



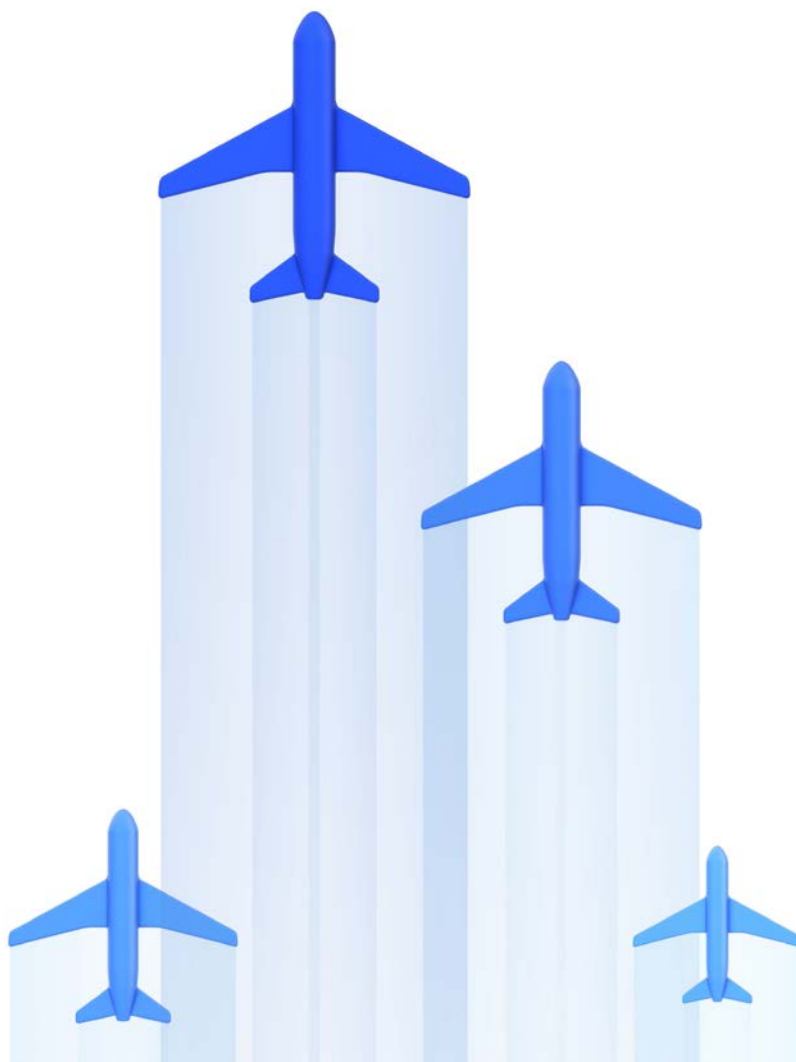
Luftfartstilsynet

CIVIL AVIATION AUTHORITY - NORWAY

ÅRSRAPPORT 2012

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

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



Luftfartstilsynets
årsrapport baserer seg
på tildelingsbrev av 21.
desember 2011 fra
Samferdselsdeparte-
mentet.

Foto: colourbox.com

Innhold

1 - Innledning.....	2
2 - Luftfartstilsynets mål og aktiviteter i 2012	4
2.1 - Mål 1: Påse at aktørene i sivil luftfart oppfyller gjeldende regelverk.....	4
2.2 - Mål 2: Arbeide med de sikkerhetsmessige og miljømessige utfordringene for luftfarten, og vurdere hvilke konsekvenser disse kan få for tilsynsarbeidet	16
2.3 - Mål 3: Ivareta og fremme norske interesser ved å delta i internasjonale fora som er spesielt viktige for norsk luftfart.....	27
2.4 - Mål 4: Påse at regelverket er nyttig i forhold til formålet samt oversiktlig, fullstendig og oppdatert	29
2.5 - Mål 5: Drive aktivt informasjonsarbeid overfor aktørene i luftfarten og samfunnet ellers	30
2.6 - Mål 6: Kompetanse innenfor områdene offentlig forvaltning, tilsynsvirksomhet og luftfartsfag	36
2.7 – Mål 7: Samarbeide med Forsvaret for å sikre en god koordinering mellom sivil og militær luftfart.....	39
3 – Vilkår og krav som går på tvers av målene	39
3.1 Samfunnssikkerhet og beredskap	39
3.2 Informasjonssikkerhet	40
3.3 Risikovurderinger	40
4 – Vilkår og krav som gjelder administrative oppgaver	40
4.1 Inkluderende arbeidsliv og likestilling, IA-avtalen.....	40
4.2 Lærlinger	40
4.3 Videre bruk av offentlige data.....	40
5 – Økonomi og prosjekter	41
5.1 Budsjettildeling og fullmakter	41
5.2 Prosjekter	45

