

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Vår saksbehandler:
Tore Aas

Vår referanse:
201005763-4/121

Vår dato:
11.mars 2011

Telefon direkte:
98 26 18 24

Deres referanse:

Deres dato:

Årsrapport 2010

Luftfartstilsynet rapporterer etter en mal basert på tildelingsbrevet fra departementet. Inndelingen av rapporten er knyttet opp til de temaer som Luftfartstilsynet er bedt om å rapportere på. Det rapporteres på resultatmål innenfor de enkelte tematiske avsnitt. Innholdsmessig er rapporten lagt opp til å ivareta de ønsker departementet har signalisert.

Innholdsfortegnelse

Side

Oppsummering av viktige utfordringer	2
Hovedmål 1: Luftfartstilsynet skal sjå til at aktørane i sivil luftfart oppfyller gjeldande regelverk	4
1.1 Adgangskontroll og virksomhetstilsyn	4
1.2 Utvikling av risikobasert tilsyn	11
1.3 Samordning av tilsynsvirksomhet på tvers av fagområder i LT	12
1.4 Styrking av den forvaltningsmessige siden av tilsynsarbeidet.	12
1.5 Tilrådninger og utvikling knyttet til hendelser og ulykker.	12
Hovedmål 2: Luftfartstilsynet skal ha fokus på dei tryggleiksmessige utfordringane knytt til utviklinga i rammevilkåra for luftfarten og kva for konsekvensar desse vil få for tilsynsarbeidet	18
2.1 Mer bruk av informasjon fra egne inspeksjoner	18
2.2 Prioritering av innenlands og offshore helikopterforum	19
2.3 Nøkkeltallsberegninger på regnskapstall fra flyselskaper og kategorisering av økonomiske funn.	20
2.4 Status for planer om utvidelse av EASA's kompetanseområde og konsekvenser for Luftfartstilsynet og luftfarten	20
Hovedmål 3: Luftfartstilsynet skal i samarbeid med Samferdselsdepartementet delta aktivt i internasjonale fora som er særleg viktige for norsk luftfart	22
3.1 Deltakelse i internasjonalt samarbeid	22
Hovedmål 4: Luftfartstilsynet skal sjå til at regelverket er nyttig i høve til formålet, oversiktleg, fullstendig og oppdatert	23
4.1 Luftfartstilsynets arbeid med implementering av internasjonalt regelverk	23
4.2 Luftfartstilsynets arbeid med nasjonalt regelverk	23
4.3 Forskriftsverk som støtter opp om risikobasert tilsyn	23
4.4 Sanksjonspolicy	23
4.5 Ny forskriftsrutine	24
Hovedmål 5: Luftfartstilsynet skal drive aktivt informasjonsarbeid overfor aktørane i luftfarten og samfunnet elles	24
5.1 Åpent og proaktivt informasjonsarbeid overfor aktørane i luftfarten og samfunnet ellers.	24

Hovedmål 6: Luftfartstilsynet skal i kraft av sin fagkompetanse yte god service som sakkunnig innafor luftfart	27
6.1 Implementering av nytt fagsystem	27
6.2 Implementering av kvalitetssystem	28
6.3 Kompetansekartlegging	28
Hovedmål 7: Luftfartstilsynet skal ha eit aktivt samarbeid og dialog med Forsvaret for å sikre best mogleg koordinering mellom sivil og militær Luftfart	29
7.1 Samarbeid med Forsvaret om UAV-operasjoner	29
7.2 Samarbeid med Forsvaret om NEFAB m.v.	30
7.3 Samarbeid med Forsvaret for best mulig koordinering mellom sivil og militær luftfart	30
8 Øvrig rapportering	30
8.1 Budsjettkontroll	30
8.2 Samfunnssikkerhet og beredskap	33
8.3 Brukerundersøkelser	33
8.4 IKT-arkitektur	34
8.5 Andre rapporteringer	34

Oppsummering av viktige utfordringer

Ny undersøkelsesforordning:

EU vedtok 20. oktober 2010 ny undersøkelsesforordning (EU 996/2010) og denne forordningen vil ventelig tas inn i norsk rett i 2011 (se omtale under punkt 8.5.1). Forordningen medfører at avtalen mellom Statens havarikommisjon for transport og Luftfartstilsynet må justeres, men Luftfartstilsynet forventer ikke at dette byr på store problemer.

Prosjektet "Revisjon av rapporteringssystemet for ulykker og hendelser i luftfarten":

Prosjektet er omtalt under punkt 8.5.2 i rapporten. Det er først og fremst internt i Luftfartstilsynet at prosjektet medfører utfordringer i 2011-2012. Utfordringene er å faktisk få realisert tekniske løsninger som svarer til de kravspesifikasjonene vi har utarbeidet, og koordinere dette tidsmessig, siden alle elementene må tas i bruk samtidig ved utgangen av 2011. Videre må alle relevante medarbeidere få tilstrekkelig opplæring i de nye verktøyene, og dette arbeidet må trolig strekkes noe ut i 2012. Nye verktøy medfører at Luftfartstilsynet må gjennomgå sine rutiner og prosedyrer på området. For luftfartsaktørene forventer vi at det blir minst like enkelt å rapportere om luftfartsulykker og -hendelser som i dag, samtidig som at SHTs informasjonsbehov blir bedre ivaretatt enn i dag. Aktører som har integrert sitt interne rapporteringssystem med rapporteringsskjemaet NF-2007 i Altinn må imidlertid justere sine løsninger i tråd med det reviderte skjemaet. Luftfartstilsynet legger opp til en tett dialog med disse aktørene og forventer ingen større problemer med dette.

Utvikling av et helhetlig kvalitetssystem

Etter at Luftfartstilsynet i 2009 vedtok å etablere et helhetlig kvalitetssystem basert på ISO 9001:2008, har vi arbeidet kontinuerlig i denne retningen. Vi ser at det tar tid å innarbeide prosessanegangen i organisasjonen, og at det er et tidkrevende arbeid å samle prosedyrer og rutiner på ett sted. Den sentrale utfordringen er å realisere et reelt kvalitetssystem, et levende verktøy for både medarbeidere og ledere. Denne oppgaven tar vi på alvor, og et sentralt fokus i 2011 er å sette det dokumenterte kvalitetssystemet i drift, dvs. revitalisere interne revisjoner og styre avviksbehandling samt øvrige forbedringsprosesser via kvalitetssystemet.

Luftfart og ytremiljø

For Luftfartstilsynet er den største utfordringen innenfor ytre miljø og luftfart å realisere tilstrekkelig med ressurser til å fylle den rollen som vi som luftfartsmyndighet bør og må ha. Vår erfaring så langt er at vi med dagens bemanning ikke er i stand til å dekke de forventningene som vi opplever fra både luftfartsaktører, internasjonale fora og Samferdselsdepartementet samtidig som vi skal ivareta intern dialog og utvikling på området. Framover vil vi derfor se både på hvordan vi har organisert ansvarsområdet og på bemanningssituasjonen. En vurdering av ambisjonsnivået og eventuelle avgrensninger i så måte hører naturlig med i en slik sammenheng.

Single European Sky pakke II (SES-II)

Det ble brukt mye ressurser på arbeidet med forberedelse til gjennomføring av Single European Sky pakke II (SES-II) i 2010. SES-II er en av de største strukturelle endringene innen luftfarten på lang tid. I 2010 har Luftfartstilsynet, sammen med aktuell aktører, lagt grunnlaget for ferdigstilling av en nasjonal ytelsesplan i 2011. Ved utgangen av 2010 var dette arbeidet i rute.

NEFAB-prosjektet er inne i en krevende fase, og prosjektets gjennomførbarhetsstudie som skulle overleveres myndighetene ved utgangen av 2010 er forsinket. Prosjektet har informert de involverte myndigheter om at materialet vil bli gjort tilgjengelig tidlig i 2011. Prosjektet er nærmere omtalt et annet sted i rapporten.

EASA's regelverksgrupper for flyplass

Arbeidet i EASA's regelverksgrupper for flyplass startet opp medio 2010. Luftfartstilsynet og Avinor deltar i hver sin arbeidsgruppe, og Norge er således representert i 2 av 3 arbeidsgrupper, noe vi anser som tilfredsstillende. Dette arbeidet er nærmere omtalt et annet sted i rapporten.

Deltakelse i Eurocontrols's styrende organer

Luftfartstilsynet har i siste tertial 2010 arbeidet aktivt for komme i formelle posisjoner i Eurocontrols styrende organer. Luftfartsdirektøren vil i 2011 overta posisjonen som formann for Standing Committee Finance. Dette er et viktig verv, som skal gi meget god innsikt i Eurocontrols drift og i de pågående endringsprosesser. Dette vervet medfører deltakelse i Provisional Council Coordinating Committee.

Oppfølging av vulkanutbruddet på Island

Håndtering av vulkanutbruddet på Island våren 2010 var krevende, men etter forholdene mener vi at situasjonen ble håndtert på en tilfredsstillende måte. Vi har fulgt de internasjonale prosessene som har funnet sted i etterkant av vulkanutbruddet og har fokusert på arbeidet i Europa. Vi følger også ICAO-aktiviteten på dette området. Luftfartstilsynet har vært en pådriver for en harmonisert europeisk håndtering av denne type hendelser gjennom organisasjoner som Eurocontrol og ECAC, og vi ønsker at EASA skal ta en tydelig lederrolle i denne prosessen. Eventuelt vil vi ta initiativ til en harmonisering innen Norden og med Storbritannia, og nasjonalt samarbeider vi med Meteorologisk institutt, NILU og Avinor. Luftfartstilsynet har etablert en "Etatsgruppe vulkansk aske" for å bedre koordineringen med de norske fagmiljøene innen måling og modellering av vulkansk aske i luftrommet.

Nytt Security-regelverk

I 2010 har det vært arbeidet med nytt securityregelverk, og det er utarbeidet en første versjon av nytt nasjonalt sikkerhetsprogram (NASP). Denne ble sendt ut til operatørene i markedet i desember for å informere og forberede operatørene på et tidlig tidspunkt. Vi er overbevist om at operatørene er godt forberedt og at implementeringsperioden for det nye regelverket ikke vil bli lang. Aktørenes utfordring første halvår 2011 vil være en rask og effektiv implementering.

Frem til nytt regelverk er trådt i kraft i Norge vil Luftfartstilsynet gjennomføre tilsyn på security-sektoren gjennom "Surveys". Hensikten er å få en full gjennomgang av den inspiserte lufthavnen med fokus på hva som må endres når nytt regelverk slår inn. Luftfartstilsynets tilsynsaktivitet skal i 2011 opp på 2008 og 2009 nivå. På tilsynsområde flyfrakt vil antallet adgangskontroller øke betydelig. Tilsynsaktiviteten de kommende år tilpasses krav i gjeldende EU forordninger, og vil fremkomme i et revidert nasjonalt kvalitetskontrollprogram (NQCP).

Kontroll med flytende væsker

Det kommende kravet til kontroll av flytende væsker fra 3. land har senhøstes 2010 kommet mer og mer i fokus, ikke bare i Norge. Avinor har vært tydelig på hvilke utfordringer kravet medfører. Særlig har fokus på umodent teknisk utstyr voldt store utfordringer for lufthavnoperatørene.

Godkjenning av "kjente avsendere"

På flyfraktområdet er implementeringsutfordringene betydelige. Dagens praksis hvor kjente avsendere blir godkjent av de sikkerhetsgodkjente fraktleverandører vil oppheves. Kun myndighetsgodkjente "Kjente avsendere" tillates fra 29. april 2013. For Luftfartstilsynets del

medfører det at vi vil opprette et godkjenningsregime som sikrer at "kjente avsendere" blir godkjent innen 29.april 2013. Vi vil i 2011 etablere kapasitet for å godkjenne og føre tilsyn med inntil 5-600 "kjente avsendere". Tjenestene gebyrbelegges og godkjenningen planlegges startet opp høsten 2011. På dette området har Luftfartstilsynet brukt store ressurser på å lære opp og forberede operatørene på kravene som kommer.

Bekjempelse av lasermisbruk

Nordisk harmonisering og samhandling har vært en løpende aktivitet. Bl.a. vil felles utfordringer som for eksempel laserbeskytning av fly og uregjerlige passasjerer være en del av det nordiske samarbeidet fremover. Ny "laserforskrift" trådte i kraft 1. jan 2011. Luftfartstilsynet har vært en aktiv pådriver for at det nå er blitt skjerpelser som på sikt kan redusere de farer for flytrafikken som laser kan medføre.

Innføring av nytt fagsystem (EMPIC)

2011 vil bli et krevende år for Luftfartstilsynet i forbindelse med implementering av EMPIC og helhetlig kvalitetssystem. Dette arbeidet har høy prioritet ettersom man ikke kan drive effektivt tilsyn uten at systemene er fullt ut implementert og opplæring gitt. Det vil fortløpende bli gjort vurderinger om tilsynsaktiviteter må forskyves noe p.g.a. dette. Implementeringen av EMPIC samt innfasing av nytt regelverk gir også nye utfordringer relatert til mer systematisk bruk av tilsynsdata i forbindelse med risikobasert tilsyn. Disse oppgavene vil gjennom analysearbeid måtte resultere i utvikling av sikkerhetsindikatorer til bruk i tilsynsaktiviteter.

Teknisk tilsyn

Innenfor teknisk tilsyn er utfordringene i 2011 først og fremst knyttet til utvikling av nytt regelverk for Annex II luftfartøyer, implementeringen av nytt fagsystem og tilsynet med SAS.

Hovedmål 1: Luftfartstilsynet skal sjå til at aktørane i sivil luftfart oppfyller gjeldande regelverk

1.1 Adgangskontroll og virksomhetstilsyn

1.1.1 Kommentere utviklingen i adgangskontroller og gjennomførte virksomhetstilsyn i hht. plan

1.1.1.1 Teknisk tilsyn

Innenfor teknisk sektor ble det utført 2029 adgangskontroller og 121 virksomhetstilsyn i 2010. Antallet utførte virksomhetstilsyn er mindre enn planlagt og det er i hovedsak ACAM inspeksjoner som ikke er utført. I alt var det planlagt 379 virksomhetstilsyn mot gjennomført 121. Det ble planlagt 246 ACAM inspeksjoner og gjennomført 4 test-inspeksjoner. På grunn av ressursmangel ble programmet kansellert og virksomhetstilsyn/adgangskontroller ble prioritert. ACAM programmet for 2011 er godt i gang og gjennomføres for tiden som planlagt.

Når det gjelder adgangskontroller er de planlagte kontrollene estimerer basert på erfaringstall fra tidligere år og avhengig av søknadsmengden fra industrien. Det er et markant fall i antallet søknader innenfor enkelte områder 2010.

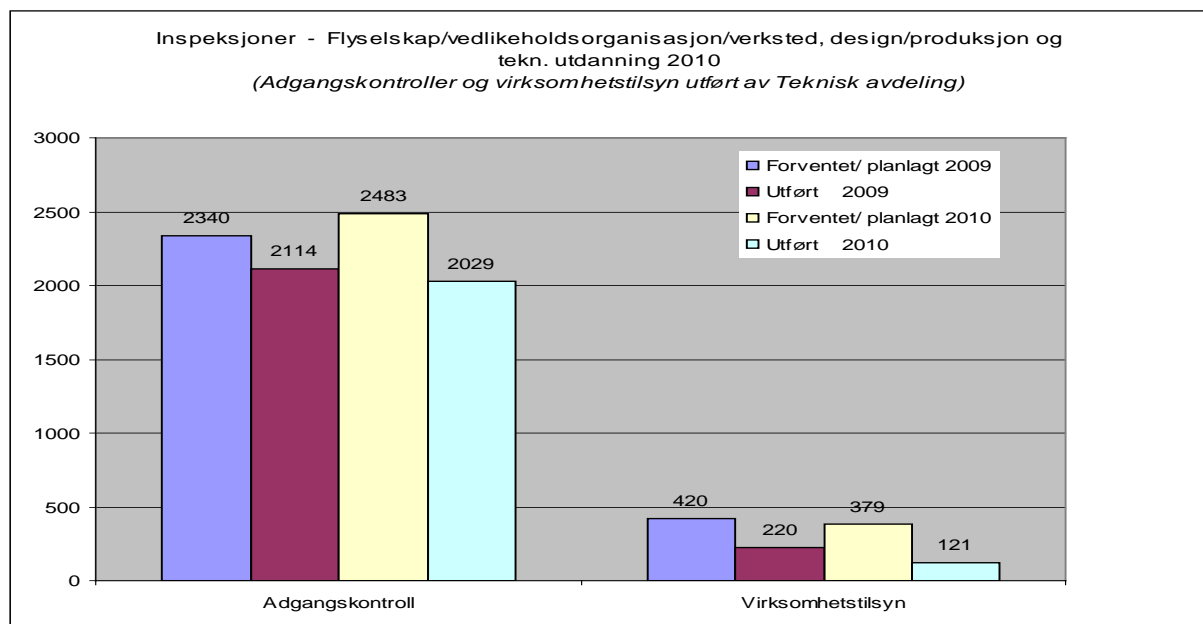
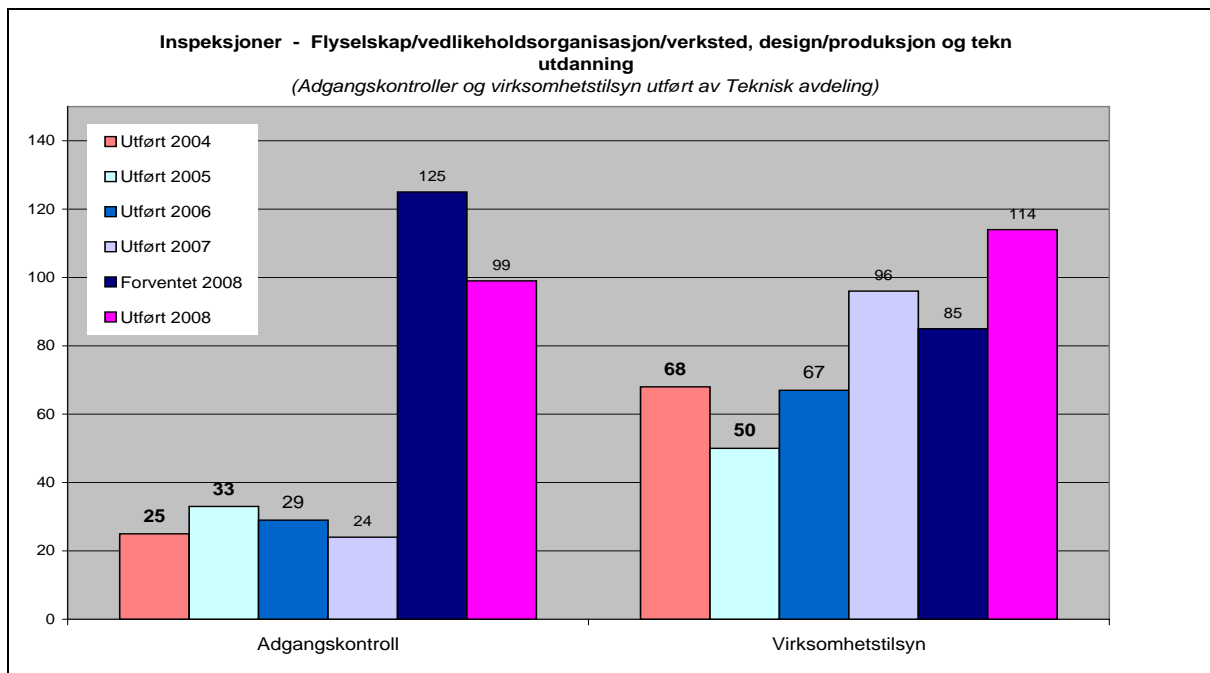
Luftfartstilsynet ble auditert fra EASA i juni og fra FAA i september. Det siste i forbindelse med etablering av en BASA/IPA avtale mellom Norge og USA. Inspeksjon fra EASA på området kontinuerlig luftdyktighet viste at nivået er høynet siden inspeksjon i 2008. Det var et økt antall funn fra siste inspeksjon, men en lavere alvorlighetsgrad på de enkelte funnene. Årsaken er at forbedringene i prosedyrer og gjennomføring utløser mer detaljer i inspeksjonen og en medfølgende senking av alvorlighetsgrad i funnene. I tillegg ble det inngått en samarbeidsavtale med Canada. Denne avtalen gir like vilkår for norske aktører mot Canada som for EU - aktører.

