenstår 16 åpne tilrådinger (av 41). Fem av disse forventes lukket i løpet av våren 2017.
R1.2B	Kartlagt og vurdert utviklingen i Nordområdene, på overordnet nivå med sikte på å identifisere utfordringer og muligheter for norsk luftfart, samt konsekvenser for LTs rolle og ansvar.	Overført til 2017.

R1.2C	Utredet mulighet for at Nasjonalt Register over Luftfartshinder (NRL) kan motta elektroniske høyde- og trasedata for alle kraftlinjer, og gjøre dette tilgjengelig for luftfarten via elektroniske kart.	Luftfartstilsynet har i løpet av året bidratt til at Statens Kartverk har startet opp et forprosjekt for forbedring av Nasjonalt Register over Luftfartshinder (NRL), der man blant annet skal utrede mulighetene for at NRL kan motta elektroniske høyde- og trasedata for alle kraftlinjer, og gjøre dette tilgjengelig for luftfarten via elektroniske kart. Luftfartstilsynet deltar i referansegruppa for prosjektet.
--------------	--	--

D1.3	Følge opp utfordringer og behov for nye retningslinjer knyttet til rutenettet for kortbaneoperasjoner.	
R1.3A	Vedtatt forskrift om krav til trykkabin for ruteflygning med fly over fjellområder i Norge.	Se årsrapportens hoveddel.
R1.3B	Deltatt aktivt i EASA-prosesser vedr. krav til kompetanse for operasjoner under forhold som tilsvarer de særnorske, med de operative utfordringer dette innebærer.	Luftfartstilsynet har en sentral rolle i arbeidsgruppen som jobber med RMT (Rulemaking Task) 0599 "Evidence based and competency based training", der denne problematikken adresseres. Vårt mål er at det skal tas høyde for at den enkelte medlemsstat kan innføre særlige krav som ivaretar nasjonale geografiske og værmessige forhold.

D1.4	Gjennomføre hensiktsmessige tiltak for sikker bruk av droner (RPAS)	
R1.4	Videreutviklet strategiske tiltak for droner, inkludert vurdere behov for videreutvikling av forskrift på området.	Igangsett arbeid med justering av forskrift. Se for øvrig årsrapportens hoveddel.

1.5	Kartlegge bruk av rusmidler i norsk luftfart	
R1.5	Vurdert hvilke tiltak som kan være aktuelle for å redusere faren for bruk av rusmidler.	Se årsrapportens hoveddel.

<i>Merknader i tildelingsbrevet (tdb)</i>		
D1.6	Globalisering/konkurransen. Luftfartstilsynet har ansvar for å ivareta oppgaven med å ha oversikt over disse forholdene, og skal sette inn tiltak om det er nødvendig.	Løpende.

D1.7	Teknologisk utvikling. Luftfartstilsynet har ansvar for å ivareta oppgaven med å holde oversikt og sette inn tiltak om nødvendig mht teknologisk utvikling innen flysikring, navigasjon og kommunikasjon.	Løpende.
D1.8	Helikoptersikkerhet. Luftfartstilsynet skal følge opp dette blant annet gjennom Flysikkerhetsforum for operatører av innlandshelikopter.	Se årsrapportens hoveddel + pkt. R.1.2A.
D1.9	Universell utforming. Luftfartstilsynet skal prioritere å følge opp den nye forskriften om universell utforming.	I løpet av 2016 hadde Avinor pålegg om å anskaffe ombordstigningsløsninger for alle sine flyplasser som ikke oppfylte forskriftens krav på dette området. Trappeklatrere ble utplassert og opplæring i bruk av disse ble gitt ved 34 flyplasser. Luftfartstilsynet har gjennomført intern opplæring og gjennomfører nå inspeksjon av ombordstigningsløsninger og assistansetjenesten ved lufthavnene som en del av ordinært flyplasstilsyn.
D1.10	Det er en prioritert oppgave for Luftfartstilsynet å påvirke utviklingen av internasjonale regler på luftfartens område, herunder å delta i internasjonale fora med særlig betydning for norsk luftfart.	Se årsrapportens hoveddel.