1 - Innledning

Luftfartstilsynet har hovedansvaret for tilsynet med norsk luftfart, som fly- og helikopterselskap, flyplasser, landingsplasser, fly- og helikopterskoler m.fl. og har som hovedmål å bidra til økt sikkerhet i all norsk sivil luftfart. Dette innbefatter hovedansvaret for tilsyn med aktørene i norsk luftfart, og ansvar for å bidra til utvikling og innføring av nasjonalt og internasjonalt regelverk. I tillegg utsteder Luftfartstilsynet lisenser til luftfartsnæringen og sertifikater til personer i luftfartsnæringen i henhold til gjeldende regelverk, samt utsteder registreringsbevis for luftfartøy som må registreres i Norges luftfartøyregister (NLR). Dette sammen med en aktiv oppfølging av at aktørene i markedet etterfølger lover og regler, er viktig for å oppnå en sikker og samfunnsnyttig luftfart med vekt på god forvaltning.

Som luftfartsmyndighet legger Luftfartstilsynet også vekt på å følge med på den generelle utviklingen innen norsk og internasjonal luftfart, for på den måten legge grunnlaget for å være en aktiv pådriver for effektiv og samfunnsnyttig luftfart.

Norsk luftfart i 2012

Ingen personer omkom eller kom til skade i norsk rutetraffikk i 2012. Innen kommersiell innenlands helikopteraktivitet var det to ulykker med til sammen fire omkomne. Innen allmennfly var det åtte ulykker med tre omkomne. Det har vært meldt om fire alvorlige hendelser.

Kommersiell innenlands helikopter har fremdeles en høy rate av ulykker med fatalt utfall, og det er nødvendig å opprettholde stor oppmerksomhet rettet mot sikkerhetsarbeidet i denne sektoren.

Det har blitt gjennomført færre tilsyn innen flyoperativ - og teknisk virksomhet enn planlagt. Selv om det finnes avvik har resultatene vært tilfredsstillende. Innen flyplass og flysikring er situasjonen også tilfredsstillende, men tjenesteyter burde vært bedre på erfaringsoverføring mellom enhetene. Innen security på lufthavnene har det blitt avdekket for mange gjennomgående avvik, noe som betinger fortløpende oppfølging av aktørene selv og Luftfartstilsynet. En totalvurdering tilsier at sikkerhetsnivået i norsk luftfart er tilfredsstillende.

Norsk kommersiell luftfart er preget av sterk konkurranse med et medfølgende kontinuerlig omstillingsbehov. Selskapene må hele tiden balansere behovet for kostnadseffektive løsninger med behovet for et tilfredsstillende sikkerhetsnivå. Med sin geografi og sitt klima er Norge et krevende land å drive luftfart i, og det må særlig rettes oppmerksomhet mot kortbane - og vinteroperasjoner, innenlands – og offshore helikopter.

Vi registrerer at selskapene i sin gjennomføring av virksomheten i økende grad legger seg opp mot yttergrensene av myndighetskravene enn før. Dette kombinert med det kontinuerlige omstillingsbehovet tilsier en sterkere oppfølging fra myndighetene enn tidligere.

I årene som kommer kan vi forvente økt trafikk og økt konkurranse fra utenlandske selskaper. Fra myndighetenes side er det nødvendig å følge nøye med på utviklingen og ha et tempo i beslutningsprosessene som muliggjør tilpasninger til nye behov.