Innenfor området initiell luftdyktighet er det utfordringer i forhold til saksbehandling i tidsrommet 2003-2005. I hovedsak gjelder dette vedtak som ble gjennomført i denne perioden i henhold til

nasjonalt regelverk. EU-regelverket trådte i kraft i 2003 og saksbehandlingen må derfor utføres på nytt for denne perioden. Arbeidet forventes ferdigstilt våren 2011.

Året var preget av forholdsvis stor aktivitet på inntak av nye fly. Både Norwegian, SAS, CHC og Bristow var svært aktive. I tillegg så vi også at privatmarkedet begynte å ta seg opp etter finanskrisen. Luftfartstilsynet har fra 1. januar 2011 overtatt tilsynet med SAS på Part-M og Part-147 områdene.

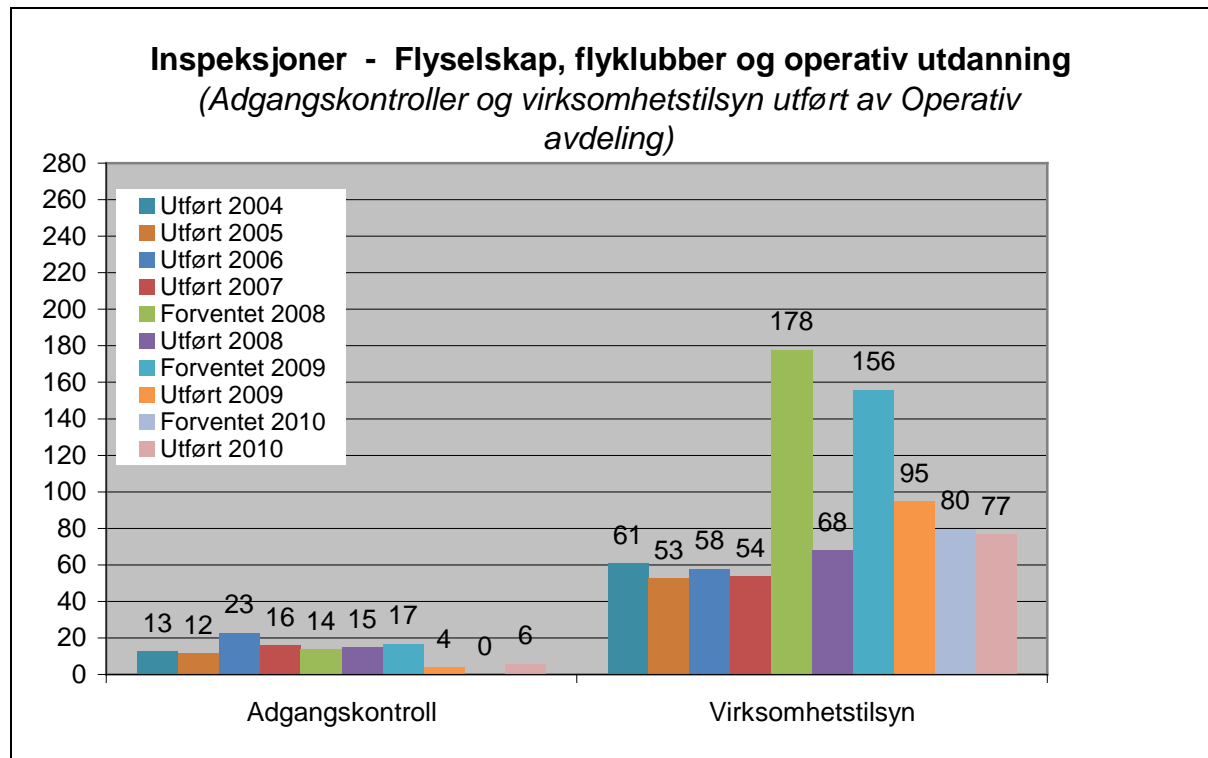
Innenfor allmennflysegmentet ble det i 2010 brukt mye tid til å organisere tilsynsvirksomheten. Strukturen er lagt og dessuten er det planlagt nye nasjonale forskrifter på området, men det ressursmessige er ennå ikke på plass. Imidlertid forventes det at ressursituasjonen er avklart når den øvrige ressursgjennomgangen er fullført.



1.1.1.2 Operativt tilsyn

Det er i 2010 gjennomført operativt virksomhetstilsyn i henhold til plan, med bare små justeringer. Nivå på antall og alvorlighetsnivå på avvik viser ingen alvorlig eller negativ utvikling på selskapenes etterlevelse av regelverket sett i relasjon til tidligere år.

I 2010 har antall utstedelser av nye sertifikater samt fornyelser av rettigheter ligget på noenlunde samme nivå som i 2009. Luftfartstilsynet har imidlertid en markant økning i saksbehandlingsvolum på sertifikat ved årsskiftet og så langt ut i 2011. Dette skyldes i all vesentlighet at vi har over 3000 nyutstedelser av språkferdigheter innen 5. mars 2011. I tillegg kommer effekten av 5 års utstedelsen i 2005 inn i 2011.



Safety Assessment of Foreign Aircraft (SAFA)

EU Direktiv 2004/36, som omhandler inspeksjon av tredjelandts fly, er gjennomført ved norsk forskrift FOR 2007-10-05 nr 1112. Det er i tillegg innført en prioriteringsliste, ref. Commission Regulation 351/2008/EC, som viser selskap, flyindivid og/eller stat vi plikter å prioritere ved inspeksjoner.

SAFA gruppen har i 2010 gjennomført 140 inspeksjoner som er 10 færre enn planlagt. Reduksjonen i antall inspeksjoner skyldes redusert trafikk grunnet stengt luftrom ifm vulkanaske i Europa.

Det ble utført inspeksjoner på 36 flytyper operert av 84 flyselskaper fra 35 stater. 53 inspeksjoner, tilsvarende 38 %, ble utført på flyselskaper fra tredjeland. Registrerte avvik: Tall for 2009 i parentes. Det ble totalt registrert 92 (71) avvik fra ICAO Standard, Annex 1,6 og 8. 29 (15) var avvik med mindre innvirkning på flysikkerheten, 45 (32) var avvik med betydelig innvirkning på flysikkerheten og 18 (24) var avvik som nødvendiggjorde korrektive tiltak før flyging.

1.1.1.3 Tilsyn bakketjenester.

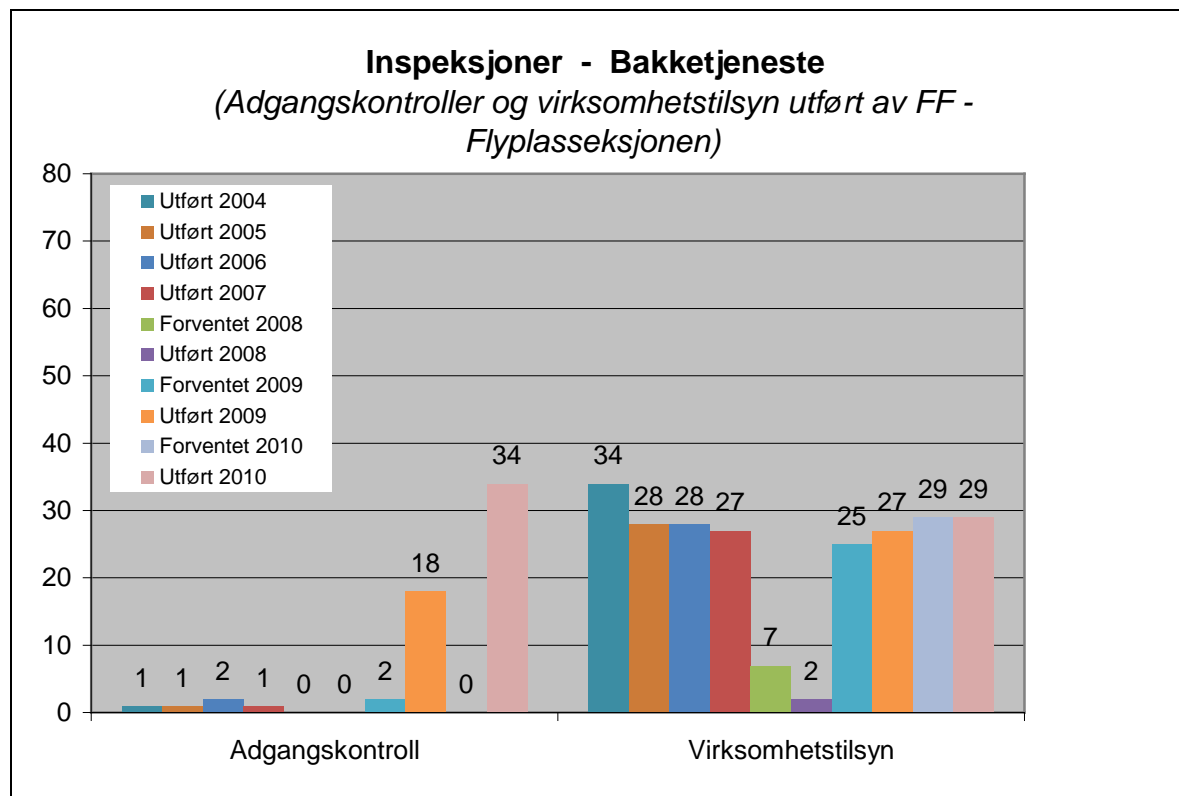
Tilsyn med bakketjenester er i henhold årsplan med 29 gjennomførte tilsyn. Som et ledd i å utvikle systemrevisjon ble det i desember 2010 gjennomført et tilsyn med Avinors hovedkontor i samarbeid med flysikringsseksjonen. Formålet med tilsynet var å revidere hvorledes lufthavnene følges opp av

Avinor sentralt for å sette det enkelte tilsyn inn i et helhetlig perspektiv. Revisjonen vurderes som vellykket og var konstruktiv for begge parter.

Elektrotjenesten ved lufthavnene ble i 2010 viet økt fokus. Dels var dette et område som det i forholdsvis liten grad hadde vært ført tilsyn med tidligere. Dette er et fagområde som har vesentlig betydning for flysikkerheten, og er betinget av et grensesnitt mellom lufthavnen og flysikringstjenesten. Det ble generelt gjort mange funn innen elektrotjenesten, og Luftfartstilsynet vil fortsatt ha fokus på dette fagområdet. Aktørene har vist stor vilje til å gjøre forbedringer i etterkant av våre tilsyn.

Det er gjennomført en relativt stor andel tilsyn med helikopterlandingsplasser hvor det foregår flyging med forholdsvis høyt antall betalende passasjerer, da særlig turister i sommersesongen. Erfaringene fra disse tilsynene vil bli tatt med i vurderingen når konsesjonene skal fornyes, og i forholdet til teknisk- og operativ godkjenning.

Det er gjennomført 12 adgangskontroller i form av godkjenning av personell, hvorav ett resulterte i avslag. Videre ble det gjennomført 1 adgangskontroll i forbindelse med overgang til CAT II på Rygge, samt 11 adgangskontroller som bistandsmyndighet på helideck offshore.

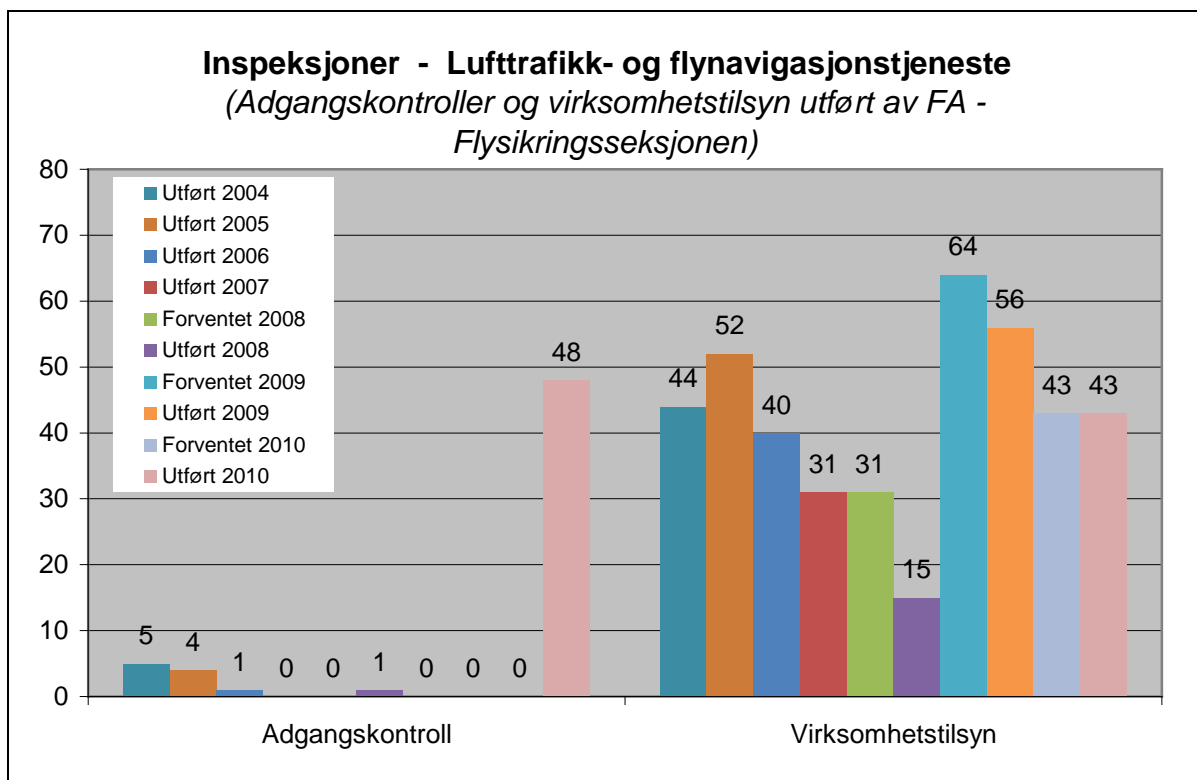


1.1.1.4 Tilsyn flysikring

Luftfartstilsynet hadde planlagt 43 virksomhetstilsyn innen flysikring for 2010, og 43 virksomhetstilsyn ble gjennomført. Antallet var noe redusert ifra i 2009, men vi ligger fortsatt innenfor de krav som stilles i EC (NO) 1315/2007. Fokus i tilsynsarbeidet har vært hendelsesrapportering på enhetsnivå, grensesnitt mellom flyplassoperatør og tjenesteleverandør av flysikringstjenester. Vi har gjennom tilsynsarbeidet erfart en tydelig bedring i rapportering av hendelser. I forhold til grensesnitt er det fortsatt et forbedringspotensiale, men tjenesteyterne har vist stor vilje til forbedringer på dette området.

Det har vært en betydelig økning i antall adgangskontroller, noen av disse har vært omfattende og krevd betydelige saksbehandlerressurser. Eksempel på disse er etablering av Hammerfest TMA ved Bodø ATCC, Oslo ASAP, ILS Cat II på Rygge, nytt TWR på Andøya, og NORAP (Norsk Radar

Plan). I tillegg kommer flere adgangskontroller knyttet til SCAT-I, AVR B, og nye kommunikasjonsentraler (VCS) for flere TWR.



1.1.1.5 Tilsyn security

Generelt

Tilsynsaktiviteten har vært nedprioritert til fordel for regelverksarbeidet og overgang til nytt regelverk. Den lave tilsynsaktiviteten gir oss ingen spesielle trender som gir grunnlag for kommentarer. Måltallene er ikke justert underveis.

Aktivitet	1.ter	2.ter	3.ter	Totalt 2010	Mål 2010
Lufthavner	1	0	2	3	25
Flyselskaper	2	2	0	4	5
Fraktorganisasjoner	9	7	6	22	20
Utdanningsorganisasjoner	2	0	2	2	4
ESA - inspeksjoner	2	0	1	3 +1*	
Tester	11	2	9	22	100

* ESA "Follow up" inspeksjon på Tromsø

Flyselskaper, Frakt – og Utdanningsorganisasjonene

Flere informasjons- og samhandlingsmøter er gjennom 2010 arrangert med fokus på nytt regelverk.

Lufthavnene

Det er også gjennomført samhandlingsmøter med alle segmenter innenfor tilsynsområdet. Lufthavner utenfor "Avinorsystemet" er særskilt ivarettatt av Luftfartstilsynet. Her har Avinor bidratt positivt.

ESA's tilsyn med Norge

ESA har i 2010 gjennomført oppfølgingsinspeksjon på Tromsø lufthavn. Hammerfest og Oslo lufthavn er også inspisert. Det skal gjennomføres myndighetsinspeksjon med oppstart 28. februar 2011.

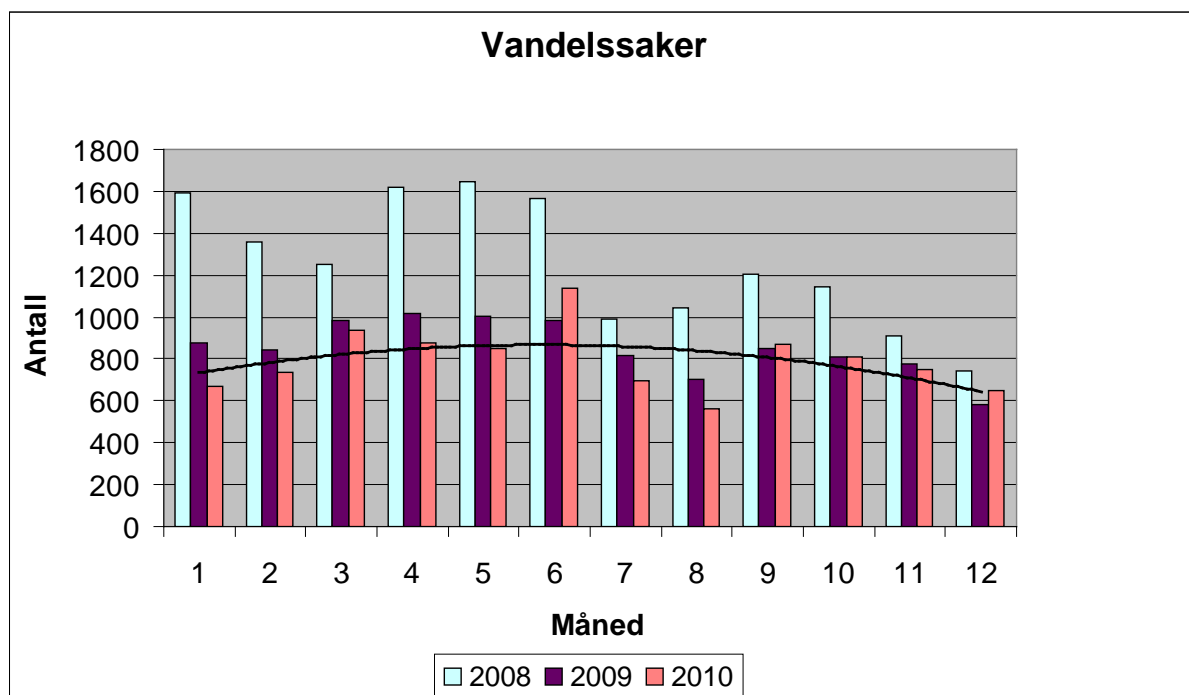
Fire EU-inspektører er utdannet. To av disse er gitt tilleggsgutdanning på flyfraktområdet. Disse har høsten 2010 deltatt på EU-inspeksjoner på store flyplasser i Europa. Dette er med på å kvalitetssikre det tilsynsarbeidet som vi nå skal i gang med hva angår både metodikk og regelverksforståelse.