H2	Samfunnssikkerhet og beredskap innen luftfartssektoren skal effektivt forebygge uønskede hendelser, og begrense konsekvensene dersom disse likevel skulle oppstå	
D2.1	Utarbeide en egen strategi for samfunnssikkerhetsarbeidet innen sitt ansvarsområde, som konkretiserer hvordan føringene i den overordnede strategien omtalt i kap. 4 skal følges opp.	Egen strategi for samfunnssikkerhet i Luftfartstilsynet er utarbeidet og oversendt til Samferdselsdepartementet i april 2016. Strategien angir seks prioriterte områder, som viser hvordan LT følger opp den overordnede strategien til SD (utgitt i oktober 2015).
R2.1A	Utarbeidet handlingsplan som beskriver hvilke aktiviteter og tiltak som kan gjennomføres for å nå mål og krav i den overordnede strategien.	Tiltaksplan er utarbeidet og vedtatt i LT.
R2.1B	Rapportert til departementet på status i oppfølgingen av egen strategi i forbindelse med de halvårlige kontaktmøtene om samfunnssikkerhet. Det skal i tertialrapportene gis en kort sammenfatning av arbeidet.	Egne halvårsrapporter om samfunnssikkerhet er utarbeidet og oversendt SD i forkant av de halvårlige kontaktmøtene om samfunnssikkerhet.

D2.2	Regelmessig øve evnen til krisehåndtering, slik at prosedyrer, roller og ferdigheter holdes på et tilfredsstillende nivå	
R2.2.	Gjennomført minimum en øvelse sammen med minimum en ekstern aktør	Gjennomført.
D2.3	Utvikle planer og følge opp satsingsområder for å opprettholde god IKT-sikkerhet.	
R2.3	Gjennomført risikovurdering og ha identifisert mulige initiativ for å oppnå tilfredsstillende IKT-sikkerhet, herunder cybersecurity.	Se årsrapportens hoveddel.
D2.4	Ha høy oppmerksomhet på det forebyggende sikkerhetsarbeidet gjennom oppfølging av bestemmelsene i sikkerhetsloven med forskrifter.	
R2.4	Avgitt en rapport om sitt forebyggende sikkerhetsarbeid, etter nærmere bestilling fra departementet.	Rapport om forebyggende sikkerhetsarbeid i LT er avgitt til SD, etter nærmere bestilling.
H3	Luftfartstilsynet skal være en pådriver for samfunnsnyttig luftfart	
D.3.1	I samarbeid med markedet, definere og iverksette "prosjekt for allmennflygning og luftsport, PAL II" for perioden 2016-20, slik at det legges bedre til rette for denne delen av luftfarten.	
R3.1	Utarbeidet plan for "prosjekt allmennflygning og luftsport, PAL II", inkludert mandat, mål og delmål.	Se årsrapportens hoveddel.
D3.2	Delta aktivt i arbeidet med å redusere miljøbelastning fra flystøy.	
R3.2A	Vært aktiv pådriver i internasjonalt arbeid i CAEP og ICAO for å redusere støy fra fly og helikopter, arbeide for at den nye standarden for supersonic fly blir akseptabel for publikum, og at støystandarden for fly og helikopter skjerpes.	Se årsrapportens hoveddel.
R3.2B	Vurdert og eventuelt igangsatt mulige støyreducerende tiltak ved Flesland og Sola i samarbeid med Avinor AS.	Arbeid er påbegynt og vil fortsette i 2017.
H4	Luftfartstilsynet skal ha rett faglig kompetanse	
D4.1	Medarbeiderne skal ha kunnskap og rolleforståelse som gjør at de handler i samsvar med de gjennomgående krav og forventninger som er satt til forvaltningen.	Se årsrapportens hoveddel.
R4.1	Gjennomført prioriterte tiltak iht. vedtatt forbedringsprogram for forvaltningskompetanse.	