Behovet for kostnadseffektive løsninger påvirker også aktiviteten i Avinor. Ytelsesregimet som en del av Single European Sky er innført, og Avinor arbeider kontinuerlig med å effektivisere sin drift på flyplassene. Avinor har i perioder hatt utfordringer med bemanning av flygeledere, spesielt ved Røyken kontrollsentral og Gardermoen tårn. Avinor har rettet stor oppmerksomhet mot flygelederbemanningen for å bedre situasjonen.

Norwegian Long Haul AS fikk sin AOC¹ for langruter høsten 2012, Norges første i sitt slag. Dette er en historisk milepæl i norsk luftfart. En annen milepæl var godkjenningen av University of Tromsø School of Aviation som flyskole / FTO² i desember, hvor studentene nå kan ta en bachelor i luftfartsfag med CPL³-sertifikat i Norge.

Luftfartstilsynet

Luftfartstilsynet har arbeidet planmessig innen kjerneområdene og det har gjennomgående vært høy aktivitet. Det har vært gjennomført færre tilsyn enn planlagt og ønsket. Av erfaring vet vi at færre tilsyn fører til lavere sikkerhetsstandard. Det er derfor viktig at et lavere tilsynsnivå ikke opprettholdes over flere år.

Luftfartstilsynet har arbeidet mye med rekruttering i 2012. Aktivitetsnivået på tilsynsområdene har tidvis vært preget av høy turnover, rekruttering og opplæring av nye medarbeidere. Samlet hadde Luftfartstilsynet en turnover på 11 % medregnet avgang for pensjonsalder, og 9,6 % korrigert for dette. Turnoverkostnaden er til dels høy i Luftfartstilsynet, særlig med hensyn til opplæringstid for inspektørstillingene. Rekruttering av kvalifisert personell har i perioder vært krevende. Gjennom 2012 merket vi imidlertid en bedring, noe vi håper vil vedvare i 2013. Luftfartstilsynet rekrutterer i et smalt marked m.ht ønsket spisskompetanse. Lønnsnivået innen luftfartsindustrien er i tillegg høyt. I sum medfører dette en stram konkurransesituasjon rundt ønsket arbeidskraft.

Luftfartstilsynet som organisasjon er inne i en konsolideringsfase hvor det har vært arbeidet mye med interne forbedringer. Etablering av et helhetlig kvalitetssystem inkludert innføringen av kvalitetsverktøyet Soludyne og innføringen av fagsystemet EMPIC er to viktige satsinger. Luftfartstilsynet har en ambisjon om å foreta en gradvis overgang til risikobasert tilsyn og utarbeidelsen av et State Safety Program vil være et betydelig positivt bidrag til sikkerhetsarbeidet.

¹ Air Operator Certificate

² Flight Training Organisation

³ Commercial Pilot License

For at Luftfartstilsynet skal kunne utvikle seg til å bli en profesjonell aktør innen norsk luftfart vil vi arbeide for ytterligere forbedringer av vårt styringssystem herunder videreutvikle evnen til strategisk analyse. Vi vil arbeide for effektivisering av driften, arbeide for en kontinuerlig forbedring av evnen til forsvarlig forvaltning, samt arbeide målrettet med å opprettholde et tilfredsstillende kompetansenivå blant våre medarbeidere.

Luftfartstilsynet har i 2012 hatt stor oppmerksomhet rettet mot tiltak innen samfunnssikkerhet og beredskap hvor blant annet deltakelse på øvelse Tyr ga gode erfaringer.

Nye områder og nytt regelverk

NEFAB⁴ ble formelt etablert i desember 2012. SES⁵, ytelsesplan for referanseperiode 1, ble ferdigstilt i januar 2012.

Markedet for Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS) har tilnærmet eksplodert og det er et stort behov for å følge opp denne sektoren i årene som kommer. Luftfartstilsynet har jobbet på nasjonalt og internasjonal nivå (ICAO⁶, EASA⁷ og JARUS) for dette fagområdet. I årets siste kvartal ble det publisert en mal for operasjonsmanual for denne type operasjoner.