Sikkerhetsrådet for luftfarten

Det er gjennomført til sammen fem møter. Egen årsmelding om dette arbeidet utarbeides. Betydelige internasjonale sikkerhetsutfordringer har preget året. Her nevnes "Yemensaken" som satte søkelyset på flyfrakt. Luftfartstilsynet holdt seg løpende oppdatert på det trusselbildet. Noen EU-land innførte ekstra sikkerhetstiltak basert på nasjonale trussel- og risikovurderinger. Det forelå ingen opplysninger som førte til at lignende ble vurdert i Norge.

Vandelsvurderinger

I 2010 har Luftfartstilsynet behandlet 9540 vandelsaker. I 2009 var saksmengden 10257 saker, og i 2008 15082 saker. Nedgangen fortsetter altså, men ser ut til å flate ut. Det er ingen restanser. Saksbehandlingstiden er fortsatt 1 – 3 dager etter mottagelse.



1.1.1.6 Økonomitilsyn

I 2010 var det planlagt 24 økonomitilsyn av flyselskaper og skoler. Alle 24 er gjennomført, og i tillegg er det gjennomført 8 tilsyn på ad hoc basis. 2 selskaper er under videre oppfølging og for 1 selskap er ikke tilsynet avsluttet. Et selskap fikk tillatelsen inndratt i begynnelsen av året, og et selskap har selv suspendert sin lisens/AOC og innstilt virksomheten mens tilsynet pågikk etter at det ble klart at det ikke var økonomisk grunnlag for videre drift. I alt 3 selskaper er godkjent etter kapitalforhøyelse. I tillegg er et selskap godkjent etter kapitalforhøyelse etter årsskiftet. Et av ad hoc-tilsynene gjaldt adgangskontroll av nytt selskap.

1.1.1.7 Flymedisinsk tilsyn

Luftfartstilsynets flymedisinsk seksjon har ansvaret for vurdering av medisinske undersøkelser og utstedelse av legeattester for ulike grupper innen sivil luftfart. Seksjonen er samlokalisert med

Flymedisinsk institutt (FMI) som er en del av Forsvarets Sanitet på universitetsområdet Blindern i Oslo. Luftfartstilsynet har oppnevnt FMI som Flymedisinsk Senter (Aeromedical Center, AeMC) med rett til å utføre flymedisinske spesialistundersøkelser av flygere og flygeledere. Flymedisinsk seksjon vurderer søknader om legeattest på bakgrunn av undersøkelser utført hos 115 oppnevnte flyleger (AME) og etter drøfting av FMIs spesialistundersøkelser i en felles legenemnd.

Aktivitet 2010 (2009)

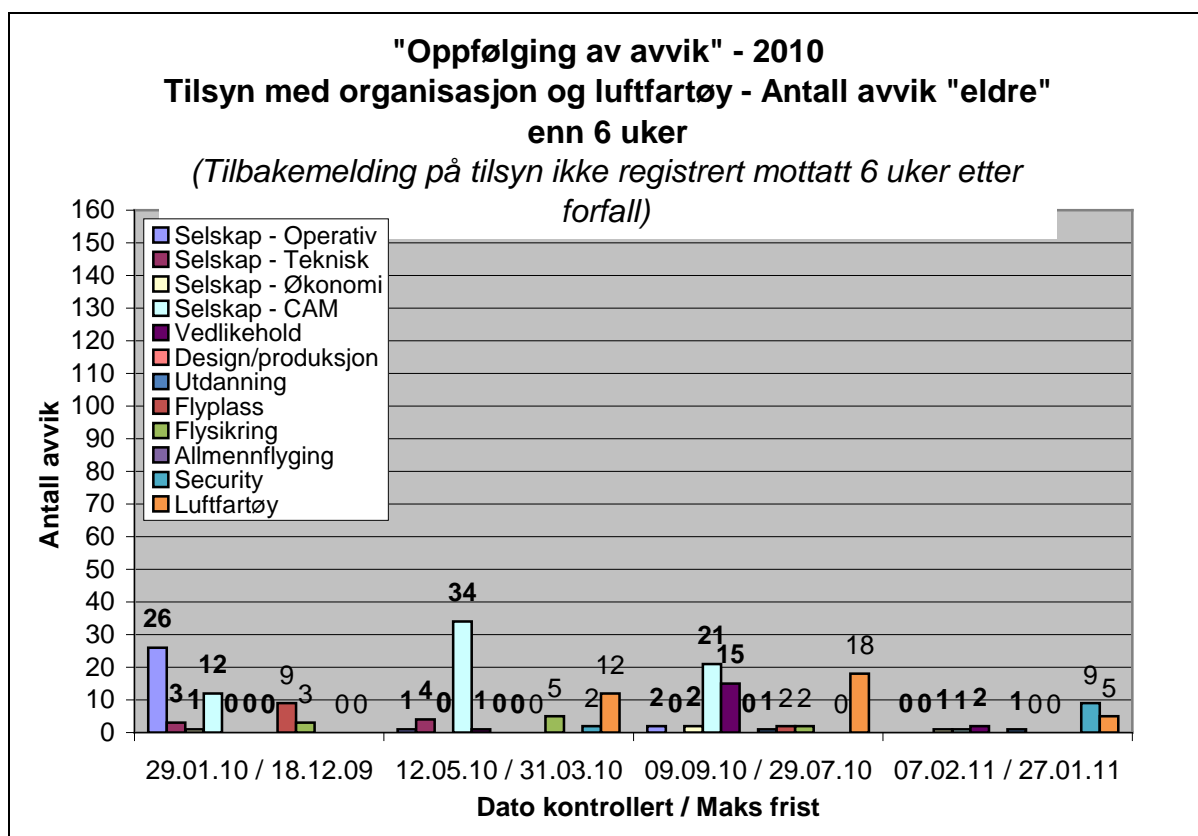
Aktiviteter	Antall	Type kjennelse
Innkommne legeerklæringer AME	4543 (4724) -3,8 %	
Spesialistundersøkelser FMI	1074 (1126) -4,6 %	Trafikkflyger (kl. 1): 969 (945) +2,5 % Privatflyger (kl. 2): 8 (5) Flygeleder (kl.3): 97 (181) - 46 %*
Avsagte kjennelser	5617 (5871) -4,3 %	
Møter i legenemnd	105 (114)	

*Nedgang skyldes omlegging av regelverk

Sertifikatkategorier og tap av legeattest 2010

Type legeattest	Antall gyldige sertifikater	Tap av legeattest
Trafikkflyger (kl. 1)	3226	13 (0,40%)
Privatflyger (kl. 2)	1780	5 (0,28%)
Flygeleder (kl. 3)	595	3 (0,50%)
Kabinbesetningsmedlem	3721	22 (0,59%)
Aerodrome Flight Information Service (AFIS)	215	0
TOTALT	9537	43 (0,45%)

1.1.2 Oppfølging av åpne avvik.



1.1.2.1 Teknisk

Ingen registrerte avvik på Teknisk

1.1.2.2 Operativt

Operativt tilsyn har ingen åpne avvik.

1.1.2.3 Bakketjenester

Flyplass har ingen åpne avvik.

1.1.2.4 Flysikring

Flysikring har ingen åpne avvik.

1.1.2.5 Security

To av avvikene gjelder tilsyn med utdanningsorganisasjoner. Frist for lukking er 2. februar 2011. De resterende syv avvik er avvik som følge av ESA-inspeksjoner på tilsynsområde flyfrakt. Avvikene forventes lukket etter ESA's myndighetsinspeksjon i mars 2011.

1.1.2.6 Økonomi (Selskapsøkonomi)

Det er 1 avvik ved utgangen av 2010. I alt har det vært 4 avvik i 2010 hvorav det ene forventes å bli lukket tidlig i 2011. Et avvik endte med inndragning.

1.1.3 Rapportering av saksbehandlingstid på inspeksjonsrapporter

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

Tilsynstype	Resultatmål	Resultat pr. 3. tertial
Luftfartsforetak - Teknisk	3 uker	99 %
Luftfartsforetak - Operativt	3 uker	96 %
Flyplasser og luftfartsanlegg	3 uker	95 %
Security	3 uker	100 %
Gjennomsnitt	3 uker	97 %

1.2 Utvikling av risikobasert tilsyn

Arbeidet med å utvikle risikobasert tilsyn er videreført i 2010 og inn i 2011. Implementering henger sammen med nytt regelverk og innføring av SSP. Luftfartstilsynet vil legge vekt på bruk av standardiserte sjekklister og bruk av nytt fagsystem slik at man i løpet av innfasingen i 2011 kan begynne å danne seg et risikobilde basert på tilsynsfunn.

Luftfartstilsynet har også startet et pilotprosjekt innen flyplass og flysikring hvor en utvikler prosessen med å bruke sikkerhetsinformasjon i det overordnede tilsyns- og sikkerhetsarbeidet. Frem til nå har Luftfartstilsynets database blitt benyttet i planleggingen av hvert enkelt tilsyn. Gjennom praktisk utviklingsarbeid forsøker man nå å få et overordnet bilde av sikkerhetssituasjonen ved å sette sammen data fra U/H databasen, sikkerhetstilrådninger fra SHT og egne tilsynsfunn til et felles situasjonsbilde. Dette situasjonsbildet skal brukes som beslutningsgrunnlag for den overordnede tilsynsplanen, valg av fokusområder og eventuelt identifisere behov for umiddelbare tiltak. Prosjektet er et samarbeid mellom analyseavdelingen og flyplass – flysikringsavdelingen. Resultatene fra dette

arbeidet la viktige premisser for flyplass og flysikringsavdelingens tilsynsplan i 2011 i forhold til enheter, tidsplan og fokusområder.

Luftfartstilsynet ga med utgangspunkt i dette arbeidet ut sikkerhetsfolderen Fokus i desember 2010. Her var temaet ATM kraftforsyning og Runway Incursion. I første halvår 2011 skal Luftfartstilsynet søke å identifisere konkrete sikkerhetsmål for flyplass og flysikringstjenesten. Krav til gjennomføring av tilsyn av flysikringstjenesten baserer seg blant annet på krav nedfelt i EF(no) 1315/2007. Dette regelverket baserer seg blant annet på risikobasert tilsyn. Det er likevel viktig å understreke at "compliance" regimet også videreføres.

1.3 Samordning av tilsynsvirksomhet på tvers av fagområder i LT (Delmål 1.3)

Luftfartstilsynet har i 2010 gjennomført felles tilsyn mellom flyplass, flysikring og security-området. Operativt tilsyn har også vært representert på enkelte tilsyn av landingsplasser, med samarbeid fra sak til sak. Felles tilsynsplaner blir imidlertid ikke utarbeidet. I desember gjennomførte Luftfartstilsynet felles tilsyn for flyplass- og flysikringsområdet hos Avinor HK. I 2011 er det planlagt å gjennomføre flere felles tilsyn innen flyplass- og flysikring.

Mellom operativt og teknisk tilsyn er det et nært samarbeid, og i 2010 er det gjennomført flere felles tilsyn. Erfaringene med dette har vært noe blandet. Tilbakemeldinger fra noen selskaper har vært positive mens andre har tilbakemeldt at det krever for store ressurser over kort tid og ønsker en spredning av aktiviteten over tid. Innenfor operativt og teknisk tilsyn avventer man resultatet av den pågående organisasjonsgjennomgangen før det konkluderes på fremtidige prosedyrer og modeller for felles tilsynsaktiviteter

1.4 Styrking av den forvaltningsmessige siden av tilsynsarbeidet.

1.4.1 Redegjøre for hvordan det har vært arbeidet med den forvaltningsmessige siden av tilsynsarbeidet i forhold til saksbehandling, regelverkskompetanse og organisering og ledelse av arbeidet.

I forbindelse med at juridisk fagkompetanse nå er flyttet ut i fagavdelingene er også forvaltningskompetansen økt i disse avdelingene. Det er også gjennomført opplæringsvirksomhet for inspektører.

Juridisk avdeling har gjennomført aktiviteter rundt internrevisjon for om mulig å finne effekter av de tiltak som så langt er iverksatt. Så langt foreligger det ingen klare konklusjoner, men det kan nok spores en bedring mht til de prosessuelle reglene i forvaltningsloven. Imidlertid synes det fortsatt som om den forvaltningsmessige kvaliteten på vedtakene kan bli bedre. Det samme gjelder rolleforståelsen som offentlig tjenestemann.

1.5 Tiltrådinge og utvikling knyttet til hendelser og ulykker.

1.5.1 Status for åpne tilrådinge fra SHT

Tabellen nedenfor viser forholdet mellom antall avgitte og lukkede sikkerhetstilrådinge de siste åtte årene. Tallene for kolonnen 2010 viser status per 31. desember 2010.

Årstall	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Utgitte SHT-tilrådinge	57	52	59	49	37	15	28	12
Lukkede SHT-tilrådinge	48	29	36	18	37	41	96	27*

* Inkludert to tilrådinge gitt i SL RAP 2009/02 som Samferdselsdepartementet lukket i første tertial 2010. Luftfartstilsynet har lukket fire av de 12 sikkerhetstilrådingene SHT utgav i 2010.

Per 31.12.2010 hadde Luftfartstilsynet 29 åpne sikkerhetstilrådinge fra Statens havarikommisjon for transport (SHT). Det fremgår av tabellen over at man i 2010 kom ned på det en kan kalle et normalår hva gjelder størrelsesorden på antall lukkede tilrådinge. Luftfartstilsynet har imidlertid i 2010 lukket mer enn dobbelt så mange sikkerhetstilrådinge som SHT har utgitt. Dette er et synlig bevis for at

Luftfartstilsynet prioriterer arbeidet med sikkerhetstilrådinger høyt. Tabellen bekrefter også at det intense arbeidet omkring sikkerhetstilrådingene har pågått helt siden 2007: Mens SHT i årene fram til og med 2006 utgav flere tilrådinge enn Luftfartstilsynet klarte å lukke, har Luftfartstilsynet fra og med 2007 lukket minst like mange tilrådinge som SHT har utgitt. Det vanligste i årene etter 2006 er at langt flere sikkerhetstilrådinge har blitt lukket enn utgitt.

Åpne tilrådinge fra SHT fordelt på hvilket år de ble avgitt og intern fordeling i Luftfartstilsynet. Status per 31.12.2010

Ansvarlig enhet	Tilrådinge utgitt år								Sum
	2001	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
Flysikrings-seksjonen			1	1	3		2	1	8
Flyplass-seksjonen						2			2
UH-koordinator								3	3
Seksjon for operativ allmennfly						1	3		4
Seksjon for operativ fly					1			1	2
Seksjon for operativ helikopter		1	2					2	5
Seksjon for teknisk luftdyktighet	2		1					1	4
Seksjon for teknisk vedlikehold									
Seksjon for teknisk allmennfly								1	1
LT	2	1	4	1	4	3	5	9	29

Av tabellen over framgår det hvilken enhet i Luftfartstilsynet som har hovedansvar for oppfølgingen av tilrådingene. Ofte er flere enheter involvert i dette arbeidet, men det er utpekt én enhet som er hovedansvarlig for oppfølgingen. Luftfartstilsynet har en jevn og god oppfølging av sikkerhetstilrådingene. Som tabellen viser, har vi imidlertid fortsatt noen åpne sikkerhetstilrådinge av eldre årgang. De fleste av disse er utformet slik at det ikke bare er opp til norske myndigheter å svare ut disse tilrådingene, og det er derfor tidkrevende å tilfredsstillere intensjonen i tilrådingene. Konkret dreier dette seg om:

- Sikkerhetstilrådinge til andre lands luftfartsmyndigheter
- Sikkerhetstilrådinge til produsenter av luftfartøy
- Sikkerhetstilrådinge som omhandler utstyr som vil bli faset ut (M-ADS) eller utstyr som ikke er laget ennå (integre informasjon fra værradarer på radarfremvisere hos flygekontrolltjenesten)
- Sikkerhetstilrådinge som omhandler endringer i flygemanualer

Etter den alvorlige luftfartshendelsen på Gardermoen 25. februar 2010 hvor Aeroflot tok av fra taksebane M, gjenåpnet Luftfartstilsynet en tilråding (2006/31T) som ble utstedt i en SHT-rapport om forsøk på avgang på samme taksebane 23. oktober i 2005. Luftfartstilsynet har bedt Avinor om å gjennomgå hendelsene og igjen ta stilling til SHT sin tilråding.

Det er dessuten tidkrevende å følge opp sikkerhetstilrådinge som etter Luftfartstilsynets oppfatning er u hensiktsmessig utformet. Derfor har Luftfartstilsynet vektlagt et enda tettere samarbeidet med SHT. I tillegg til to halvårlige møter har Luftfartstilsynet i 2010 sammen med SHT gjennomgått fire saker før SHTs utkast til rapport var klart. For Luftfartstilsynet er slike gjennomganger nyttige og konstruktive, og vi mener dette bidrar til en bedre rapport og bedre tilrådinge, med tilhørende økt sikkerhetsmessig gevinst av arbeidet på området.

Luftfartstilsynet har også lagt ned mye arbeid i de 26 rapportutkastene som SHT har utgitt i 2010. Majoriteten av disse rapportutkastene handler om allmennflysegmentet. Tre av disse har krevd en

tverrfaglig behandling i Luftfartstilsynet. Luftfartstilsynet mener SHT i større grad enn tidligere innarbeider våre innspill i sine rapporter. Dette tolker vi både som et tegn på en bedret dialog mellom de to etatene, og som en anerkjennelse av vårt arbeid på området.

En gang i måneden (unntatt juli og desember) gjennomfører Luftfartstilsynet ulykkes- og hendelsesmøte (UH-møte). UH-møtet er Luftfartstilsynets viktigste forum for tverrfaglige diskusjoner i forbindelse med oppfølging av ulykker, hendelser samt rapportutkast, rapporter og tilrådinge fra SHT. Forumet skal bidra til at Luftfartstilsynet på en styrt og systematisk måte iverksette tiltak etter luftfartsulykker og luftfartshendelser i den grad slike tiltak er påkrevd av flysikkerhetshensyn.