VEDLEGG 2: ANTALL TILSYN 2016

Vedlegg 2. Antall tilsyn 2016

Område	Antall gjennomførte tilsyn
Operativ utdanning-ATO/RF	7/0
Operativ utdanning-FSTD/FNPT	8/13
Operativ fly	67
Operativ helikopter	50
Operativ allmennfly	12
Lufthavner, security	38
Flyfrakt, security	64
Flyselskap, security	38
Andre leverandører, security	120
Teknisk vedlikehold, virksomhetstilsyn	86
ACAM in depth	8
ACAM Ramp	16
Teknisk allmennfly, virksomhetstilsyn	3 22 ACAM
Teknisk utdanning, virksomhetstilsyn	13
Flysikring	22
Flyplass	33
Flyleger	9
AeMC	1
Arbeidsmiljø	22
Økonomi	20

VEDLEGG 3: OPPFØLGING AV RAPPORTER OG TILRÅDNINGER FRA HAVARIKOMMISJONEN

Tabellen under viser antall avgitte, lukkede og åpne sikkerhetstilrådinge fra og med utgangen av 2006. Som det framgår av tabellen har Luftfartstilsynet (LT) lukket syv sikkerhetstilrådinge i 2016. Fem av dem var rettet til utenlandske aktører (herunder en umiddelbar tilråding utstedt i 2016 til EASA ifm. Turøy-ulykken). De øvrige to tilrådingene som LT lukket i 2016, var utstedt i 2012 og handlet om lufttrafikkjennestens prosedyrer knyttet til situasjoner der det ankommer luftfartøy samtidig som andre luftfartøy er i ferd med å forlate et område.

Årstall	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Avgitte tilrådinge	49	37	15	28	12	20	10	11	1	11	2
Lukkede tilrådinge	18	37	41	96	27	26	15	13	4	0	7
Åpne tilrådinge	139	139	113	45	29	23	17	15	12	23	18

Antall avgitte, lukkede og åpne sikkerhetstilrådinge ved utgangen av årene 2005-2016

Statens havarikommisjon for transport (SHT) utstedte to sikkerhetstilrådinge i 2016. Begge var rettet til utenlandske organisasjoner. SHT og LT samarbeider godt og har 1-2 årlige kontaktmøter på saksbehandler- og ledelsesnivå. Slike møter er nyttige og bidrar til god dialog og samhandling i arbeidet med norsk flysikkerhet. Arbeidet med tilrådinge er viktig i flysikkerhetsarbeidet, og to ganger i året rapporterer LT til Samferdselsdepartementet detaljer om arbeidet med hver enkelt av de åpne tilrådingene.

Siden sikkerhetstilrådinge kun er anbefalinger fra havarikommisjoner, har ikke LT hjemmel for å pålegge luftfartsaktørene å gjennomføre det som tilrådingen omtaler. Unntaket er tilfeller der det er snakk om brudd på regelverk. LT sin oppfølging av tilrådinge vil derfor oftest være preget av å påvirke og oppmuntre aktørene til å ta tilrådingen til følge. I tillegg vurderer LT hvorvidt intensjonen med sikkerhetstilrådingen er av en slik karakter at det er behov for endring av luftfartsregelverket, nasjonalt eller internasjonalt, eller om det er andre tiltak LT kan gjennomføre, f. eks. å gi bedre veiledning. Alt i alt innebærer dette at arbeidet med å følge opp sikkerhetstilrådinge kan gå over år.

Tabellen under viser antall åpne sikkerhetstilrådinge per 31. desember 2016 fordelt på hvilket år tilrådingen ble utstedt og hvilken enhet i LT som er hovedansvarlig for oppfølgingen. Som det fremgår av tabellen, var det ved utgangen av 2016 til sammen 12 åpne sikkerhetstilrådinge som er fordelt internt i LT. I tillegg var det fem åpne sikkerhetstilrådinge som er rettet til utenlandske organisasjoner.

Ansvar for å følge disse tilrådingene opp er ikke fordelt internt på samme måte, og derfor fremgår de ikke av tabellen. LT har ingen myndighet eller tilsynsrolle overfor de utenlandske organisasjonene, men LT vurderer slike tilrådinge enkeltvis for å se om det er noe vi kan eller bør gjøre for å påvirke luftfartsmyndigheten i landet der organisasjonen er hjemmehørende til å ta tilrådingen til følge. Tilsvarende har LT dialog med SD om arbeidet med en åpen sikkerhetstilråding som SHT rettet til SD i 2015.