Luftfartstilsynet ved security fikk nytt tilsynsområde på produsenter av flyfrakt, kjente avsendere, som skal sendes med passasjerfly. Produsentene skal nå inspiseres og godkjennes av Luftfartstilsynet. Aktører som ønsker å oppnå status som kjent avsender må være godkjent før 29. april 2013.

2 - Luftfartstilsynets mål og aktiviteter i 2012

I tildelingsbrevet for 2012 har Samferdselsdepartementet formulert sju hovedmål med aktiviteter for Luftfartstilsynet. Tildelingsbrevet danner grunnlaget for utarbeidelse av tilsynets interne aktivitetsplan. Tilsynets kjerneoppgaver er adgangskontroll, virksomhetstilsyn, regelverksutvikling og informasjonsvirksomhet. I årsrapporten vektlegger vi å vise Luftfartstilsynets samlede aktiviteter, resultater og hvilken betydning dette har for samfunn og brukere.

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

2.1.1 Gjennomføre adgangskontroll og virksomhetstilsyn basert på tilsynsplaner

Luftfartstilsynet fører tilsyn med norske luftfartsaktører. Før en ny aktør blir godkjent gjennomføres ulike former for adgangskontroller, som dokumentgransking, testing og inspeksjon. Luftfartstilsynet gjennomfører deretter virksomhetstilsyn av de ulike grupper tilsynsobjekter basert på nasjonalt og internasjonalt regelverk og krav for flysikkerhet.

⁴ North European Functional Airspace Block

⁵ Single European Sky

⁶ International Civil Aviation Organisation

⁷ European Aviation Safety Agency

Nærmere om adgangskontroller

Adgangskontroller utføres på bakgrunn av søknader fra aktører innen sivil luftfart, rettet både mot personell, sertifikat, materiell og luftfartsorganisasjoner. Luftfartstilsynet gjennomfører ulike former for kontroll før et tilsynsobjekt blir godkjent og et rettighetsdokument utstedt. Antall adgangskontroller varierer derfor i mengde fra år til år, og vil for de fleste områder ikke være dimensjonert i form av plan, noe diagrammene nedenfor synliggjør.

Nærmere om virksomhetstilsyn

Luftfartstilsynet utarbeider tilsynsplaner innenfor de ulike gruppene med tilsynsobjekter. Grunnlaget for virksomhetstilsyn er nasjonale og internasjonale krav for flysikkerhet, og Luftfartstilsynet har på bakgrunn av dette definert en policy for hvor ofte inspeksjoner skal gjennomføres for de ulike gruppene av tilsynsobjekter.

På det tekniske området føres det tilsyn med norskregistrerte luftfartøyer, verksteder, flytekniske utdanningsorganisasjoner, produksjonsorganisasjoner og styringsorganisasjoner (CAMO⁸). Den geografiske spredningen på tilsynsobjektene er stor, fra Svalbard i nord, Seattle i vest og Beijing i sørøst. Tilsynsplanleggingen baserer seg på erfaringer fra tidligere tilsyn, i tillegg til krav fra regelverket. Tilsynsfrekvensen kan derfor i enkelte tilfeller variere, men i gjennomsnitt utføres det ett tilsyn per tilsynsobjekt årlig. Tilsynsplan utarbeides for en to års periode.

Innenfor det operative området føres det virksomhetstilsyn, herunder rutesjekk, med alle norske selskaper som har AOC/ lisens/ driftstillatelse til å drive ervervsmessig luftfart og TRTO⁹, FTO og RF¹⁰. Det utarbeides en årlig tilsynsplan for det enkelte selskaper, basert på selskapets størrelse og kompleksitet. Hvert selskap skal normalt inspiseres minst en gang pr. år, dette må imidlertid sees i sammenheng med antall baser, virksomhet og størrelse. Generelt skal tilsynet i løpet av en periode på maksimum to år dekke alle deler av virksomheten som selskapet utøver.