De administrative verktøyene Luftfartstilsynet benytter seg av for å føre kontroll og styring over arbeidet omkring luftfartsulykker og -hendelser, med tilhørende rapporter og sikkerhetstilrådinge fra SHT, har vært uforandret i svært mange år. Følgelig er arbeidet med kontroll og styring preget av manuelle og svært arbeidstidskrevende rutiner der de samme opplysningene må registreres på flere ulike steder. Luftfartstilsynet startet derfor i 2010 for alvor arbeidet med å etablere et bedre verktøy for oversikt og styring, slik at det både skal bli enklere, mer rasjonelt og mindre personavhengig. Verktøyet skal realiseres i tilknytning til Luftfartstilsynets nye fagsystem (EMPIC) og prosjektet "Revisjon av rapporteringssystemet for ulykker og hendelser i luftfarten" (se separat beskrivelse annet sted i rapporten) er ansvarlig for blant annet å realisere dette verktøyet. Målsetningen er å ha et slikt verktøy på plass ved utgangen av 2011.

1.5.2 Utvikling i antall innrapporterte ulykker og hendelser. Trender i innrapporterte data

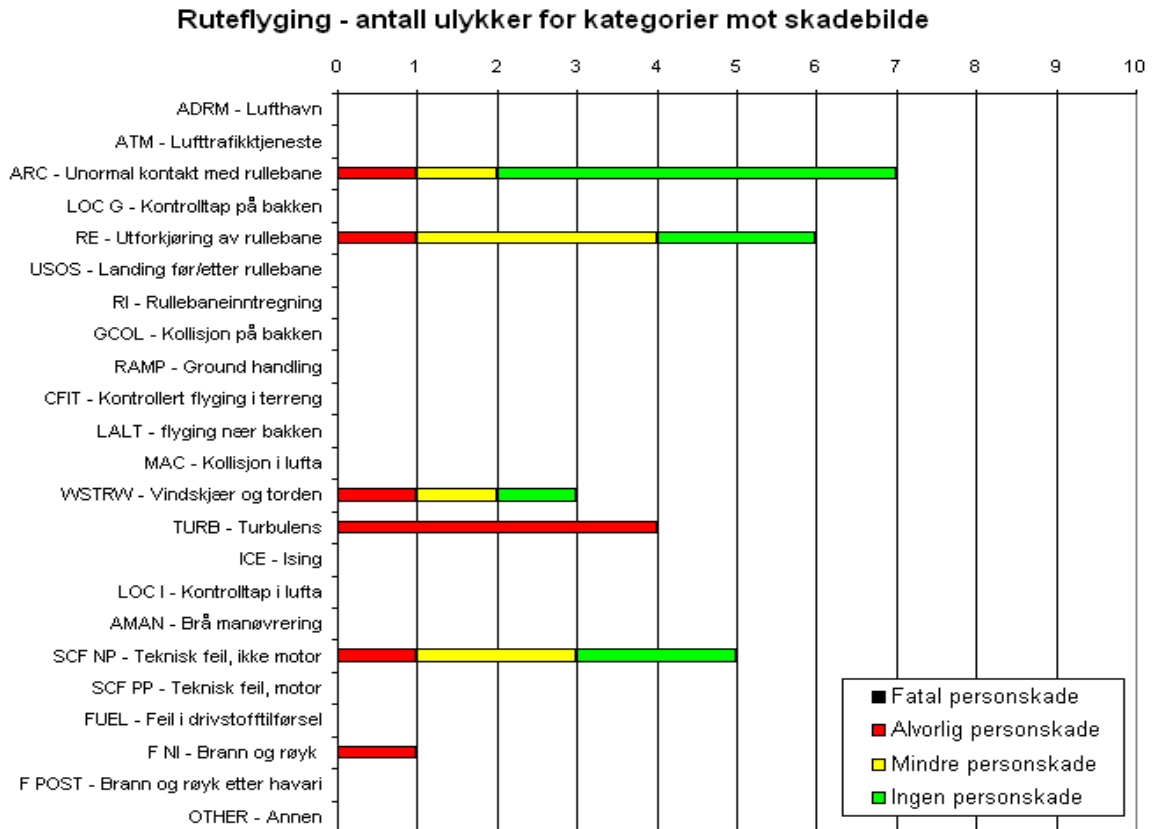
Luftfartsulykker og luftfartshendelser registrert 2010:

1.1.10-31.8.10	Erverv			Klubb og privat	Sum
	Rute	Annen	Totalt		
Ulykker	2	2	4	15	19
Alvorlige hendelser	4	4	8	3	11
Hendelser	2174	903	3171	265	4740*
Totalt	2180	909	3089	283	4770*

^{*)} Her inngår 1398 luftfartshendelser som ikke er knytta til type flyging som angitt i tabellen.

Av 19 innrapporterte ulykker i 2010, var to med utenlandsk registrert allmennfly og tre med norske mikrolette luftfartøy, som ikke har rapporteringsplikt til Luftfartstilsynet. Luftfartstilsynet har altså ikke komplett oversikt over ulykker med mikrolette luftfartøy.

Av de 14 ulykkene med norske luftfartøy som har rapporteringsplikt til LT, var det altså to ruteulykker. Begge er av en type som er gjengangere for norsk ruteflyging når vi ser tilbake på siste tiårsperiode. En turbulensulykke fant sted over England, og nok en gang ble et kabinbesetningsmedlem som ikke satt fastspent skadd under innflyging. Den andre ruteulykken skjedde i forbindelse med vindskjær på finale og hard landing på Stokka, uten at personer kom til skade. Ulykkeskategorier for norsk ruteflyging siden 2000 viser tydelig at turbulens og varianter av landingsulykker har forekommet hyppigst. Disse typene ulykker gir tradisjonelt ikke det verste skadebildet, noe som bekreftes i tilsvarende publikasjoner fra EASA over ulykkeskategorier i alle medlemslandene.

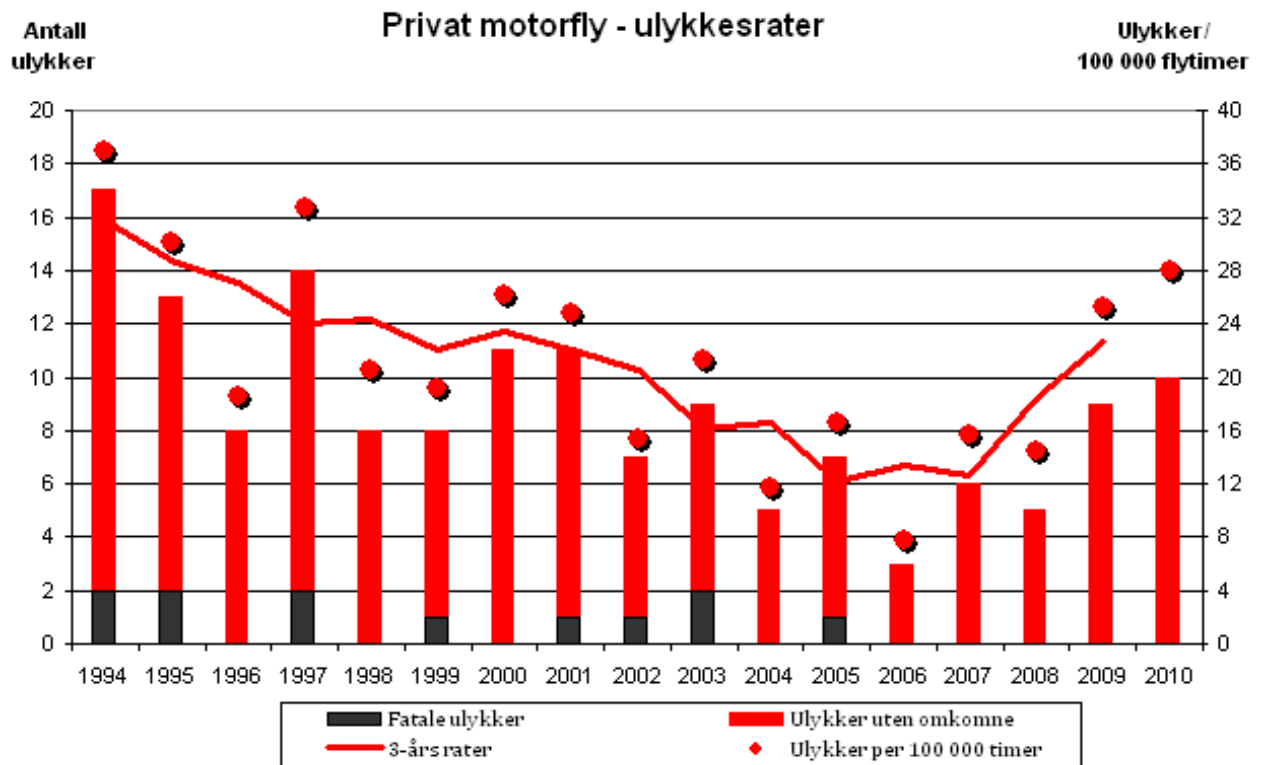


Figuren viser ulykkeskategorier mot skadebilde for rutefly i Norge siden 2000. Flere kategorier tillatt for hver ulykke.

Innlands helikopter er kommersiell flyging med helikopter, unntatt persontransporten til norsk sokkel. Den verste ulykken for norsk luftfart i 2010 skjedde innenfor nettopp innlands helikopter. Under persontransport med lett helikopter (Robinson 44) ser det foreløpig ut til at piloten mistet kontroll i luften før de havarete på isen utenfor Horten. Alle fire om bord omkom i denne ulykken. Den andre ulykken med innlands helikopter var også kontrolltap i lufta, denne gangen under sving i lav høyde på Leirin. Fartøysjefen fikk mindre skader. Ser vi isolert på 2010 og innlands helikopter, så gir to ulykker i forhold til dagens høye aktivitetsnivå en lavere ulykkesrate enn det vi har målt for denne sektoren for siste tiårsperiode, tiårsraten som er ti ulykker per 100 000 flytimer.

For persontransporten til norsk sokkel, var 2010 nok et år uten en eneste ulykke. Kun én ikke-fatal ulykke for denne sektoren de siste ti årene bekrefter et godt sikkerhetsnivå. En alvorlig hendelse offshore fant sted da pilotsetet løsnet under innflyging til en oljeinstallasjon.

I sektoren privatflyging med motorfly, som inkluderer klubbflygingen, skjedde det ti ulykker i fjor, uten at noen personer omkom. Antall ulykker i denne sektoren i 2010 og 2009 representerer ikke en videreføring av det nivået som er beregnet for perioden før, tvert imot indikerer ulykkesratene en foruroligende forverring i 2009 og 2010. Luftfartstilsynet etablerte i 2010 ulykkesrater for privatflyging med motorfly, og ratene ble beregnet bakover i tid. Det hefter en del usikkerhet omkring antall flytimer per år bakover i tid, men vår vurdering er at resultatet trolig gir et rimelig bilde av hvordan utviklingen har vært. Historisk sett har denne typen luftfart levert store forbedringer som vi kan se på ulykkesratene i diagrammet under: En nær halvering av ulykkesfrekvensen i perioden fram til midten av 2000-tallet. Både utviklingen og nivåer sammenfaller godt med de referansene vi har funnet hos andre land, slik som Sverige.



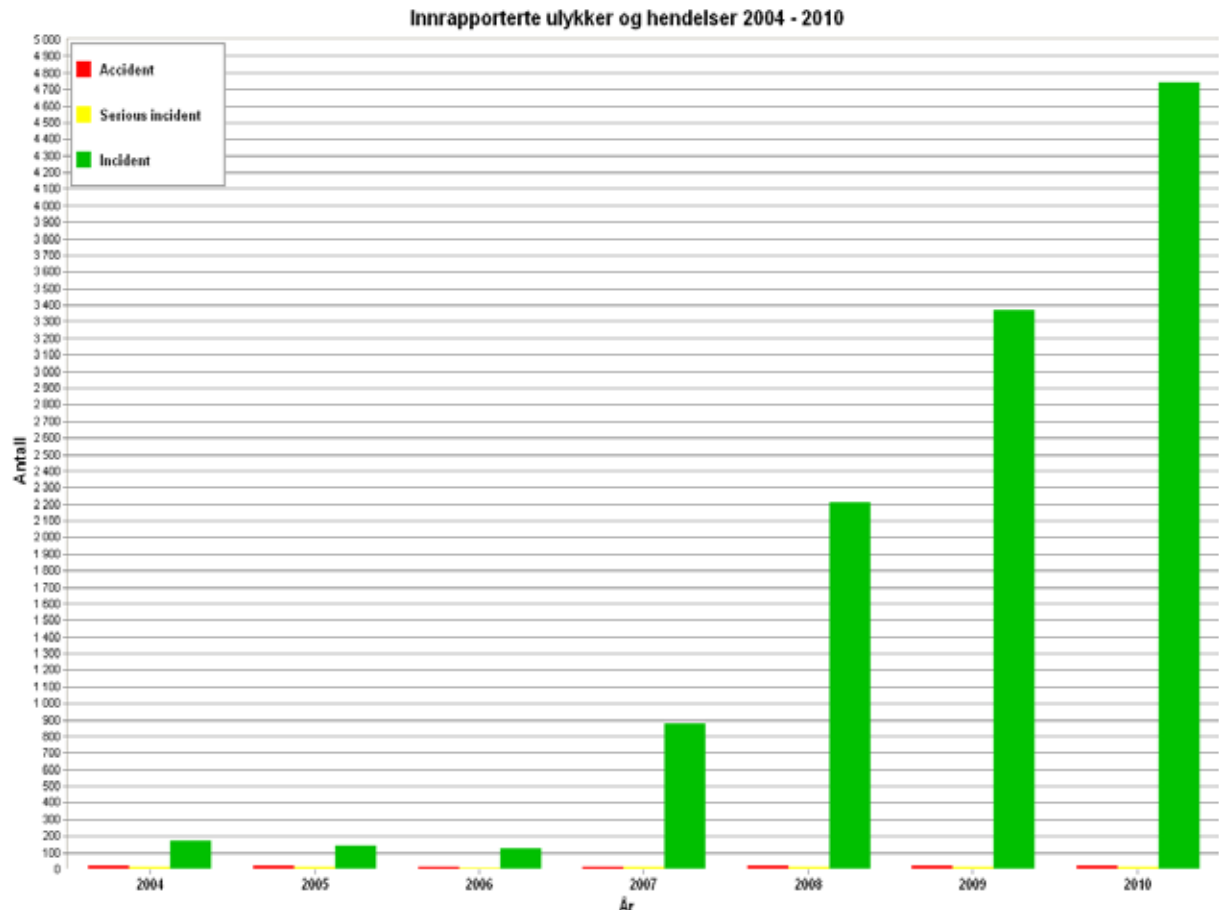
Figuren viser årlige ulykker og ulykkesfrekvens for private norske motorfly

Fire av de ti ulykkene innenfor privatflyging med motorfly i 2010 var kontrolltap på bakken som resulterte i utforkjøring av rullebanen. Ingen personer fikk alvorlige skader som følge av disse utforkjøringene. To av ulykkene var harde landinger etter vindskjær på finalen. Ei ulykke var kollisjon med luftspenn, uten at personer kom til skade. Ulykke med kontrolltap i lufta, som tradisjonelt gir det verste skadebildet, skjedde med et privat motorfly i 2010. Dette flyet hadde imidlertid en redningsfallskjerm som fartøysjefen utløste og reddet dermed personene ombord.

Tre ulykker med mikrofly, derav to fatale, ble rapportert til Luftfartstilsynet. Mikrolette luftfartøy har ikke rapporteringsplikt til Luftfartstilsynet, og oversikter innenfor dette området er derfor ikke direkte tilgjengelig.

Det fant ikke sted ulykker med norske seilfly i fjor, noe som er første året i våre oversikter som går tilbake til 1970.

Rapportering av luftfartshendelser fra aktørene i norsk luftfart viste igjen en markant bedring for 2010, slik figuren under viser.



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

Den store rapporteringsøkningen som fortsatte i fjor vurderer vi som en positiv utvikling av sikkerhetskulturen i bransjen generelt, siden ulykker eller alvorlige hendelser ikke viser tilsvarende økning. Rapporteringen er indikasjon på at det nasjonale systemet for rapportering virker, også i forhold til interne systemer i bransjen. Det vil si at luftfartsaktørene i stadig større grad har forståelse for hva som skal rapporteres, viser engasjement, er villige til å dele informasjon og har aksept for at selv den beste kan oppleve en luftfartshendelse – samt at de tekniske verktøyene (nasjonalt og organisasjoners interne system) fungerer. Rapporteringssystemet er altså primært avhengig av enkeltpersoner innenfor flere personellgrupper som deltar i denne delingen av sikkerhetsinformasjon, slik at økning i volumet må forstås som positivt engasjement innenfor flysikkerhetsområdet. Aktivitetsmålinger for norsk luftfart viser ikke tilsvarende økning for 2010. Dvs. at aktiviteten innen luftfart (målt i antall flytimer) ikke øker vesentlig, men at antall rapporterte hendelser øker markant. Alt dette tolker Luftfartstilsynet som tegn på at det er bedret rapporteringsvilje og -evne som er årsak til økningen i antall rapporterte hendelser, ikke en faktisk økning i antall hendelser.

Det er først og fremst innenfor flyplass- og flysikringsområdet at hendelsesrapporteringen har skutt i været. Økningen følger en bevisst satsing i Luftfartstilsynets inspeksjonsaktivitet på dette området og engasjement internt i organisasjonene. Som følge av denne positive deltakelsen ser vi generell økning i antall rapporterte hendelser på området flyplass og flysikring, først og fremst i form av det vi kan kalle interne hendelser, det vil si hendelser relatert til flyplass og flysikring som ikke påvirker sikker operasjon av luftfartøy.

Eksempler på slike hendelser, som vi sorterer i fagspesifikke sikkerhetsindikatorer, er feil på flysikringsutstyr eller feil ved skilting og merking på lufthavnene. Her har vi gjennom god rapportering i 2010 trolig fått en realistisk referanse for framtidige sammenligninger. Økninger i disse fagspesifikke indikatorene er illustrert i gule områder i tabellen under. En god dekning og oversikt på disse områdene, vil være viktig i framtidige ytelsesmålinger for disse tjenestene.

CAA Norway Aerodromes and ANS safety indicators			
Indicator	Hendelser i 2009	Hendelser i 2010	Description
1. Runway incursion - VAP	85	91	Runway incursion (incorrect presence) by an aircraft/vehicle/person on the surface designated for the use of the runway
2. Level bust	59	108	Deviation from assigned height, altitude or flight level
3. Clearance deviation	134	136	Deviation from any other ATC clearance than height, altitude and Fl. (SID and STAR included)
5. Airspace infringement	102	103	An event involving an infringement of controlled/restricted airspace
6. Communication pilot/ANS	125	203	Non-technical difficulties in communications between pilot and air navigation service
7. TCAS RA	64	58	TCAS RA triggered
17. Birdstrike	395	390	Aircraft collision with bird
18. Damage to A/C	148	150	Occurrences resulting in A/C damages from whatever reason - turbulence, collision, lightning strike, etc.
21. Handover and coordination	166	241	ATM handover/taking over procedure or coordination related occurrences, both internal or external to the unit
22. ATM components/system	298	611	ATM components or system failure relevant, includes all communication - navigation surveillance system
23. Unexpected weather	33	41	Unexpected weather encountered in flight, weather conditions substantially different from forecasted, etc.
24. Runway excursion	10	14	A veer off or overrun off the runway surface, only applicable during either the takeoff or landing phase
25. High ATM workload	70	80	Occurrences taking place with high workload being reported by involved ATS unit. High workload itself is not an indicator
26. Aerodrome operations	259	346	Occurrences related to aerodrome operations - Animal control, FOD, snow/ice removal, friction measurement, etc.
27. Aerodrome markings	39	107	Aerodrome signs, markings or lighting relevant occurrences.