Ansvarlig enhet	Årstall for utstedelse					SUM
	2011	2013	2014	2015	2016	
Seksjonen for flysikring		1				1
Seksjon for flyplass	6	1		1		8
Seksjon for operativ allmennfly						0
Seksjon for operativ fly						0
Seksjon for operativ helikopter		1	0,5	1		2,5
Seksjon for operativ utdanning						0
Seksjon for teknisk vedlikehold			0,5			0,5
Seksjon for teknisk allmennfly						0
Luftfartstilsynet	6	3	1	2		12

Antall åpne sikkerhetstilrådinge, rettet til norske aktører, per 31. desember 2016 fordelt på utstedelsesår og hvilken enhet i Luftfartstilsynet som er hovedansvarlig for oppfølgingen. I tillegg har SHT fremmet fem tilrådinge til utenlandske organisasjoner, samt en til Samferdselsdepartementet.

Rapporter fra havarikommisjoner

LT mottok i 2016 totalt 14 utkast til rapport fra havarikommisjoner, alle var fra SHT. I alt mottok Luftfartstilsynet 14 ferdige undersøkelsesrapporter fra SHT og to rapporter fra svensk havarikommisjon. Luftfartstilsynet vurderer alt innhold i rapportene, ikke bare eventuelle sikkerhetstilrådinge, med tanke på mulige tiltak som kan bedre flysikkerheten. I det månedlige ulykkes- og hendelsesmøtet i Luftfartstilsynet presenteres og gjennomgås alle undersøkelsesrapporter av den tilsynssekasjonen som er utpekt som ansvarlig. I forlengelsen blir eventuelle tiltak for å ivareta flysikkerheten vurdert og diskutert tverrfaglig.

VEDLEGG 4: SIKKERHETSINFORMASJON BASERT PÅ INNRAPPORTERTE ULYKKER OG HENDELSER

Fatale ulykker

Helikopterulykken ved Turøy i april med 13 omkomne er den verste ulykken i norsk luftfart på 20 år. En utmattingssprekk i hovedgirboksen for Super Puma (H225) førte til at rotorhodet og rotormasten løsnet i 2000 fots høyde og helikopteret styrtet på en holme og tok fyr. Statens havarikommisjon for transport fortsetter undersøkelser rundt sprekkdannelsen som ikke ble detektert før ulykken, med fokus på bl.a. konstruksjonskrav og robusthet til girboksen, i samarbeid med helikopterprodusenten og EASA. LT har i likhet med britiske myndigheter forlenget flyforbudet for helikoptertypen.

I januar 2016 havarerte et svensk postfly (CL-600) – underveis mellom Gardermoen og Tromsø – da teknisk feil på ene kunstige horisonten bidro til at piloten manøvrerte flyet ned i stup som besetningen ikke klarte å gjenopprette. Mangel på visuelle referanser og instrumenter med motstridende informasjon, førte til dårlig orienteringsevne og flyet traff terreng i stor hastighet på svensk side av grensen ved Tysfjord, Nordland. Begge om bord omkom.

Et privat, lett motorfly (PA-28) havarerte under innflyging nord for Halden i mai. Ifølge obduksjonsrapporten var piloten trolig allerede død før flyet traff skogkledt terreng etter gjennomført flyging fra Sola. For klassen privat motorfly, som fortsatt er den delen av allmennflygingen som har størst aktivitet, var dette den første dødsulykken siden 2005.

Andre ulykker og hendelser

Det var ingen ulykker med tunge norske fly i 2016.

Offshore helikopter erfarte i tillegg til Turøyulykken også en ulykke med utelukkende materielle skader, da en Sikorsky 92 A kolliderte med en tankbil under taksing på Stavanger lufthavn. Denne typen ulykke har ikke stort skadepotensial for passasjerer om bord.

I kommersiell flyging med norsk innlands helikopter, som er den typen luftfart der aktiviteten fortsatt øker i Norge, var det to ulykker i 2016. Den ene var tap av kontroll med Ecureuil (AS 350 B3) under trening i Rogaland. I den andre ulykken mistet flygeren kontroll over helikopteret mens det fløy med underhengende last, noe som endte med nødlanding. Ulykken skjedde i Troms og med den samme helikoptertypen som i Rogaland.