Innen flyplass føres det tilsyn med alle landets flyplasser og helikopterlandingsplasser. I tillegg er Luftfartstilsynet bistandsmyndighet til Sjøfartsdirektoratet og Petroleumstilsynet for helikopterdekk offshore. Flysikringsområdet fører tilsyn med sertifiserte og godkjente leverandører av flysikringstjenester.

Tilsynsområde security omfatter lufthavner, flyfraktområdet, flyselskaper og sikkerhetsopplæringsorganisasjoner. De store flyplassene inspiseres minimum en gang per år. De øvrige inspiseres en gang innenfor et toårsintervall.

⁸ Continuing Airworthiness Management Organisations

⁹ Type Rating Training Organisations

¹⁰ Registrerte Fasiliteter

Luftfartstilsynet forestår også en bakgrunnssjekk av ansatte innen sivil luftfart som skal ha ID- og crew-kort. De personene som skal bestå en bakgrunnssjekk er:

- Personer som skal ha ID-kort som gir adgang til norske lufthavner
- Crew som skal ha identitetskort
- Personer som er utpekt av en sikkerhetsgodkjent fraktleverandør som ansvarlig for stedlig gjennomføring av sikkerhetsprogrammet
- De som er utpekt av en kjent avsender som stedlig ansvarlig for håndhevelse og kontroll med gjennomføringen av sikkerhetskontrollen
- De som skal være instruktør

Luftfartstilsynet gjennomfører også økonomisk tilsyn med luftfartsselskap, som skal tilfredsstillende krav til økonomi og soliditet i henhold til gjeldende regelverk. Det utarbeides en tilsynsplan for to år av gangen, hvor det for selskaper med stor lisens gjennomføres årlige tilsyn.

På det flymedisinske området har Luftfartstilsynet ansvaret for å oppnevne sivile flyleger som JAA¹¹ godkjent AME¹² for flymedisinske vurderinger av samt utstedelse av legeattester for flygere, flygeledere og kabinbesetningsmedlemmer innen sivil luftfart.

Tilsynsarbeidet omfatter også HMS¹³ for personell innen sivil luftfart, og utøves ved gjennomgang av HMS-håndbok og tilhørende dokumentasjon relatert til HMS-arbeid samt samtaler med både ledelse og ansatte, herunder verneombud for flyvende personell/hovedverneombud (se nærmere omtale i punkt 2.1.2).

Gjennomførte adgangskontroller og virksomhetstilsyn

Teknisk tilsyn

Det var opprinnelig planlagt 252 virksomhetstilsyn, men mangel på inspektører gjorde at årsplanen ble revidert. Ved årets utgang var det gjennomført 107 virksomhetstilsyn, noe som var i hht revidert tilsynsplan. Totalt ble det gjennomført 2162 adgangskontroller. Antall adgangskontroller har økt betydelig innenfor det kommersielle segmentet (60 %) i forhold til det som var forventet for 2012. Det reflekterer økt aktivitet blant de kommersielle aktørene. Økningen har skjedd gradvis de siste tre årene i takt med at aktiviteten blant aktørene har økt tilsvarende.

Tilsynene har avdekket flest avvik innenfor kategoriene kvalitetssystemer og kompetansestyling. Som et resultat av dette er det igangsatt tiltak for å oppnå økt fokus blant aktørene rettet mot disse områdene. Totalt sett vurderes tilstanden innenfor teknisk virksomhet til å være tilfredsstillende.