Figuren viser sikkerhetsindikatorer innfor flyplass og flysikring, der flyoperative hendelser (markert i grønt) viser stor stabilitet, mens antall rapporterte interne hendelser (markert i gult) er påvirket av den store forbedringen i rapporteringen for 2010.

For flyoperative hendelser som har et grensesjikt mot flyplass eller flysikring, ser vi forbausende stabile nivåer for norsk luftfart, slik som oversikten over viser med grønne felt. Innenfor disse områdene er tradisjonen med rapportering god for de største delene av norsk luftfart – ruteflyging og offshore – mens mindre kommersielle aktører og allmennflyging har betydelig forbedringspotensial.

Den gode tradisjonen hos de største aktørene på flyoperativt område, i kombinasjon med stor bedring i rapportering fra ansatte innen flysikring og på flyplasser, gir mulighet for gode effektmålinger gjennom rapporteringssystemet, der rapporteringsskjemaet NF-2007 er sentralt.

Ved planlegging og gjennomføring av inspeksjonsaktiviteten innenfor flyplass- og flysikringsområdet tar Luftfartstilsynet i stadig større grad i bruk utvikling og faktorer som identifiseres gjennom sikkerhetsindikatorerne. Sikkerhetsindikatorerne ble etablert av Luftfartstilsynet i 2009, og utvikles stadig for å gi mer detaljert og anvendelig informasjon. På flyplass- og flysikringsområdet har vi forventninger til at enkelte indikatorer skal kunne måle effekt av tiltak og oppmerksomhet i sikkerhetsarbeidet allerede i 2011.

Når det gjelder forståelse av nasjonale flysikkerhetsnivåer og framtidig etablering av flysikkerhetsmål er dette en utviklingsoppgave som vil ta lengre tid. Erkjennelsen av at Luftfartstilsynet kan gjøre en kvalitetsmessig god tilstandsmåling innenfor deler av flysikkerhetsområdet, der målingen tar inn tilløp og hendelser av mindre alvorlighet, er ny og trolig overraskende for mange. I den nærmeste tiden vil nok monitorering av kritiske områder i forhold til en referanse være realistisk og allerede tilgjengelig innenfor deler av luftfartssystemet. En mer helhetlig etablering av akseptable flysikkerhetsnivå eller flysikkerhetsmål som luftfartsaktører forpliktes og knytter seg opp mot, vil måtte komme i en seinere fase.

Hovedmål 2: Luftfartstilsynet skal ha fokus på dei tryggleiksmessige utfordringane knytt til utviklinga i rammevilkåra for luftfarten og kva for konsekvensar desse vil få for tilsynsarbeidet

2.1 Mer bruk av informasjon fra egne inspeksjoner

Det vises til pilotprosjektet innen flyplass og flysikring hvor sikkerhetsinformasjon anvendes i det overordnede tilsyns- og sikkerhetsarbeidet, jf. pkt 1.2.1. Frem til nå har Luftfartstilsynets database blitt benyttet i planleggingen av hvert enkelt tilsyn. Gjennom pilotprosjektet jobbes det med å få et overordnet bilde av sikkerhetssituasjonen ved å sette sammen data i fra U/H databasen, sikkerhetstilrådninger fra SHT og egne tilsynsfunn.

2.2 Prioritering av innenlands og offshore helikopterforum

2.2.1 Flysikkerhetsforum for operatører av innlandshelikoptre (FsF):

FsF har hatt det første fulle året med drift. Det har vært gjennomført 4 to-dagers møter i forumet og et seminar for store brukergrupper av helikoptertjenester.

Alle AOC-innehavere har anledning til å være medlemmer i forumet og antall medlemmer har økt i 2010. 14 av 19 AOC-innehavere møter nå fast i forumet.

FsF har, i samarbeid med SF, opprettet en web-side i 2010 (www.helikoptersikkerhet.no). Her finnes blant annet en kundeveiledning, som gir informasjon til brukere av helikoptertjenester om hvilke krav de skal stille til en helikopteroperatør og hvordan de kan bidra til en sikker gjennomføring av tjenesten.

FsF har nedlagt et stort arbeid for å øke viljen til å rapportere hendelser fra innlandsoperasjoner, og LT kan se en forbedring. Likeledes har SHT-tilrådninger knyttet til hendelser og uhell fra innlandsoperasjoner, blitt gjennomgått, og forumets medlemmer har implementert disse i sine selskap der dette er relevant. Forumet har også diskutert konkurranseforhold i bransjen. Dette gjelder både konkurranse mellom norske operatører og den konkurransen utenlandske operatører, som flyr i Norge, representerer. FsF-medlemmene forplikter seg til å følge forumets tilrådninger og å leve opp til forumets målsettinger.

Opprettelsen av FsF har blitt meget godt mottatt i bransjen og forumet vil spille en viktig rolle i sikkerhetsarbeidet i årene som kommer.

2.2.2 Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel (SF)

Det ble gjennomført 4 heldagsmøter i SF i 2010. I tillegg har ledelsen har hatt separate møter med helikopteroperatørene, Heli-One, OLF og Avinor angående den kritiske mangelen på operative M-ADS systemer. Basert på informasjon som kom frem på disse møtene kalte ledelsen inn til et ekstraordinært møte i SF. Dette resulterte i opprettelse av en arbeidsgruppe som skulle vurdere fremtiden for M-ADS og komme med anbefalinger om "myke" overganger til flyging uten M-ADS. En rapport er fremsendt til Luftfartstilsynet for behandling.

I 2010 har SF bidratt til finansieringen av forskning på lynnedslag i helikoptre (£ 30.000) i samarbeid med Helicopter Safety Research Management Committee (HSRMC) i UK.

SINTEF's Helikoptersikkerhetsstudie nr 3 (HSS-3) ble lagt frem i april 2010. SF vil bruke HSS-3 tilrådninger i sitt fremtidige arbeid. Det har vært møter mellom OLF og SF der oppgaver ble fordelt.

Det har vært 1 alvorlig hendelse i norsk sektor i 2010. Totalt har det vært fløyet ca 44.000 timer. Omregnet vil dette utgjøre ca. 22 alvorlige hendelser per million flytimer. Delmålsetting nr 2 er derfor ikke oppfylt for 2010.

Luftfartstilsynet har mottatt mer enn 600 hendelsesrapporter fra de tre helikopteroperatørene (CHC Norway, Bristow Norway og Blueway Offshore) i 2010. Til sammenligning var det 469 rapporter i 2009. Denne økningen indikerer ikke en negativ utvikling eller at det skjer flere uønskede hendelser innenfor sektoren. Derimot viser økningen en positiv grad av rapporteringsvilje og åpenhet fra helikopteroperatørene.

Arbeidet i SF fortsetter i 2011 og det er planlagt 4 heldagsmøter.

2.3 Nøkkeltallsberegninger på regnskapstall fra flyselskaper og kategorisering av økonomiske funn.

2.3.1 Utvikling av modell for nøkkeltallsberegning

Luftfartstilsynet har i 2010 utviklet en modell for økonomisk nøkkeltallsberegning og analyse basert på selskapers reviderte årsregnskaper. I modellen har en gjort et utvalg av nøkkeltall som er vanlige i økonomiske analyser. Nøkkeltallene er også valgt ut med sikte på å belyse forhold som lisensregelverket legger vekt på i vurderingen av det enkelte selskap. Dette er først og fremst nøkkeltall som kan si noe om inntjening, likviditet og soliditet i selskapene. For at ikke modellverktøyet skulle bli for stort og omfattende i bruk har det vært nødvendig å begrense antall nøkkeltall i modellen.

For å belyse inntjening er det valgt nøkkeltall for Netto resultatgrad, Totalrentabilitet og Rentedekningsgrad. Likviditetsgrad 1 og tall for beregning av likviditetsreserve er valgt for å belyse likviditeten. For å belyse soliditet er kun Egenkapitalandel valgt. I tillegg er Finansierungsgrad 1 tatt med for å si noe om finansierungsstrukturen i selskapene og kapitalens omløpshastighet som et uttrykk for hvor effektivt kapitalen utnyttes i et selskap. Luftfartstilsynet mener at dette gir en god mulighet for å følge opp både det enkelte selskap og deler av bransjen over tid.

Modellen er bygget opp i Excel. Nøkkeltallene som beregnes holdes opp mot generelle normtall. For at disse skal være mest mulig relevante og tilpasset vår bransje er de dels hentet fra generell økonomisk litteratur, dels fra eksternt analyseverktøy og dels tilpasset på grunnlag av egen erfaring med forholdstall fra luftfartsbransjen. Modellen er i sin natur bakoverskuende, men vi mener den også har verdi som verktøy for å følge selskapsutvikling over tid. Den benyttes da også bl.a. for å velge ut selskaper i forbindelse med utarbeidelse av tilsynsplaner.

2.3.2 Utvikling av metode for kategorisering av økonomisk funn

For å lage en metode for å kategorisere funn har vi valgt å bygge videre på nøkkeltallsmodellen. Med kategorisering av funn menes her en metode for poengberegning av nøkkeltallene som er beregnet for hvert selskap. Her har vi til dels støttet oss på tilsvarende poengberegninger som er utviklet i et analyseprogram som Luftfartstilsynet har kjøpt inn. Dels har vi også basert oss på egne vurderinger av kriterier for poengberegning på grunnlag av erfaringer fra luftfarten.

Resultatet er blitt en modell hvor hvert selskap får en karakter i form av et poengtall som representerer et sammendrag av en vurdering av hvert enkelt nøkkeltall hvor disse også er vektet i forhold til hvor viktige vi mener de er for totalvurderingen. Poengtallene er beregnet på et gjennomsnitt av regnskapstall over en periode på de hhv. 5 og 3 siste år. Det er også innarbeidet indikatorer som fremhever selskaper hvor poengverdien enten er lavere enn en fastsatt verdi eller høyere. På den måten kan vi fange opp de selskapene som over perioden viser de dårligste og beste resultatene.

I tillegg har vi også arbeidet med å videreutvikle modellen slik at den også kan gi et uttrykk for hvordan hvert nøkkeltall utvikler seg over tid for summen av de registrerte selskapene. Dette vil kunne gi en oversikt over hvordan nøkkeltallene for hele bransjen utvikler seg over en periode på de siste 5 år. Dette arbeidet er imidlertid ikke ferdigstilt enda, og modellen er ikke ferdig utviklet.

2.4 Status for planer om utvidelse av EASA's kompetanseområde og konsekvenser for Luftfartstilsynet og luftfarten

Som en del av SES II-pakken er EASA gitt kompetanse for regulering av flyplasser. Hovedproblemstillingen for Norge knytter seg til hvilke konsekvenser EASA-regimet vil få for norske flyplasser. Luftfartstilsynet deltar derfor aktivt i prosessen som skal føre frem til det nye EASA-regelverket. I den forbindelse presenterte Luftfartstilsynet det norske konseptet for sertifisering av flyplasser for EASA High Level Group 4. juni 2010. Denne presentasjonen fikk en meget god mottakelse.

Arbeidet i EASAs regelverksgrupper for flyplass startet opp i juli 2010. Det er etablert 3 arbeidsgrupper hvor Luftfartstilsynet deltar i en, som tar for seg krav til myndigheter og organisasjoner, sertifisering av flyplasser, samt styringssystemer. Avinor deltar i arbeidsgruppen som utarbeider regler for de ulike aspekter av flyplassdrift. Norge er derfor representert i 2 av 3 arbeidsgrupper, noe som skulle gi et tilfredsstillende utgangspunkt for å følge prosessen og å delta i utvikling av regelverk på dette området.

I forrige rapport påpekte vi at EASA-regelverket trolig vil gi rom for bruk av kompenserende tiltak, og det er ikke noe som tyder på at denne vurderingen må endres. EASA har publisert en studie som ser på hvordan ICAO Annex 14 er implementert av EASAs medlemsland. Resultatene fra studien viser at det er svært få, om noen, europeiske flyplasser som er uten avvik i forhold til Annex 14.

EASA legger opp til at det nye regelverket skal gi fleksibilitet. Reglene utarbeides på bakgrunn av Annex 14, en rekke ICAO-dokumenter, GASR og elementer hentet fra studier, rapporter og "best practice" både fra Europeiske land, FAA etc. Store deler av ICAO Annex 14 vil bli Certification Specifications (CS) som er tekniske spesifikasjoner som beskriver ulike utformingskrav. Andre deler av Annex 14 vil bli Guidance Material som gir en veiledning om temaet. Enkelte deler vil bli gjennomføringsregelverk (IR), eventuelt med tilhørende Acceptable Means of Compliance (AMC). IR er bindende "slik de er", men skal være rundt formulert slik at de åpner for fleksibilitet.

Det som kommuniseres fra EASA er at man ut fra regelverket og i dialog mellom nasjonal myndighet og flyplassoperatør, skal komme frem til spesielle vilkår som nedfelles i Certification Basis (CB) for den enkelte flyplass. Dette dokumentet beskriver ved hjelp av relevante Certification Specifications (CS), hvordan flyplassen er utformet. Eventuelle avvik, lokale tilpasninger og kompenserende tiltak er også fastsatt her. Flyplassoperatøren må da dokumentere at tilsvarende sikkerhetsnivå er oppnådd på annen måte enn CS spesifiserer (Equivalent Level of Safety (ELOS)). Eventuelt også i form av Special Conditions (SC), som innebærer at flyplassoperatøren dokumenterer at en bestemt CS ikke er hensiktsmessig eller er utilstrekkelig og at en spesiell teknisk løsning lokalt likevel vil oppfylle aktuell Essential Requirement (ER). Dersom det siden gjøres endringer i flyplassens infrastruktur, eller nye avvik oppstår/avdekkes osv, vil også dette være forhold som skal håndteres gjennom dialog mellom nasjonal myndighet og flyplassoperatør og tas inn i Certification Basis (CB).

EASA vil gjennomføre standardiseringsinspeksjoner hvor de ser på de sertifikater, inkl. Certification Basis (CB) som er gjeldende for aktuelle flyplasser, og vurdere om sikkerheten er ivaretatt gjennom at eventuelle identifiserte avvik er tilfredsstillende ivaretatt og kompensert for. Dersom EASA finner at noe ikke er tilfredsstillende håndtert av nasjonal myndighet, kan dette bli et avvik som må håndteres og meldes tilbake til EASA.

EASA har pr i dag foreslått en overgangsperiode på 4 år for resertifisering av de flyplasser som faller inn under EASA-regelverket, slik at disse skal få et EASA-sertifikat som erstatter det nasjonale.

For Luftfartstilsynet betyr overgangen til EASA-regelverk blant annet at en vil få skjerpede krav til virksomhetstilsyn av flyplasser fra ca 2014. Det nye regelverket innebærer også større grad av korrespondanse og rapportering mot EASA enn det som er tilfelle mot ICAO, jf. blant annet BR Article 14, Flexibility provisions. Dersom en norsk flyplass får aksept fra den norske myndigheten for en alternativ løsning ("Alternative Means of compliance" eller "Additional means of Compliance") skal også dette rapporteres til EASA. Denne rapporteringen vil kreve forholdsvis mer ressurser enn den begrensede rapporteringen vi i dag gjør til ICAO. ICAO vil fortsatt være hovedarenaen for regelverksutvikling fremover, og Luftfartstilsynet ser det derfor som viktig å engasjere seg også her.

Det er foreløpig ikke mulig å angi noen konkrete konsekvenser for norske lufthavner, da det endelige regelverket ikke foreligger, og det fremdeles pågår fortløpende endringer. Så langt ser det ut til at den fleksibiliteten det legges opp til vil kunne ivareta våre flyplasser. Man kan likevel ikke utelukke at det kan bli behov for noen justeringer eller forbedringer i forhold til dagens situasjon. Med hensyn til krav til organisasjoner og drift av flyplasser, kan det tenkes at disse kan medføre behov for enkelte endringer eller økte ressurser på noen områder, men noe konkret kan vi ikke si på det nåværende tidspunkt. For eksempel er krav til sikkerhetsstyringssystem (SMS) allerede implementert for norske flyplasser, så her forventes ikke vesentlige endringer.

Utvidelsen av EASA til også å omfatte ATM skulle opprinnelig tre i kraft i 2012. Men etter pålegg fra EASA Management Board i desember 2009 ble det besluttet å gjennomføre de første EASA regelverkene innen ATM i løpet av 2010. Dette omfatter regelverk som setter krav til nasjonale myndigheter, krav til ytere av flysikringstjenester og krav til sertifisering av flygeledere. Konsekvensene av den forserte gjennomføringen av disse regelverkene vurderes ikke som dramatisk da EASA vil støtte seg på allerede etablert EU regelverk innen området.

Luftfartstilsynet gjennomførte i samarbeid med EASA Rulemaking Directorate en ny EASA Information Day på Gardermoen i januar 2011 som samlet ca. 120 deltakere fra Norden og Baltikum.

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

3.1 Deltakelse i internasjonalt samarbeid

3.1.1 En overordnet og helhetlig gjennomgang av Luftfartstilsynets deltakelse i internasjonale fora.

Det er foretatt en overordnet og helhetlig gjennomgang av Luftfartstilsynets deltagelse i internasjonale fora. Imidlertid er det ikke kommet til en samordning mellom LT og SD om hvilke fora som skal prioriteres. Jf. vedlagte tabell

3.1.2 Redegjøre for arbeidet med implementeringen av "Single European Sky II" (SES II), herunder spesielt North European Functional Airspace Block (NEFAB) og styring av ytelsen.

Det har vært arbeidet tett med forberedelse til gjennomføring av Single European Sky pakke II (SES-II) i 2010. Vi vurderer SES-II til å være en av de største strukturelle endringene innen luftfarten på lang tid. Luftfartstilsynet har hatt en tett dialog med norske luftfartsaktører i SES-II prosessen, både gjennom nasjonal referansegruppe felleseuropeisk luftrom og ved formøter foran møter i EUs Single Sky Committee. Luftfartstilsynet har i 2010 lagt grunnlaget for ferdigstillelse av en nasjonal ytelsesplan i 2011. Vi har i 2011 gjennomført 4 møter i nasjonal referansegruppe Single European Sky, som grunnlag for norske innspill til ytelsesforordningen og de tilhørende felleseuropeiske ytelsesmål. Vi har i tillegg vært i dialog med Avinor hvor vi i større detalj har drøftet prosessen omkring ferdigstillelse av den nasjonale ytelsesplanen. Luftfartstilsynet var ved utgangen i 2010 i rute med arbeidet på den nasjonale ytelsesplanen.

NEFAB-prosjektet er inne i en krevende fase, og prosjektets gjennomførbarhetsstudie som skulle overleveres myndighetene ved utgangen av 2010 ble forsinket. Prosjektet har informert de involverte myndigheter om at materialet først ville bli gjort tilgjengelig ultimo januar 2011. Dette vil påvirke tiden myndighetene har tilgjengelig for å vurdere materialet, men vi tar likevel sikte på å levere vår innstilling til Samferdselsdepartementet i henhold til opprinnelig tidsplan.

Single Sky Committee har i 2010 vedtatt forordninger for Performance, European wide performance targets, Charging og krav til informasjonsutveksling ved etablering av funksjonelle luftromsblokker. I 2011 forventes en forordning om etablering av en felles europeisk funksjon for styring av lufttransportnettverket i Europa. Dette er utfordrende da flere nasjoner har hevdet at dette er en inngripen i statenes suverenitet. Luftfartstilsynet har i samarbeid med Samferdselsdepartementet kommet frem til at vi fra norsk hold kan støtte intensjonen i regelverket, men at det inneholder for mange tvetydigheter til at vi kan støtte det i nåværende form. Det er likevel klart at gjennomføringsregelverk i Single European Sky ikke kan omfatte oppgaver som berører nasjonal suverenitet.