I tillegg havarerte et lett helikopter (R44) med to personer under privatflyging i dårlig vær med tap av sikt, og påfølgende utelanding i snø. Også et tysk, lett helikopter (R22) havarerte under nødlanding etter å ha fått forgasserising over Sognefjorden i fjor sommer. Ingen personer ble alvorlig skadd i disse ulykkene med lett helikopter i 2016.

En alvorlig hendelse med storulykkes-potensial fant sted under ruteflyging med propellfly langs kysten av Vestlandet på senhøsten. Flyet (ATR-72) iset ned og mistet kontroll og betydelig høyde, men besetningen klarte å gjenopprette kontrollen og navigerte deretter flyet ut av isingsområdet før de landet normalt på Vigra.

Formidling av sikkerhetsinformasjon fra ulykker og hendelser

Luftfartstilsynet har over år utviklet og driftet et system for overvåking av utvalgte risikoområder som viser utvikling og bidragsfaktorer med nasjonale nivåer, for ekstern og intern bruk. I tillegg har vi hatt supplerende oversikter som viste bidrag og fordeling på organisasjoner med tilgang til enkeltsaker. Av tekniske og praktiske årsaker har ikke disse oversiktene blitt oppdatert etter september 2016. Reetablering og videreutvikling av slike oversikter, sammen med interne og eksterne fora for informasjonsdeling og tverrfaglig diskusjoner vil bli prioritert når Luftfartstilsynet starter implementeringen av risikostyring av flysikkerheten (Safety Risk Management, SRM) i 2017. Denne prosessen skal bidra til en mer metodisk og helhetlig tilnærming i alt flysikkerhetsarbeidet, slik at vi velger rett virkemiddel (pålegg, kontrollvirksomhet, veiledning, dialog om sikkerhetstema etc.) og bruker våre samlede ressurser der det gir det beste bidraget til økt flysikkerhet. Utviklingen av denne prosessen vil gå over flere år.

Luftfartstilsynet erfarer en stadig økende innrapportering av ulykker og hendelser. Vi vil vurdere hvordan vi kan effektivisere saksbehandlingen og oppfølgingen av disse i forbindelse med utvikling av SRM-prosessen.

Luftfartstilsynet deltar fortsatt i fora for henholdsvis offshore og innlands helikoptersikkerhet. Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel har naturlig nok blitt vitalisert etter den tragiske Turøyulykken. Mandat for de to foraene, gjennomføring, deltagelse (nivå) med mer bør justeres med sikte på å styrke disse arenaene i forhold til dialog og formidling av sikkerhetsinformasjon.

VEDLEGG 5: RISIKOMATRISSE

Vedlegg 5. Risikomatrix

Sammendrag av risikoanalyse for implementering av "NYE LT"					
Nr	Risiko	Sannsynlighet	Konsekvens	Samlet risiko	Risikoreducerende tiltak
1	Utilstrekkelig (endrings-) ledelse i omstillingsfasen (2017)	3	3	6	Sterkt fokus på ledelse og styring fra toppledelse. Lederutvikling av strategisk ledelse og mellomledere. Lederoppfølging og lederstøtte.
2	Prosedyrer er ikke tilpasset ny modell	4	3	7	Prosedyrer omarbeides og/eller tilpasses ny organisasjonsmodell så raskt som mulig og tidlig i 2017. Som midlertidig løsning vil nåværende prosedyrer anvendes. Eventuelle uklarheter og tvil om ansvar og fremgangsmåte skal avstemmes med leder.
3	Ny organisasjonsstruktur er vanskelig å forstå, og ikke fullt ut forankret blant medarbeiderne i organisasjonen ved innføringstidspunktet.	3	4	7	God prosess- og konseptbeskrivelse. Sterk ledelse og koordinering spesielt ved implementering av modellen og i viktige arbeidsprosesser. Synliggjøre gode eksempler på ny arbeidsmetodikk. Kompetanseheving innenfor ledelse og prosjektstyring av ledere og koordinatorene. Målrettet og god informasjon blant øvrige medarbeidere. Omstillingssamtaler. Tett oppfølging av medarbeidere i omstillingsfasen.