¹¹ Joint Aviation Authorities

¹² Aeromedical examiner

¹³ Helse, miljø og sikkerhet

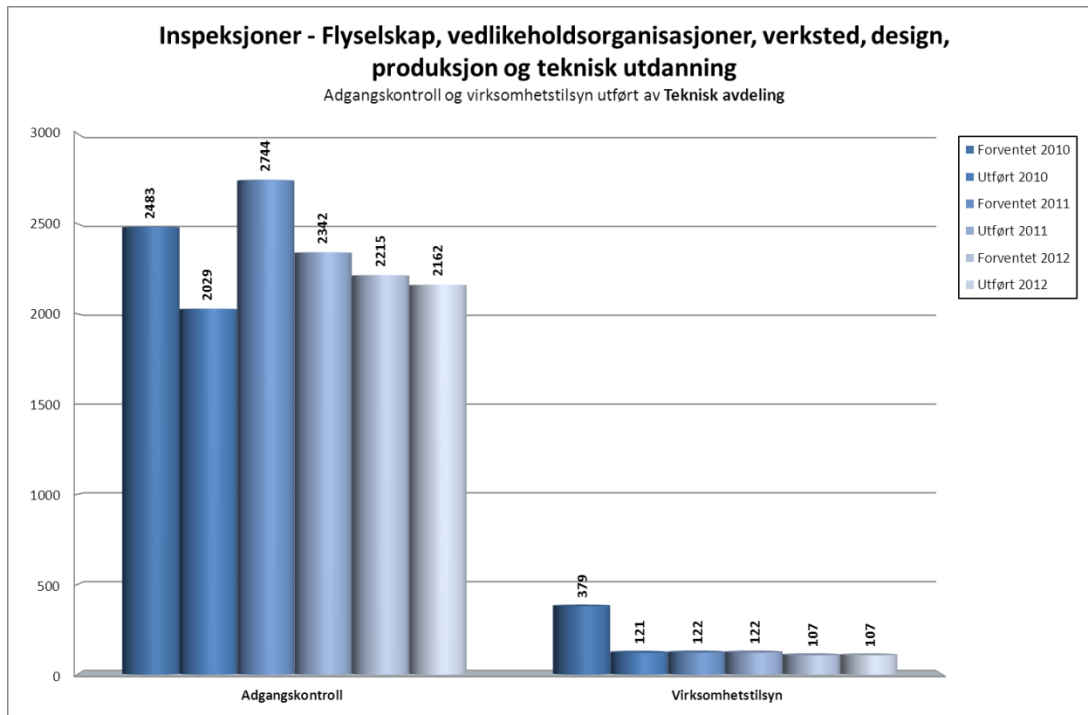


Diagram 1: Antall tekniske tilsyn for de siste tre årene

Det ble i 2012 iverksatt rekrutteringstiltak med positivt resultat, men det må påregnes en periode med opplæring. Planen er at i løpet av 2015 vil tilfredsstillende kapasitet være oppnådd.

Operativt tilsyn

Etter en betydelig innsats og høy prioritering av tilsyn i siste tertial ble det i 2012 utført 138 tilsyn som har vært i henhold til avdelingens opprinnelige plan. For å møte nye krav til antall tilsyn ble planen justert til 180 tilsyn i løpet av året, men avgang og rekrutteringsutfordringer medførte redusert kapasitet. Det har vært en positiv utvikling i nyansettelser i 2012, men opplæring betyr at det vil ta tid før tilfredsstillende kapasitet er oppnådd. Avdelingen har også en utfordrende aldersstruktur som medfører behov for nyansettelser det neste året. Lykkes vi med rekrutteringsarbeidet forventer vi å oppnå tilfredsstillende kapasitet innen utgangen av 2013. På grunn av økt aktivitet innen UAV¹⁴ i 2012 utførte operativt 63 adgangskontroller før året var omme, mot tre planlagte.