Hovedmål 4: Luftfartstilsynet skal sjå til at regelverket er nyttig i høve til formålet, oversiktleg, fullstendig og oppdatert

4.1 Luftfartstilsynets arbeid med implementering av internasjonalt regelverk

4.1.1 Orientering om igangsatt arbeid med implementering av nytt internasjonalt regelverk.

Det er ikke igangsatt arbeid med implementering av nytt internasjonalt regelverk i 2010.

4.2 Luftfartstilsynets arbeid med nasjonalt regelverk

4.2.1 Orientering om igangsatt evt. nasjonalt regelverksarbeid på områder som ikke er dekket av internasjonalt regelverk, utviklingen i arbeidet, samt innhold og formål.

Luftfartstilsynet har i 2010 arbeidet med å justere BSL E 2-2 (merking av luftfartshinder) basert på de innspill som kom under høringen av det første utkastet i 2009. Luftfartstilsynet har i endringsprosessen fått gjennomført en kostnads – og risikoanalyse. Denne ble utført av SINTEF Energi. I tillegg ble det medio 2010 gjennomført en workshop med deltagelse fra helikopterselskaper, Forsvaret, ambulansetjenesten og nettselskap, der en revidert versjon av forskriften ble diskutert. Luftfartstilsynet tar sikte på å ha en revidert BSL E 2-2 ute på høring i første tertial 2011.

Luftfartstilsynet har revidert BSL G 2-1 (forskrift om etablering, organisering og drift av lufttrafikkteneste). Endringen omfatter blant annet at tjenesteyter skal ha et system som regulerer bemanning, tjenesteposisjons- og hviletid, og vedlegg 8 om arbeidstidsbestemmelser for operativt personell er opphevet.

I tillegg har det pågått arbeid med BSL G 6-1 (flynavigasjonstjeneste), basert på innspill som kom under høring i 2009. Arbeidet med BSL G 6-1 ventes avsluttet medio 2011.

Det er også gjennomført ekstern høring på BSL G 5-1 (forskrift om flytelefoniprosedyrer) samt BSL G 8-1 (Forskrift om lufttrafikkledelse), og arbeidet ventes avsluttet medio 2011.

4.3 Forskriftsverk som støtter opp om risikobasert tilsyn

4.3.1 Redegjøre for arbeidet med metodikk for forskriftsverk som understøtter utvikling av risikobasert tilsyn

Som tidligere orientert om, har arbeidet har ikke vært prioritert i 2010. Forskriftsverk som skal støtte opp om risikobasert tilsyn, vil i all hovedsak være internasjonalt regelverk, og da blir det feil å bruke ressurser på å utvikle en egen nasjonal metode.

4.4 Sanksjonspolicy

4.4.1 Redegjøre for videreutvikling av sanksjonspolicy for Luftfartstilsynet og revidering av forskrifter som følge av endringer i luftfartsloven.

Det foreligger ingen endelig avklaring på hvilke endringer som vil komme i Luftfartsloven. Man regner med at dette vil klarlegges våren 2011, slik at vurderingene kan starte.

4.5 Ny forskriftsrutine

4.5.1 Redegjøre for arbeidet med ny forskriftsrutine som inkluderer implementering av internasjonalt regelverk

Det er igangsatt arbeid med nye forskriftsrutiner, en for nasjonalt regelverk, og en for internasjonalt regelverk. Arbeidet er samordnet med igangsetting av nytt kvalitetssystem, og vil ferdigstilles sammen med det.

Hovedmål 5: Luftfartstilsynet skal drive aktivt informasjonsarbeid overfor aktørene i luftfarten og samfunnet elles

5.1 **Åpent og proaktivt informasjonsarbeid overfor aktørene i luftfarten og samfunnet ellers.**

5.1.1 Orientering om omfang, kanalvalg og effekt av informasjonsarbeid overfor aktørene i luftfarten og samfunnet ellers, samt informere om hvilke møteplasser for kunnskapsformidling til markedet LT vil benytte

Luftfartstilsynet arbeider daglig med kontakt mot media, aktørene i luftfarten og samfunnet ellers.

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

Luftfartskonferansen

Den årlige Luftfartskonferansen som i 2010 ble arrangert 3. og 4. februar samlet rundt 300 deltakere, som er en god økning fra året før. Luftfartstilsynets 10-årsjubileum ble markert under konferansen, blant annet med utgivelsen av en informasjonsavis om LTs virksomhet. Også denne fikk gode tilbakemeldinger fra leserne. Konferansen videreføres og arrangeres i 2011 16. og 17. februar i Bodø.

Bransjetur

Luftfartstilsynet arrangerte også i 2010 en bransjetur for norske luftfartsaktører. I år gikk turen til Köln og 35 deltakere fikk over to dager et inngående innblikk i hvilke muligheter norske bransjeaktører har til å påvirke dette systemet i tillegg til de innspill aktørene kommer med gjennom ordinære norske høringsprosesser. Formålet med turen var således å gi norske aktører en essensiell forståelse for Luftfartstilsynets og Samferdselsdepartementets rolle i norsk luftfart og hvordan regelverksutviklingen i Europa foregår. På dag to var EASA vertskap og her fikk deltakerne inngående kjennskap til det europeiske luftfartssikkerhetsbyråets aktiviteter, prosesser og status for en rekke av byråets pågående regelverksutviklingsarbeider.

Tilbakemeldingene fra turen var svært gode, og Luftfartstilsynet tar også i 2011 sikte på arrangere en bransjetur, denne gang til Brussel og Eurocontrol. Programplanleggingen er godt i gang og turen planlegges gjennomført i første halvdel av april

Medieoppslag

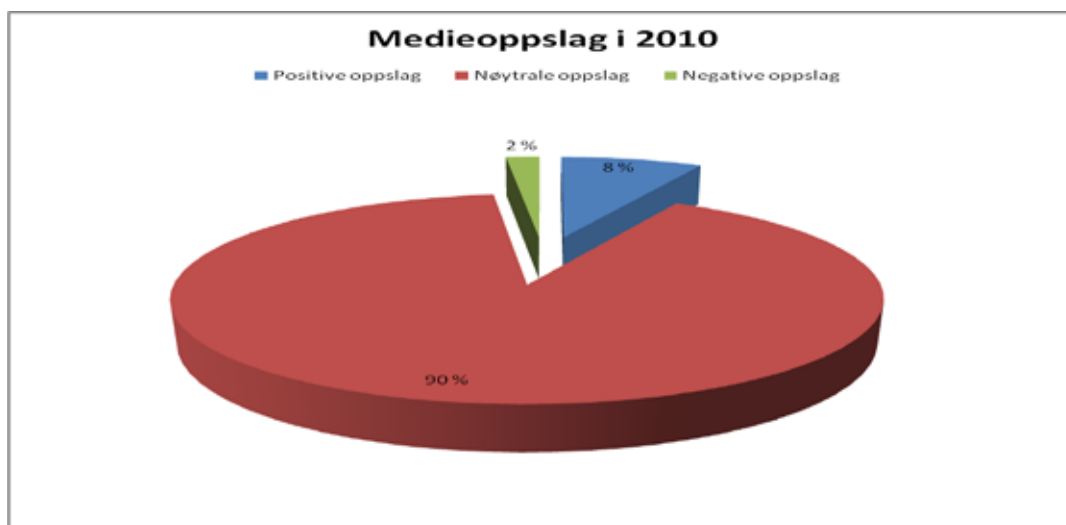
Luftfartstilsynet har i flere år hatt en solid mediestrategi, som hver dag benyttes i kontakten med media. Media er og blir den største kanalen for kommunikasjon mot samfunnet. Resultatene av denne kontakten er synlig i alle deler av den norske mediefloraen hver eneste dag.

Tallene for året som helhet må sies å være særdeles positive for Luftfartstilsynet og viser at kommunikasjonsstrategien virker. Fortsatt er det slik at når Luftfartstilsynet kommer til orde eller får kommentere saker, så resulterer dette i nøytral eller positiv medieomtale. Der tilsynet ikke får tilsvarende eller komme med uttalelser, er trenden den motsatte. Men det er gledelig å se at mens antallet medieoppslag i 2010 nesten har fordoblet seg i forhold til året før, så er andelen negativt vinklede

mediesaker minkende og særdeles liten til tilsynsmyndighet å være. Den sterke økningen i antall medieoppslag kan i stor grad tilskrives askekrisen i april og mai 2010.

FAKTA OM LUFTFARTSTILSYNETS MEDIEOPPSLAG I 2009:

- I 2009 har Luftfartstilsynet generert 3 801 medieoppslag, som er et gjennomsnitt på 10,5 oppslag hver dag. Tilsvarende tall for 2008 var henholdsvis 2 025 og 5,5.
- Antallet positive eller nøytrale oppslag for året som helhet er 98 prosent, en økning fra 92 prosent i 2009. Luftfartstilsynet er svært tilfreds med denne utviklingen, og er av den bestemte oppfatning at dette er meget sterke tall til tilsynsmyndighet å være.
- Annonseverdien for medieoppslagene i 2009 beregnes av Retriever Norge AS til 68,8 millioner kroner, opp fra om lag 31,5 millioner kroner i 2009. Beløpene er justert for eventuelle negative medieoppslag.
- Medieoppslagene som Luftfartstilsynet genererte i 2009 hadde et potensielt leser-, lytter- og seerpotensial på 332 millioner mennesker, opp fra 149 millioner i 2009.



Tallene er også sterke sett i lys av Luftfartstilsynets meget fremtredende rolle under askekrisen. Dette betyr at den jobben Luftfartstilsynet utførte og den informasjon som ble gitt til mediene var korrekt, adekvat og egnet til å styrke etatens omdømme. Dette understøttes også av det faktum at Luftfartstilsynet rangeres på 22. plass i Synovates omdømmemåling av over 80 statlige etater og departementet, opp fra ca 60. plass i 2008.

Ny kommunikasjonsstrategi

Luftfartstilsynets mediestrategi var sommeren 2009 over to år gammel. For å skape et enda mer bevisst forhold til kommunikasjon internt og mot markedet, ble det satt i gang arbeid for å utvikle ny kommunikasjonsstrategi sommeren 2008. Arbeidet ble lagt på is i påvente av at ny statlig kommunikasjonspolitikk skulle vedtas av regjeringen. Dette vedtaket kom først i oktober 2009, over ett år etter planen. Det ble etter å ha innhentet tilbud fra fem aktører i det norske markedet inngått avtale med Røe Kommunikasjon AS, Trondheim, om utvikling av ny kommunikasjonsstrategi for Luftfartstilsynet. Denne skal være forankret i sentrale interne og eksterne styringsdokumenter som for eksempel:

Luftfartstilsynets instruks (Kgl. resolusjon av 12. juni 2009)
Regjeringens strategi for norsk luftfart (juni 2008)
Luftfartstilsynets visjon om null drepte
Luftfartstilsynets kulturverdier og lederverdier (2009)

Målet med en kommunikasjonsstrategi ville blant annet være å beskrive hvordan kommunikasjon skal kunne brukes på en helhetlig, målrettet, langsiktig og kostnadseffektiv måte slik at den bygger omdømmet og derigjennom kan bidra til at Luftfartstilsynet styrker sin konkurransekraft og når sine mål. Strategien skulle også brukes som grunnlag for utforming av en tilhørende handlingsplan for de

strategiske kommunikasjonsløsningene og gi Luftfartstilsynets medarbeidere en felles forståelse for hvorfor og hvordan Luftfartstilsynet skal kommunisere.

Prosessen ble avsluttet gjennom at Luftfartstilsynets kommunikasjonsstrategi ble vedtatt av ledelsen 25. mai 2010. I oktober ble handlingsplanen vedtatt, og arbeidet med implementeringen av strategien påbegynt.

Andre kommunikasjonsaktiviteter

Luftfartstilsynet har prioritert å ha mange kontaktpunkter med markedet. En optelling høsten 2009 viser at det eksisterer i overkant av 60 ulike arenaer der representanter for markedet får direkte kontakt med Luftfartstilsynets fagekspertise.

I tillegg tar Luftfartstilsynet initiativ til andre større eller mindre konferanser dersom det er behov for det. I januar 2010 ble det arrangert et dagsseminar med fokus på EASAs andre utvidelse. Dette arrangementet var et samarbeid med andre nordiske og baltiske lands luftfartsmyndigheter, men det er Luftfartstilsynet som står for den program- og arrangementstekniske delen av seminaret. Tiltaket var så vellykket at EASA ønsket å gjennomføre et lignende arrangement i januar 2011.

Luftfartstilsynet deltok også på Nordisk Luftfartskommunikasjonsforum, som i 2010 ble arrangert av Statens Luftfartsvæsen og Naviair i Danmark. Dette arrangementet samler kommunikasjonsansvarlige og -medarbeidere i de nordiske lands luftfartstilsyn og tjenesteleverandører som Avinor og selskapets tilsvarende nordiske søsterorganisasjoner. I 2011 vil Civil Aviation Administration Iceland og Isavia stå som verter for arrangementet og Luftfartstilsynet kommer også til å delta der.

Luftfartstilsynet tok i 2009 initiativ til faste kontaktmøter med kommunikasjonsavdelingen i Samferdselsdepartementet. På grunn av askekrisen og stort trykk på kommunikasjonsavdelingene i SD og Luftfartstilsynet, ble det avholdt bare et kontaktmøte hos Samferdselsdepartementet i 2010. Luftfartstilsynet er imidlertid av den bestemte oppfatning at kommunikasjonslinjene og samarbeidet med Samferdselsdepartementet på kommunikasjonsnivå er meget godt.

Luftfartstilsynet har også gjennom 2010 utvidet sitt kommunikasjonsfaglige nettverk hos sentrale europeiske luftfartsmyndigheter, -organisasjoner og -aktører. Det er viktig at det også finnes direkte kommunikasjonslinjer, slik at eventuelle misforståelser og feiloppfatninger kan korrigeres før saker havner i media. I løpet av 2010 dro Luftfartstilsynet særlig nytte av dette i forbindelse med askekrisen, da korte kommunikasjonslinjer og nettverket gjorde at man raskt kunne oppklare misforståelser og få nødvendig informasjon fra sentrale europeiske aktører ut til det norske samfunnet. Luftfartstilsynet opplever at dette utelukkende oppfattes som positivt av de kommunikasjonsansvarlige i nettverket.

5.1.2 Status i arbeidet med å gjøre statistikker basert på rapporterte ulykker og hendelser tilgjengelig internt i Luftfartstilsynet og eksternt i markedet

Etableringen av statistikkplattformen for ulykker og hendelser i norsk luftfart har hatt god utvikling det siste året. I 2010 ble flysikkerhetsmålingene, i form av historiske ulykkesrater fram til i dag, komplettert med allmennflyging innenfor de delene som har rapporteringsplikt om luftfartshendelser til Luftfartstilsynet. Her inngikk en rekonstruksjon av aktiviteten med allmennfly, og vi hentet informasjon om aktiviteten ved bruk av forskjellige typer kilder. Oversiktene over ulykkesrater illustrerer flysikkerhetsnivåer for typer av norsk luftfart. I tillegg har vi sett på kategorier av ulykker i forhold til personskadebilde for den samme inndelingen av norsk luftfart. I sum gir disse uttrykkene for nivå, og kategorier ulykker mot tap, et overordnet bilde på sikkerhetssituasjonen. Alle disse oversiktene er publisert internt. Etter planen skulle de også publiseres på våre internettsider i 2010 slik at de ble tilgjengelige også for omverdenen, men interne prioriteringer medførte en beklagelig forsinkelse i så måte. Luftfartstilsynet har imidlertid formidlet målrettet informasjon basert på rapporterte hendelser og ulykker til luftfartsaktørene, spesielt gjennom møter og konferanser. Her nevnes spesielt Luftfartskonferansen, Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel, Flysikkerhetsforum for operatører av innlandshelikopter, Solakonferansen og møter med Norsk luftsportsforbund samt Norsk fly/fugl utvalg. Generelt er Luftfartstilsynets

vurdering at oversiktene allerede fungerer som en nyttig referanse for overordnede problemstillinger eller dokumentasjon i forskjellige typer utredninger.

Den store hendelsesdatabasen, som ble supplert med nesten 5000 hendelser i 2010, har to innganger i tillegg til vanlig oppslag om enkeltsaker. Den ene inngangen går gjennom de etablerte sikkerhetsindikatorene, der et skarpt definert område kan følges med antall, alvorlighetsgrad og involverte aktører og bidrag. Intern bruk av informasjonen har hatt positiv utvikling i 2010, spesielt for flyplass- og flysikringsseksjonene. For de samme indikatorene har vi kunnet publisere til offentligheten i større grad enn tidligere, og da først og fremst for områder som har en enkel avveining i forhold til Luftfartstilsynets taushetsplikt om rapporterte luftfartsulykker og -hendelser. Oversikter over ytre trusler, slik som fuglekollisjoner, bruk av laserpekere, og uregjerlige passasjerer har blitt formidlet ofte til både aktører og media. Gjennom etableringen av eget område for flysikkerhetsstatistikker på Luftfartstilsynets internettsider, kommer vi i 2011 til å publisere disse, og en rekke andre sikkerhetsindikatorer, på et overordna nivå. Dermed mener vi å ivareta rapporteringsviljen i bransjen samtidig som vi bidrar med viktig informasjon til luftfartsaktørene og allmennheten generelt.

Den andre inngangen til hendelsesdatabasen er oversikter over hendelser sortert på organisasjoner, som først og fremst er ment å være et verktøy til bruk internt i Luftfartstilsynet, som når Luftfartstilsynet skal planlegge og gjennomføre oppfølging av luftfartsaktørene.

For progresjon og forklaring av flysikkerhetsstatistikker som publiseres, viser vi til det åpne området på våre internettsider. Følg gjerne denne lenken: [Luftfartstilsynet - Flysikkerhetsstatistikk](#).

Hovedmål 6: Luftfartstilsynet skal i kraft av sin fagkompetanse yte god service som sakkunnig innafør luftfart

6.1 Implementering av nytt fagsystem

6.1.1 Rapportere fremdrift og eventuelle problemstillinger i arbeidet med nytt fagsystem

Luftfartstilsynet inngikk i november 2009 kontrakt med det tyske firmaet EMPIC om kjøp og implementering av fagsystemet EMPIC EAP.

Implementeringen startet som planlagt i desember 2009. Systemet er modulbasert, og modulene for operative og tekniske sertifikater, samt modul for flymedisin implementeres først. Data som omfatter personer, organisasjoner og sertifikatinformasjon migreres fra det gamle fagsystemet NORCAS til EMPIC EAP, og må være på plass før det nye systemet settes i produksjon. Det er viktig at datakvaliteten er god, og dette arbeidet er derfor omfattende og tidkrevende.

Luftfartstilsynet vil med det nye fagsystemet innføre automatisk oppdatering av personopplysninger fra det sentrale folkeregisteret. I tillegg vil fagsystemet være integrert med økonomisystemet for å automatisere faktureringsprosessene. Begge tiltakene vil gi bedre datakvalitet, og gi en effektiviseringsgevinst. Integrasjon med folkeregister og økonomisystem er tilpasset norske krav.

Modulene som håndterer tekniske og operative sertifikater settes i produksjon første kvartal 2011.