4	Uklare ansvarslinjer i ny organisasjonsstruktur	3	3	6	Tett samarbeid i ledergruppen. Ingen gir slipp på ansvaret for tidligere oppgaver før det er forankret hos ny eier. Gjennomføre "sortering" av oppgaver i samarbeid med mellomledere.
5	Uro hos medarbeidere fordi de må flytte til nytt kontor	3	1	4	Løsning drøftes med ansattes org. Omstillingssamtaler. Tett oppfølging av medarbeider i omstillingsfasen.
6	Mangel på et adekvat ressursstyringssystem.	2	4	6	Eget delprosjekt. Langsiktig plan etableres. Systematisk utprøving, løpende vurdering og nødvendige justeringer av prosess og verktøy. Det må utvikles/anskaffes et ressursstyringsverktøy som legger til rette for helhetlig ressursstyring.
7	Manglende evne til å opprettholde påkrevde kjerneprosesser i omstillingsfasen	4	3	7	Informere våre interessenter om pågående omstillingsarbeid og forventet omstillingsperiode. Vurdere resultatmål og evt. revidere mål/plan. Ivareta oversikt over oppdrag og leveranser.
8	Medarbeidere ser ikke formålet med omstillingen fra sitt ståsted.	2	2	4	Lederne har et stort ansvar. Omstillingssamtaler. Tett oppfølging av medarbeider i omstillingsfasen. Ta initiativ.
9	Kultur og holdninger: Ansatte forholder seg passiv og motarbeider nye rutiner og prosedyrer	2	3	5	Tydelige krav til god lederadferd. Tydelig forventninger til deltagelse. God støtte til og oppfølging av ledere

					på alle nivå, støtte tillitsvalgte, utvikle et godt og forpliktende medarbeiderskap. Jevnlig informasjon om framdrift – milepæler – for å vise framdrift, gjennomføre iht plan, “én-til-én” samtale hvis nødvendig med kursendring.
10	Innledning, etablering og drift-setting av NYE-LT gir arbeidsmiljørelaterte helseplager	3	4	7	Omstillingssamtaler. Tett oppfølging av den enkelte, for å følge opp og trygge den enkelt i prosessen
11	<i>Uforutsette</i> økonomiske konsekvenser av implementering	2	4	6	Planlegge og styre. Fortsette arbeidet mot SD om bevilgninger. Hvis uforutsette økonomiske hendelser oppstår: Gjennomføre en økonomisk kostnads/konsekvensanalyse og prioritere.
12	Økte lønnsutgifter	3	4	7	Gjennomføre en økonomisk konsekvensanalyse. Føre en realistisk lønnspolitikk. Vurdere om interne ressurser kan benyttes før utlysning av nye stillinger eksternt.
13	Manglende forankring og legitimitet av ny organisasjonsmodell	3	4	7	Jevnlig kommunikasjon om framdrift og måloppnåelse i implementeringen av ny organisasjonsstruktur. Lytte til de ansattes innspill, kommunisere vurderinger og beslutninger.
14	Manglende informasjon og involvering av de ansatte	3	4	7	Gjennomføre prosjekt- og kommunikasjonsplan