EMPIC EAP omfatter også moduler innenfor tekniske områder, adgangskontroll og virksomhetstilsyn. Det er gjennomført arbeidsmøter med deltakere fra Luftfartstilsynet og leverandør, for å identifisere behov for eventuelle endringer i programvaren. Det er nødvendig med tilpasning innenfor modulene for eierskap og registrering av luftfartøy, som følge av krav fra Norsk Luftfartøyregister. Arbeidet med å tilpasse programvaren vil bli utført i løpet av første halvår 2011.

Prosjektet for implementering av nytt fagsystem var planlagt avsluttet ved utgangen av første kvartal 2011. Pga. at arbeidet innenfor enkelte områder har tatt og vil ta mer tid enn planlagt, samt at det

kreves tilpasninger i systemet som også er tidkrevende, vil enkelte moduler settes i produksjon senere enn planlagt. Alle deler av systemet vil være i drift ved utgangen av 2011.

6.2 Implementering av kvalitetssystem

Luftfartstilsynet fastsatte i 2009 en overordnet virksomhetsmodell bestående av kjerne-, ledelses- og støtteprosesser. For å beskrive disse prosessene, ble mange medarbeidere og ledere involvert, slik at vi endte opp med en omforent forståelse og beskrivelse av aktivitetene vi utfører. Arbeidet med å beskrive disse prosessene ble ferdigstilt i 1. tertial 2010 og modellen ble gjort tilgjengelig for medarbeiderne via Luftfartstilsynets intranettside. Erfaringene så langt viste at dette var krevende, ikke minst fordi vi hadde mange andre prosjekter i 2010 som var høyt prioriterte. Dermed hadde vi nok vært for ambisiøse ved planleggingen totalt, spesielt med tanke på lederressurser.

Luftfartstilsynet har utnevnt prosesseiere og prosessansvarlige for sine kjerne-, ledelses- og støtteprosesser og disse har i 2010 fått basisopplæring vedrørende oppgavene som de nye rollene innebærer. Vi ser at det nok vil ta noe tid før alle rollenehaverne har fått de nye oppgavene inn under huden, blant annet fordi prosessstankengangen i ISO 9001:2008 innebærer en helt ny måte å tenke på for oss alle.

I tillegg kjøpte vi i 2010 inn programvare for kvalitetsstyringssystemet. Vi har installert det, og utnevnte superbrukere har gjennomført bruker- og modelleringskurs. Også i 2011 vil vi fortsette kompetanseoppbyggingen i det nye verktøyet. Virksomhetsmodellen er lagt inn i det nye verktøyet. Arbeidet med å lage struktur og å legge prosedyrer inn i programvaren ble startet i 2010, men hoveddelen av arbeidet vil foregå i 2011.

I arbeidet med kvalitetsstyringssystemet står vi overfor flere utfordringer for 2011, bl.a. at avdelingene må legge inn relevante data (som prosedyrer, regelverk, maler og lignende) i verktøyet og alle medarbeidere må få tilstrekkelig opplæring i bruk av programvaren. Dessuten skal vi i 2011 sørge for at avviksbehandling og interne revisjoner blir en del av vårt helhetlige kvalitetssystem og styres gjennom dette verktøyet. På lengre sikt er det sentralt at kvalitetssystemet blir et levende verktøy for alle medarbeiderne. Dette innebærer blant annet at all dokumentasjon i kvalitetssystemet skal vedlikeholdes, og at forbedringer og endringer gjenspeiles i kvalitetssystemet.

6.3 Kompetansekartlegging

I det overordnede dokumentet ”Strategisk kompetanseutvikling i Luftfartstilsynet – Handlingsplan for Opplæringsvirksomheten” skal virksomhetens kompetanseutvikling være forankret. Luftfartstilsynet skal kartlegge sin kompetanse og planlegge utvikling av kompetansen på kort og lang sikt for hele virksomheten.

Den totale kompetansen i Luftfartstilsynet kartlegges kontinuerlig i et elektronisk system ”KAN” i henhold til dokumentasjon som blir arkivert i de individuelle elektroniske kompetansemappene. I KAN analyseres også bl.a. kompetansebehovene for hver medarbeider i forhold til sin kompetanseprofil som danner grunnlaget for å utarbeide realistiske opplærings- og utviklingsplaner. Kompetansekartleggingen er blitt oppnådd. Når det gjelder analysearbeidet, har Luftfartstilsynet vært på etterskudd med å ajourføre dette. Det ble derfor ikke utarbeidet individuelle utviklingsplaner i KAN for 2010. KAN’s innfasing på Web og ny versjon var årsak til dette.

Planlegging av ønsket kompetanseutvikling har på kort sikt i 2010 skjedd i medarbeidersamtaler og knyttet opp i handlingsplaner for påfølgende år. Kompetanseplanlegging på lang sikt ble i 2010 knyttet opp mot Luftfartstilsynets langsiktige strategi.

Det ble også for 2010 utarbeidet en tverrfaglig opplæringskatalog. Opplæringskatalogen var meget omfattende med mange moduler og la bl.a. hovedvekt på modulen ”Forvaltningskompetanse”. De fleste medarbeiderne som hadde behov for denne kompetanseutviklingen deltok.

Det ble også i 2010 gjennomført det årlige nordiske kurset ”Nordic Inspector’s Recurrent Course”, og denne gangen var kursstedet i København. Det var 10 kursdeltakere fra Norge og LT har

formannsfunksjonen. Nordic Educational Board har hatt ansvar for dette kurset i mange år og har rapportert til NOLU. Det vil bli gjennomført kurs også i 2011.

Hovedmål 7: Luftfartstilsynet skal ha eit aktivt samarbeid og dialog med Forsvaret for å sikre best mogleg koordinering mellom sivil og militær luftfart

7.1 Samarbeid med Forsvaret om UAV-operasjoner

I 2010 arbeidet fortsatt med å legge grunnlaget for en Norsk nasjonal UAS-forskrift for UAV under 150 kg MTOW. Dette regelverket tar utgangspunkt i regelverk som i dag gjelder for etablert luftfart, men med noen tilpasninger. Vi har hatt samarbeid med aktive og kommende nasjonale og internasjonale operatører, nasjonale og internasjonale interessegrupper, Forsvaret, og andre nasjonale luftfartstilsyn. Det er langt på vei utarbeidet et nasjonalt regelverk for bruk av ubemannede luftfartøy og det tilstrebes at sivilt og militært regelverk skal samsvare så langt som mulig. Vi har her valgt å orientere om arbeidet med UAV/UAS-operasjoner generelt og ikke bare i samarbeid med Forsvaret.

Luftfartstilsynet deltar i flere internasjonale arbeidsgrupper som jobber med regulering av UAS, men de arbeidsgruppene som prioriteres er EUROCAE WG 73, ICAO UASSG og JARUS som består primært av representanter fra regulerende myndigheter i Europa og ICAO, i tillegg til personell fra industrien. Vi har valgt å prioritere disse arbeidsgruppene fordi de ser ut til å ha best fremdrift og internasjonal gjennomslagskraft. I ICAO UASSG (UAS Study Group) er LT representert i jobben (pågående) med tilpasning av ICAO Annex 6 til å omfatte også UAS-operasjoner. I JARUS jobber LT i flere arbeidsgrupper med blant annet operasjoner, FCL og sertifisering. I EUROCAE WG73 er vi representert i gruppen som jobber med mindre UAS.

I COST Action ES 0802 er LT representert hovedsaklig som rådgiver og formidler faglige begrensninger og muligheter til forskere som har varierende grad av kunnskap om kravene for å få operere UAS. Noe av dette gjelder også for AMAP, men der er fokuset mer på hvordan de skal få de nasjonale luftfartstilsynene til å samarbeide for å tillate UAS operasjoner over grensene i Arktis.

Det ble i 2009 publisert en AIC N som et strakstiltak for å få oversikt på UAS operatører i Norge. Dette skrevet angir retningslinjer for hvordan operasjoner med UAS skal forberedes, gjennomføres og ikke minst rapporteres. På bakgrunn av dette har Luftfartstilsynet mottatt henvendelser fra operatører tilnærmet hver eneste uke. Ved utgangen av 2010 var det registrert ca 30 operatører som er i prosess for å starte eller driver operasjoner med denne type luftfartøy.

I 2010 hadde vi UAS operasjoner i særskilt tildelt luftrom på Svalbard, i Varanger, i Vestfjorden, på Andøya og Bodø både innenfor og utenfor kontrollert luftrom, samt flere operasjoner som foregikk som visuelle operasjoner under 400 fot AGL.

Siden det ikke finnes regelverk som direkte regulerer denne virksomheten gis det ikke tillatelse, men når nødvendige prosedyrer og risikoanalyse foreligger gis det en aksept for operasjonene. I hovedsak skiller operasjonsformen på visuell kontroll (maksimal høyde 400 fot AGL) og automatisk kontroll der segregert luftrom er påkrevet. Siden det ikke finnes en kjent standard for denne luftfarten må det til en viss grad benyttes fagkunnskap fra etablert luftfart i kombinasjon med opparbeidet erfaring og dialog med operatørene. Dette har også ført til at ansvarlig fagseksjon har lagt ekstra vekt på tverrfaglig saksbehandling internt og mot service provider (Avinor).

I forhold til flysikkerhet og hensynet til tredjeperson på bakken er ansvarlig fagseksjon komfortabel med de prosessene som blir gjennomført mot operatørene. Basert på informasjon tilgjengelig på nettet og i media er vi mer bekymret for de operatørene som så langt ikke har vært i kontakt med Luftfartstilsynet og i liten grad har luftfartsrelatert kompetanse, men likevel har tilgang til utstyr/luftfartøy med relativ lang rekkevidde i kombinasjon med høy masse og fart. Det er grunn til å tro at de også opereres utenfor rammene som beskrevet i AIC N.

7.2 Samarbeid med Forsvaret om NEFAB m.v.

Luftfartstilsynet vurderer Forsvaret til å være en svært viktig interessent i forbindelse med gjennomføringen av SES-II. Dette gjelder både i forhold til Forsvarets rolle i forbindelse med suverenitetsspørsmål og som luftromsbruker. En optimal utnyttelse av luftrom kan ikke finne sted uten et tett samarbeid mellom sivile- og militære myndigheter.

Luftfartstilsynet samarbeider derfor tett med Forsvaret i denne prosessen. Forsvaret deltar på formøter før møter i Single Sky Committee (SSC), og de har også anledning til å være en del av den norske delegasjonen på SSC møtene. I 2010 har ikke Forsvaret deltatt på møter i SSC. Forsvaret er også en del av Nasjonal referansegruppe for Single European Sky.

Forsvaret har en vesentlig rolle i NEFAB-arbeidet, og deltar på alle nasjonale koordineringsmøter. I tillegg til dette har også Forsvaret deltatt på deler av møtene til den nordiske NSA-gruppen. Forsvaret mottar Luftfartstilsynets rapporter fra NSA-gruppens møter, i tillegg til at Luftfartstilsynet har orienteringsmøter med Forsvaret ved behov. Det har vært 2 slike møter i 2010.

7.3 Samarbeid med Forsvaret for best mulig koordinering mellom sivil og militær luftfart

7.3.1 Redegjøre for samarbeidet med Forsvaret om Functional Use of Airspace (FUA).

Etter en periode med lav aktivitet har det vært progresjon i det nasjonale arbeidet vedrørende Flexible Use of Airspace (FUA). Det har i 2010 vært gjennomført 6 møter i nasjonal ekspertgruppe. I 2010 har det blitt foretatt en full gjennomgang av avtaleverket, og nye reviderte avtaler er klare til undertegnelse. Disse vil tre i kraft 7. april 2011 i forbindelse med Oslo ASAP.

8 Øvrig rapportering

8.1 Budsjettkontroll

Økonomirapporteringen omfatter inntekter og utgifter i kontantregnskapet i henhold til innrapporteringen til statsregnskapet

8.1.1 Regnskapsrapportering i forhold til vedtatt budsjett og analyserende forklaring på vesentlige avvik.

Tabell - AØ 1:

Kapittel 1313

Post	Underpost	Beløp	Bevilgning*	Avvik
01	11 Stillinger	101 520 098		
	12 Ekstrahjelp	0		
	13 Bistillinger	1 060 090		
	17 Styret, råd utvalg	0		
	18 Trygder, pensjon	8 649 978		
Sum lønn og godtgjørelse.		111 230 167		
Post	Underpost	Beløp		
01	21 Maskiner, inventar, utstyr	1 877 823		
	22 Forbruksmateriell	862 351		
	23 Reiseutgifter, kurs, m.v.	23 877 607		
	24 Kontortjenester	8 796 107		
	25 Konsulent tjenester m.v.	8 703 932		
	26 Andre driftskostnader	8 608 790		
	27 Vedlikehold og dr. trsp.m.	748 450		
	28 Vedlikehold av bygg/anl.	0		
	29 Drift av bygning, lokalleie	22 002 688		
Sum andre driftsutgifter		75 477 748		

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

Kapittel 4313

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

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

Driftsutgifter, kapittel 1313, post 01

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

Lønnsutgiftene utgjorde 59,6 % av Luftfartstilsynets samlede utgifter, noe som er en økning på 2,7 % sammenlignet med 2009. De totale utgiftene ble på kr 186 707 914. Dette gir i utgangspunktet et merforbruk på kr 9 644 914. Tar man hensyn til refusjoner på totalt kr 15 987 271 har det imidlertid vært et samlet mindre forbruk på kr 6 342 357. Mindre forbruk i 2010 på kr 6,3 millioner er søkt overført til 2011.

Inntekter fra tilsynsvirksomhet, kapittel 4313, post 01

Luftfartstilsynet nådde ikke gebyrinntektsrammen i 2010 og de totale gebyrinntekter ble på kr 109 414 609, noe som var kr 10,1 millioner lavere enn forventet etter omleggingen av gebyrforskriften. Effekten av markedsmessige endringer ga større utslag i gebyrinntektene enn forutsett. Spesielt ser vi en reduksjon i gebyrinntektene tilknyttet årsgebyrer for utstedelse av Airworthiness Review Certificate (ARC) som alene utgjør kr 5,3 millioner. Frem til og med 2009 hadde Luftfartstilsynet betydelige gebyrinntekter knyttet til utstedelse av ARC, da dette skjedde på grunnlag av review foretatt av Luftfartstilsynet. Da de fleste utstedelsene nå skjer på grunnlag av recommendation, er Luftfartstilsynets gebyrinntekter redusert. I tillegg kommer reduserte gebyrinntekter tilknyttet operative ferdighetsprøver/kontroll på kr 1,5 millioner, som kan relateres blant annet til lavere volum som følge av markedsmessige svingninger. Når det gjelder godkjenning/forlengelse av leie kan inntektsreduksjonen på kr 1,4 millioner relateres til at SAS Norge flyttet flyflåten til SAS Skandinavia. I tillegg har Luftfartstilsynet mindreinntekter som følge av lavere aktivitet tilknyttet medisinske undersøkelser på kr 1,2 millioner, samt mindreinntekter tilknyttet årsgebyr for luftdyktighetsbevis (LDB) på kr 1,0 millioner.

Refusjoner, kapittel 4313, post 02, 16 og 18

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

Renteinntekter, kapittel 4313, post 80

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

Den økonomiske utviklingen i Luftfartstilsynet i 2010

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

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

Reisekostnadene har siste tre år vært stabile. I 2009 utgjorde reisekostnadene kr.23,6 millioner mot kr 26,9 millioner i 2010. Den relative andel reisekostnader har vist en svak økning fra 12,0 % i 2009 til 12,8 % i 2010.

Kostnader tilknyttet innleide tjenester har økt fra kr 5,4 millioner i 2009 til kr 8,7 millioner i 2010.

Den relative andel tilknyttet innleide viser en økning fra 2,8 % i 2009 til 4,7 % i 2010.

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

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

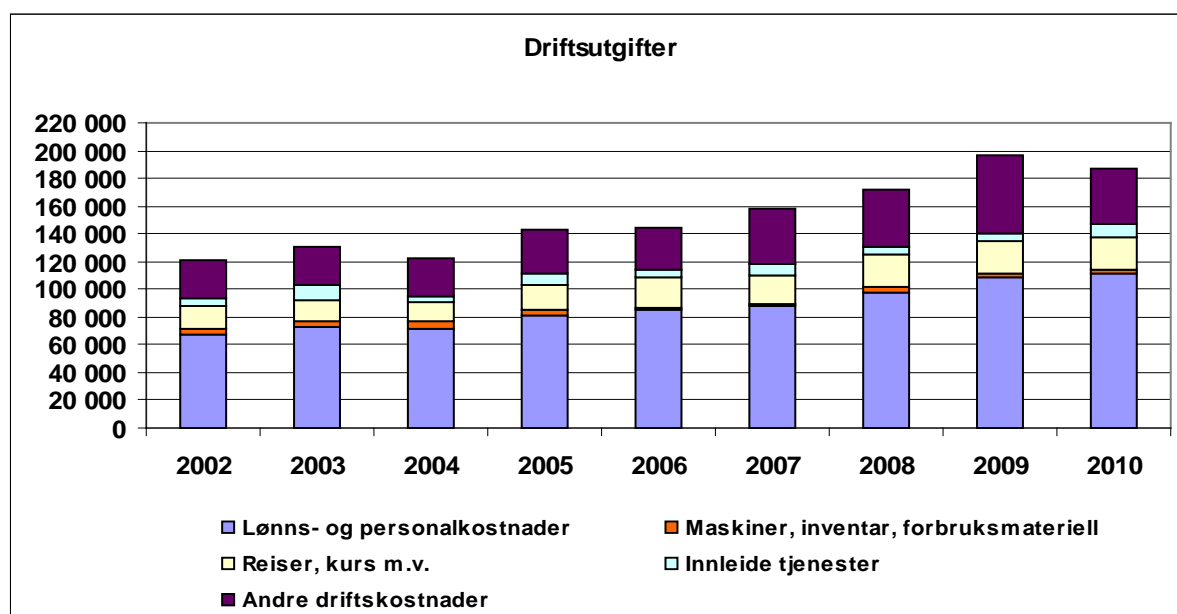


Diagram - AØ 1

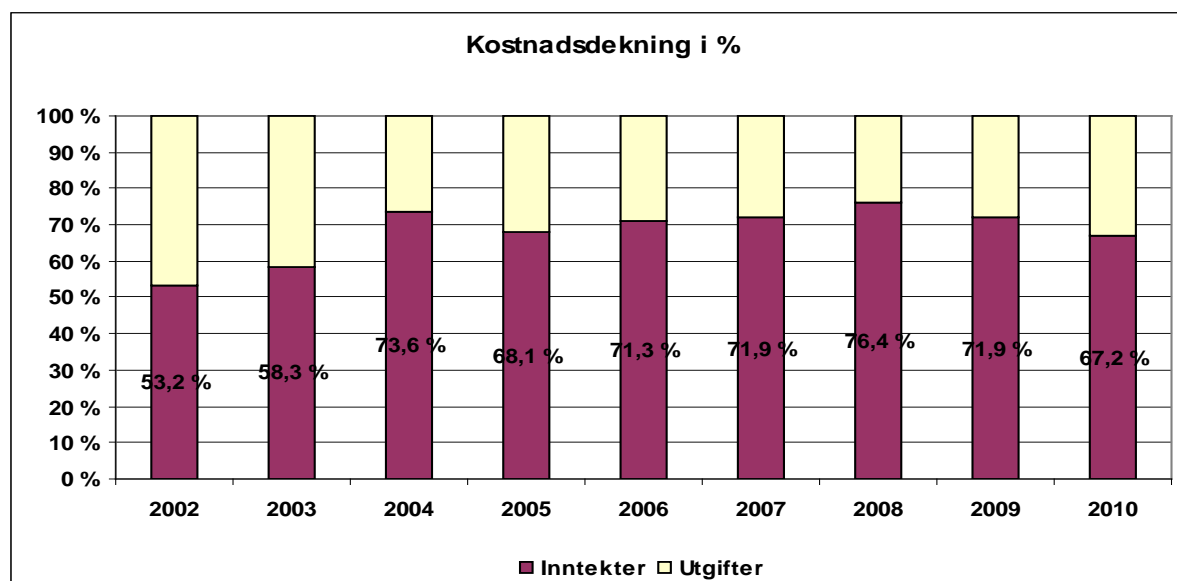


Diagram - AØ 2

8.1.2 Informere om eventuelle endringer i fremdrift for investeringsprosjekter og om iverksettingstidspunkt for nye tiltak.

Oversikt over prosjektregnskaper for 2010.

Tall i 1000 kroner

Prosjekt	Prosjekt (T)	Regnskap	Budsjett	Avvik B-R	Avvik B-R (%)
1005	Luftfartskonferansen i Bodø	237	250	13	5,12
1006	Nytt Intra- og Internett/profil	1 416	1 775	359	20,21
4003	Samarbeidsforum OH	579	718	139	19,38
4004	Prosjekt FsF - Flysikkerh. operatør...	400	690	290	42,05
5012	Felles gjennomgangshøyde	35	56	21	37,58
5013	EASA Information Day	101	100	-1	-0,66
6013	Nytt fagsystem	3 015	3 700	685	18,5
7005	Revisjon rapportsystem ulykker og h...	1 036	1 200	164	13,67
9503	Nytt securityregelverk	104	100	-4	-3,76
Sum		6 923	8 589	1 666	19,4

8.2 Samfunnssikkerhet og beredskap

8.1.1 Redegjøre for Luftfartstilsynets arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap, herunder vurdere de strategiske utgangspunkt, tiltak, virkemidler og fokusområder som er nevnt i "Strategi for samfunnssikkerhet og beredskap i samferdselssektoren" av oktober 2009. Jf. også føringer i Nasjonal transportplan 2010 – 2019.

Luftfartstilsynet har på anmodning fra Samferdselsdepartementet utnevnt representant til NATO Transport Group. Vi har også kommet frem til en hensiktsmessig arbeidsfordeling mellom Luftfartstilsynet og Avinor.

Det er i 2010 gjennomført fem møter i Sikkerhetsrådet for Luftfarten. Fokus er satt på "ATM security" i 2010. Leverandører av lufttrafikkjenester (Kontrolltårn og kontrollsentraler) har med referanse til regelverk, ansvar for å sikre og etablere sikkerhetsstyringssystemer som skal forebygge anslag mot sikkerheten i luftfarten. Tilsynsaktivitet med fokus på dette er gjennomført i 2010 og vil fortsette.

Luftfartstilsynet har evaluert vår interne håndtering av "askekrisen". Evalueringen er også gjort med utgangspunkt i vår egen krisehåndteringsplan.

8.1.2 Redegjøre for hva Luftfartstilsynet har gjort på sitt område i oppfølging av prosjektene SAMROS og KRISIS (Krisescenario i samferdselssektoren) Jf. Tildelingsbrevet.

Det er rapportert to ganger i egen ekspedisjon på Samfunnssikkerhets- og beredskapsområdet.

8.3 Brukerundersøkelser

8.3.1 Redegjøre for eventuelle brukerundersøkelser som Luftfartstilsynet har gjennomført i 2010, og om det ikke er gjennomført angi når det vil bli gjennomført

Luftfartstilsynet gjennomførte i november 2010 en brukerundersøkelse. 1 900 personer ble tilskrevet fra vår samarbeidspartner Polarfakta. I underkant av 500 personer svarte på undersøkelsen, og langt de fleste var piloter. Det er derfor vanskelig å se hvor representativ undersøkelsen er.

Årsakene til at så vidt få svarte på undersøkelsen kan selvsagt være flere. En av dem kan ifølge Polarfakta være at de som lot være rett og slett ikke har gjort seg opp noen mening, eller verken har sterke positive eller negative meninger om den jobben som gjøres.

Det er likevel positive elementer i undersøkelsen, spesielt i forhold til den måten Luftfartstilsynets ansatte blir oppfattet i sine møter med markedet. Velger man å se på "Vet Ikke-gruppen" som en "verken-eller-gruppe", så er over 90 prosent av markedet fornøyd på dette området. At 91% også mener at Luftfartstilsynet bidrar til å øke flysikkerheten er også betryggende. I tillegg ser vi at langt de fleste er fornøyd med de forskjellige måtene Luftfartstilsynet kommuniserer på.

Brukerundersøkelsen ble offentliggjort på Luftfartstilsynets nettsider etter at Luftfartskonferansen 2011 var gjennomført.

8.4 IKT-arkitektur

8.4.1 Redegjøre for hvordan Luftfartstilsynet har lagt fellesstatlige IKT-arkitekturprinsipper til grunn i forbindelse med videreutvikling av IKT-arkitektur i Luftfartstilsynet

Luftfartstilsynet har startet implementering av nytt fagsystem og videreutvikling av systemet for elektronisk rapportering av luftfartshendelser. I begge prosjektene er det tatt hensyn til IKT-arkitekturprinsippene. Altinn benyttes som plattform for utfylling og innrapportering av skjemaer. Kommunikasjon mellom Altinn og IKT-systemer skjer via standardiserte tjenester. Dette gjelder også mellom fagsystemet, regnskapssystemet og Det sentrale folkeregisteret. For identifisering og autentisering av personer brukes standard funksjonalitet i Altinn. I tillegg sørger Altinn for at tjenestene er tilgjengelige utenom Luftfartstilsynets åpningstider. Kun autoriserte brukere får tilgang til fagsystemet, og alle endringer spores og lagres.

Luftfartstilsynet har tatt i bruk Offentlig Elektronisk Postjournal (OEP) for publisering av postjournal og innsynsbegjæringer.

For publisering av dokumenter benyttes formater spesifisert i Referansekatalogen for IT-standarder i offentlig sektor.

8.5 Andre rapporteringer

8.5.1 Beskrivelse av utvikling og måloppnåelse på andre viktige områder for Luftfartstilsynet, jf. innledningen først i rapporten.

Ytre miljø knyttet til luftfart

Luftfartstilsynet har en miljøkoordinator i fulltidsstilling, dedikert til luftfart og ytre miljø. Miljøkoordinatoren skal være Luftfartstilsynets fremste kompetanse i grensesjiktet mellom luftfart og ytre miljø, koordinere Luftfartstilsynets arbeid på området og være sakkyndig overfor Samferdselsdepartementet i relevante saker. Både nasjonalt og internasjonalt har miljøspørsmål fått økende oppmerksomhet, og det er all grunn til å anta at denne tendensen vil vedvare. Det foregår utstrakt forskning på området, og mye utviklingsarbeid er i gang og vil fortsette i overskuelig framtid. Aktiviteten foregår til dels nasjonalt, men i stor grad internasjonalt. Fagfeltet er bredt og dekker alt fra lovreguleringer, tekniske, operative og økonomiske tiltak for å minimere eller begrense støy og utslipp til luft.

Luftfartstilsynet har i 2010 fulgt aktivt med i det pågående internasjonale arbeidet omkring luftfart og miljø. I ICAO-sammenheng var Luftfartstilsynet representert som rådgiver i den norske delegasjonen til CAEP/8-møtet i februar, samt under generalforsamlingen i oktober der en viktig ny resolusjon på miljøområdet ble vedtatt. Innenfor ECAC har vi fulgt møtene i miljøkomitéen ANCAT som ble avholdt to ganger i 2010, i mai og november. ANCAT er en viktig arena for informasjonsutveksling og koordinering blant EU- og ECAC-landene. Den nordiske arbeidsgruppen for luftfart og miljø, N-ALM, ledes på rundgang av de nordiske landene, og i toårsperioden 2010-2012 har Luftfartstilsynet lederskapet. N-ALM møttes to ganger i 2010, i Reykjavik i januar og i Helsinki i august, det siste under Luftfartstilsynets ledelse. N-ALM rapporterer til NOLU og har som hovedoppgave å koordinere de nordiske lands luftfartsmyndigheter og andre viktige aktører innenfor miljøspørsmål.

På den nasjonale arenaen deltok Luftfartstilsynet i 2010 i aktuelle fora knyttet til miljø, blant annet Samferdselsdepartementets arbeidsgruppe for luftfart og miljø, samt en tverrfaglig gruppe ledet av Klima- og forurensningsdirektoratet for utarbeidelse av handlingsplanen mot støy. Luftfartstilsynet bisto også Miljøverndepartementet og Klima- og forurensningsdirektoratet i deres omfattende og krevende arbeid med implementering av kvotehandel for luftfart (EU ETS). Luftfartstilsynet opprettet dessuten i 2010 en egen internettside med informasjon om luftfart og miljø.

Mye arbeid har imidlertid vært viet til interne prosjekter i Luftfartstilsynet, særlig en omfattende revidering av traséforskriften for Oslo lufthavn Gardermoen. En viss framdrift har det også vært i forhold til SES pakke II og implementering av ytelsesstyring på miljøområdet. Her gjenstår imidlertid en del arbeid. I tillegg har vi hatt fokus på internt informasjonsarbeid, blant annet gjennom opprettelsen av et eget miljøforum på tvers av alle fagavdelingene.

Noen av målene på miljøområdet som ble satt for 2010 ble ikke nådd, delvis grunnet kapasitetsbegrensninger og delvis grunnet for høye ambisjoner. Dette gjelder blant annet utredning av spørsmål knyttet til konsesjonsbehandling, Luftfartstilsynets rolle i forhold til støyspørsmål generelt, rollen som kompetent myndighet vedrørende NOx-utslipp og kartlegging av norsk og internasjonalt regelverk på miljøområdet med tilhørende vurdering av behov for revidering og samkjøring. Det har dessuten vært ønskelig både fra SDs side og fra internasjonalt hold at Luftfartstilsynet engasjerer seg som aktiv deltager i arbeidsgruppene under ICAO CAEP. Luftfartstilsynet har imidlertid vurdert dette som en for omfattende oppgave i forhold til dagens bemanningssituasjon.

Som nevnt er miljøområdet et omfattende fagfelt. Skal Luftfartstilsynet evne å favne over de områdene som det i framtiden vil bli forventet av oss som luftfartsmyndighet, både fra nasjonalt og internasjonalt hold, må vi se på den interne organiseringen av fagområdet. Én fulltidsstilling blir nok altfor knapt i det lange løp. En mulig måte å organisere arbeidet på kan være å tilknytte til miljøkoordinator dedikerte personer i alle de ulike fagavdelingene. Det er ikke nødvendigvis behov for å endre på den organisatoriske tilknytningen, men en slik modell vil gjøre koordinatorrollen langt mer effektiv samtidig som man senker behovet for bred fagkunnskap hos denne personen. Dessuten vil vi vurdere behovet for økt bemanning innen internasjonalt rettet miljøarbeid, men dette må selvsagt ses i sammenheng med Luftfartstilsynets generelle målsetninger for internasjonalt engasjement og deltagelse.

Ny undersøkelsesforordning

Ny undersøkelsesforordning (EU 996/2010) ble vedtatt i EU 20.oktober 2010. Forordningen dreier seg i all hovedsak om prinsipper for undersøkelse av ulykker og hendelser i sivil luftfart og berører således Luftfartstilsynet i begrenset grad. Imidlertid legger forordningen til grunn at de nasjonale undersøkelsesmyndighetene skal ta stilling til om den måten adressatene for sikkerhetstilrådingene har fulgt opp tilrådingene er å anse som dekkende. Undersøkelsesmyndighetens vurdering vil ikke være bindende for tilsynsmyndigheten. Dette er ikke i tråd med den nåværende arbeidsfordelingen mellom Statens havarikommisjon for transport (SHT) og Luftfartstilsynet. Per i dag er det Luftfartstilsynet som vurderer hvorvidt en sikkerhetstilråding er fulgt opp slik at intensjonen i tilrådingen er møtt, og foreslår overfor SD at tilrådingen lukkes. Den nye undersøkelsesforordningen er ennå ikke tatt inn i norsk rett, men Luftfartstilsynet er forberedt på at forordningen vil medføre noen endringer i forhold til den gamle forordningen. Blant annet blir ansvars- og oppgavedelingen mellom Luftfartstilsynet og SHT noe justert, slik at avtalen mellom disse to etatene må revideres. Så langt Luftfartstilsynet er orientert, vil forordningen tas inn i norsk rett i 2011, og følgelig må relaterte avklaringer og justeringer trolig gjøres samme år. Imidlertid er det snakk om justeringer og ikke fundamentale endringer, slik at Luftfartstilsynet ikke på noen måte anser dette som problematisk.

8.5.2 Kort beskrivelse av avsluttede prosjekter og hva som er oppnådd i forhold til relevante hovedmål, samt en kort statusbeskrivelse av viktige prosjekter som fortsatt pågår.

Prosjekt ”Revisjon av rapporteringssystemet for ulykker og hendelser i luftfarten”

Luftfartstilsynet etablerte ved utgangen av 2009 prosjektet ”Revisjon av rapporteringssystemet for ulykker og hendelser i luftfarten”. Hovedmålsetningen med prosjektet er å sikre et fortsatt elektronisk rapporteringssystem etter at Altinn I-plattformen tas ut av drift i Brønnøysundregistrene. Prosjektet skal konkret etablere revidert rapporteringsskjema NF-2007 på Altinn II-plattformen, få utarbeidet et

verktøy for mottak og saksbehandling av rapporter knyttet til vårt nye fagsystem (EMPIC) og installere ny versjon av nasjonal database for luftfartsulykker og -hendelser (ECCAIRS 5). Videre skal prosjektet sørge for en mindre revisjon av rapporteringsforskriften BSL A 1-3 for blant annet å tydeliggjøre krav om rapportering av securityrelaterte luftfartshendelser.

Revisjonen av rapporteringsforskriften BSL A 1-3 ble avklart med Samferdselsdepartementet og vedtatt igangsatt av Luftfartstilsynet i slutten av 2010. Etter planen skal revidert rapporteringsforskrift tre i kraft medio 2011.

Prosjektet har i henhold til framdriftsplanen i 2010 gjennomført evaluering og høring av rapporteringsskjema NF-2007 i samarbeid med Statens havarikommisjon for transport. I forbindelse med høringen av skjemaet ble det avholdt et møte med luftfartsaktørene der de fikk komme med sine innspill og tilbakemeldinger. Vi hadde en tett dialog med SHT under evalueringen, høringen og de endelige avklaringene omkring rapporteringsskjemaet. Også internt i Luftfartstilsynet var det en bred involvering i forbindelse med revisjon av skjemaet. Endelig innhold i revidert rapporteringsskjema ble publisert på Luftfartstilsynets internettsider i november 2010. Den nye elektroniske løsningen skal gi den enkelte rapportør et mer skreddersydd skjema, samtidig som SHT i større grad får dekket sitt informasjonsbehov. I desember inngikk Luftfartstilsynet kontrakt med en konsulent som skal etablere revidert rapporteringsskjema NF-2007 i Altinn II.

Høsten 2010 utarbeidet prosjektet kravspesifikasjon på ny mottaks- og saksbehandlingsfunksjon. De fleste organisasjonsenhetene internt i Luftfartstilsynet deltok i arbeidet omkring kravspesifikasjonen, dette for å sikre et best mulig fremtidig verktøy. Kravspesifikasjonen er blant annet basert på de prosedyrene og arbeidsrutinene vi har i dag, samt en del ønsker om forbedret funksjonalitet. Luftfartstilsynet inngikk i desember kontrakt med konsulenten som skal utvikle mottaks- og saksbehandlingsfunksjonalitet tilknyttet Luftfartstilsynets nye fagsystem (EMPIC).

Verktøyene rapporteringsskjema, mottaks- og saksbehandlingsfunksjon samt ny versjon av nasjonal database skal være lenket opp mot hverandre og må derfor tas i bruk på samme tidspunkt. Opprinnelig prosjektplan tilsa ferdigstillelse medio 2011. Høsten 2010 ble det klart at dette ikke lot seg gjennomføre, til dels fordi arbeidet omkring ferdigstillelse av kravspesifikasjoner viste seg mer omfattende og krevende enn antatt, men også pga. begrenset kapasitet hos aktuelle leverandører av tjenester. Ny sluttdato er derfor satt til 31.12.2011. Luftfartstilsynet vurderer denne forsinkelsen som lite vesentlig, men vi sørger selvsagt for at både SHT og luftfartsaktørene holdes orientert.

8.5.3 Arbeid for å fremme likestilling og motvirke diskriminering

Likestilling.

Ved utgangen av 2010 var det 172 fast ansatte i Luftfartstilsynet, derav 58 kvinner og 114 menn. Kvinneandelen i Luftfartstilsynet er på 33,7 %. Av 24 lederstillinger på ulike nivåer i 2010 var det 4 kvinner. Det ble tilsatt i 2 faste lederstillinger i 2010 og begge var menn.

Integrering

Luftfartstilsynet har ikke satt måltall for rekruttering av personer med innvandrerbakgrunn. Vi har imidlertid særskilt fokus på regelverket knyttet til rekruttering. Ved kunngjøring oppfordres kvinner og andre med innvandrerbakgrunn til å søke. Som en del av interne rekrutteringsrutiner fremgår det at minst en søker med innvandrerbakgrunn skal innkalles til intervju når de fyller kvalifikasjonskravene til utlysningsteksten.

I 2010 ble det tilsatt i totalt 16 faste stillinger. Til 6 stillinger var det søkere med innvandrerbakgrunn og i to tilfeller var søker med innvandrerbakgrunn vurdert kvalifisert og invitert til intervju. En søker med innvandrerbakgrunn ble innstilt som nr.2. Det ble ikke tilsatt noen med innvandrerbakgrunn.

8.5.4 Nytt bygg

Luftfartstilsynet flytter i løpet av første halvpart av juli 2011 inn i nye lokaler i Bodø. Driften av Luftfartstilsynet i de nye lokalene vil gi noe høyere kostnad enn dagens drift. I tillegg vil flyttingen kreve store investeringer i inventar og IKT-utstyr.

Innflyttingsdatoen er blitt forskjøvet fra 1. juli 2011. Endelig innflyttingsdato blir klar i løpet av mars måned. Entreprenøren har satt inn ekstra mannskaper for å forsere arbeidet. Innredningsarbeidene er godt i gang på flere plan. Konsekvensene av forsinkelsen er ennå ikke avklart i detaljer.

Prosjekteringen er avsluttet. Valg av materialer, farger og detaljutformingene av enkeltelelementer, er fastlagt og vi ser konturene av et spennende og praktisk tilrettelagt kontorlokale.

De siste tilbudene på leveranse av inventar og utstyr til kontor, møterom og IKT-utstyr (servere, multifunksjonsmaskiner, etc.) kommer inn i løpet av første halvdel av mars. Det gjelder også for flytting og renhold. Når disse er vurdert vil LT vite hvor økonomisk krevende flyttingen vil bli.

Med vennlig hilsen

Heine Richardsen
luftfartsdirektør

Veronica Hammer
fung. avdelingsdirektør
Administrasjonsavdelingen