					. Tydeliggjøre tiden som omstillingen vil ta.
15	Utfordringer knyttet til informasjonsflyt i, og styring av FAG-avdelingen, som følge av at avdelingen er meget stor.	3	4	7	Sikre godt samspill mellom avdelingsleder og seksjonsledere. Gjennomgå samspillsrutiner. Tydeliggjøring av roller mellom avdelingsleder og seksjonsledere.
16	For stramt tidsskjema i implementeringsprosessen . Manglende tilgjengelighet på ressurser. Feil prioritering av rekkefølge på og av oppgaver	4	4	8	God forankret prosjektplan. Sikre engasjement fra ledergruppa og alle ansatte. Løpende oppfølging av framdrift og risiko Prioritering i samspill med ledergruppa. Løpende vurdering av tempo og frister ift gode løsninger. Kommunisere endringer og ambisjoner. Revidere milepæler/framdrift hvis nødvendig.
17	Implementeringen og oppstart av NYE-LT påvirker saksbehandlings-tiden, slik at den blir forsinket og LT klarer ikke å levere innenfor våre frister	3	4	7	Tidlig og god informasjon til markedet, der vi varsler om forventet forlenget saksbehandlings tid. Prioritering av innkomne saker opp i mot frister.
18	Satsingen på digitalisering får ikke nødvendig gjennomføringskraft pga utfordringer mht plan, ressurser, finansiering, faglig involvering mv.	2	3	5	Prioritere strategiske diskusjoner i LG, utarbeide og forankre god digitaliseringsplan (4-årsplan), aktivt jobbe for finansiering. Gjennomføre og utnytte resultater fra brukerundersøkelser . (Ref delrapport ALTO16.)

Disse sannsynlighetene:

- Svært sannsynlig (kontinuerlig ALLE) 5
- Sannsynligvis (*flere tilfeller* MANGE) 4
- Mindre sannsynlig (*enkelt tilfeller* FLERE) 3
- Lite Sannsynlig (*enkelt tilfelle* FÅ) 2
- Usannsynlig (*ingen tilfeller* INGEN) 1

Opp mot disse konsekvensene:

- Ubetydelig 1
- Mindre alvorlig 2
- Betydelig 3
- Alvorlig 4
- Svært alvorlig 5

VEDLEGG 6: ANSATTE FORDELT PÅ KJØNN, STILLINGSKATEGORIER OG LØNN

Ansatte i Luftfartstilsynet fordelt på kjønn, stillingskategorier og lønn

Ved utgangen av 2016 hadde Luftfartstilsynet 183 ansatte. Kvinneandelen var på 38,8 %.

		Kjønnsbalanse			Bruto månedslønn i gjennomsnitt (kr)		
		Kvinner %	Menn %	Totalt	Kvinner	Menn	Gjennomsnitt
Totalt i organisasjonen	2016	38,8	61,2	183	49.103	58.279	53.691
	2015	37,2	62,8	183	49.124	57.213	63.169
Topplederen (direktør og andre ledere)	2016	44,4	55,6	9	83.925	92.821	88.373
	2015	44,0	56,0	9	-	86.523	81.297
Mellomledelsen	2016	16,7	83,3	12	72.416	71.416	71.916
	2015	15,4	84,6	13	-	67.002	66.970
Seniorrådgivere, sjefs- og senioringeniører	2016	27,4	72,6	117	53.823	59.258	56.541
	2015	26,3	73,7	114	54.248	57.512	55.880
Rådgivere m.m.	2016	65,4	34,2	26	41.855	41.289	41.572
	2015	64,5	35,5	31	41.234	41.629	41.432
Førstekonsulenter m.m.	2016	100	0	8	37.354	-	37.354
	2015	100	0	7	38.569	-	38.569
Konsulenter/sekretærer m.m., lærlinger	2016	70,0	30,0	10	33.798	26.611	30.205
	2015	66,7	33,3	9	36.358	-	28.858
Timelønn	2016	100	0	1	20.555	-	20.555
	2015	0	100	2	-	-	-

I stillingskategorien førstekonsulenter m.m. var det i 2016 kun kvinner, mens det i kategoriene konsulenter, sekretærer m.m. og rådgivere var et flertal kvinner. I de stillingskategoriene der begge kjønn var representert, tjente menn mer enn kvinner i alle kategoriene utenom konsulenter.

Deltids- og midlertidige ansatte, overtid og fravær i Luftfartstilsynet

	Deltid (antall)		Midlertidig ansatt (antall)		Overtid (%)		Foreldrepermisjon (%)		Legemeldt sykefravær (%)	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
2016	2	1	4	1	32,5	67,5	33,3	66,7	1,8	2,2
2015	2	1	4	0	12,0	88,0	66,7	33,3	2,2	1,4



Luftfartstilsynet
CIVIL AVIATION AUTHORITY - NORWAY



Luftfartstilsynet

Sjøgata 45-47
8006 BODØ