¹⁴ Unmanned Aerial Vehicle

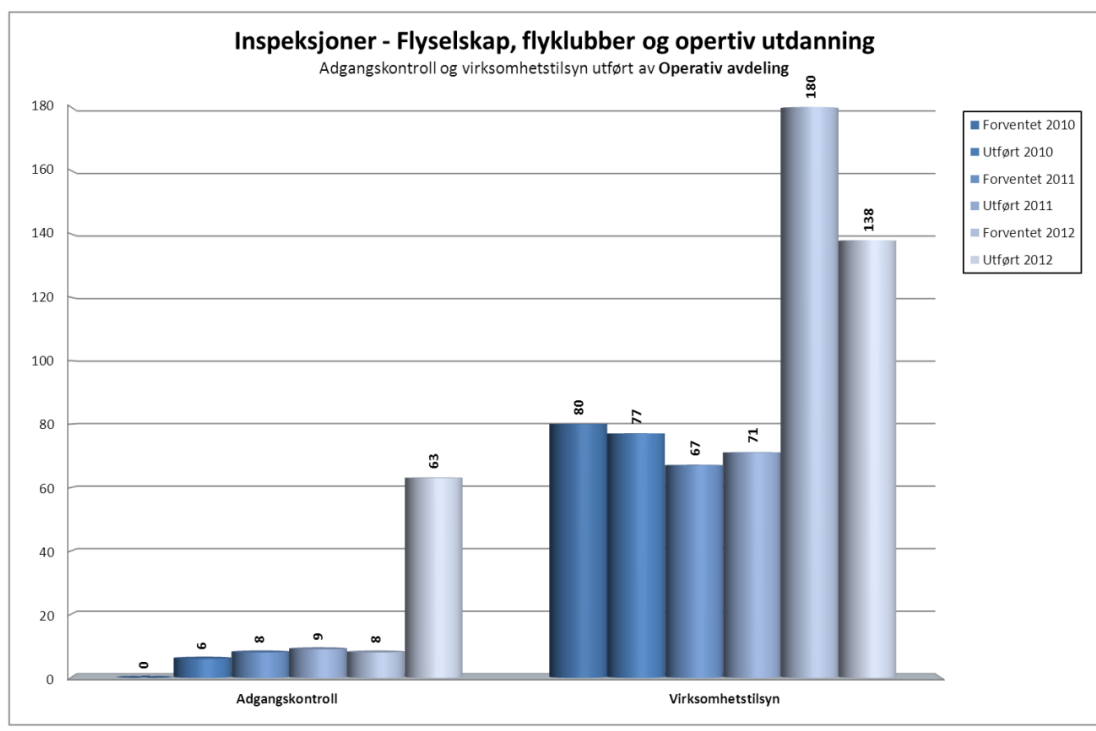


Diagram 2: Antall operative tilsyn for de siste tre årene

Ved utgangen av 2012 var det ingen åpne avvik innenfor operativ område som ikke var lukket innen gjeldende tidsfrister. Det er ikke funnet noen alvorlige avvik under inspeksjoner av norske operatører i løpet av 2012.

Operativ utdanning har, når det gjelder området FSTD¹⁵ (FTD¹⁶/FFS¹⁷), hatt en andel på 25 % med norske inspektører i skandinavisk simulatorgruppe som har deltatt i evalueringer og Quality Audits i 2012. Evaluering av FNPT¹⁸ blir håndtert nasjonalt. Operativ allmennfly har på grunn av intern omprioritering av ressurser i forbindelse med implementering av nye fagsystemer, ikke hatt tilstrekkelig kapasitet til å utføre alle planlagte virksomhetstilsyn i 2012. Avdelingen har i 2012 utarbeidet interne og tverrfaglige prosedyrer for alle typer adgangskontroller som utføres, og vil for 2013 prioritere tilsynsarbeidet opp mot de tilsynene som ikke ble utført i 2012.

Tilsyn flyplass/flysikring

Det ble gjennomført 31 virksomhetstilsyn på flyplass/helikopterlandingsplass, noe som er i hht. tilsynsplanen. I tillegg ble det gjennomført 26 adgangskontroller. Det ble identifisert avvik knyttet til styringssystemet, manglende kompetanse/opplæring og mangelfulle beskrivelser av roller og ansvar i organisasjonen. Det ble også registrert mange avvik på helikopterlandingsplasser tilknyttet sykehus. Dette kan tyde på at eierne (helseforetakene) ikke har nok

¹⁵ Flight Simulator Training Devices

¹⁶ Flight Training Device

¹⁷ Full Flight Simulator

¹⁸ Flight and Navigation Procedures Trainer

fokus på drift av disse. Ingen av de registrerte avvikene innen flyplass/helikopterlandingsplass ble vurdert til å være alvorlige.

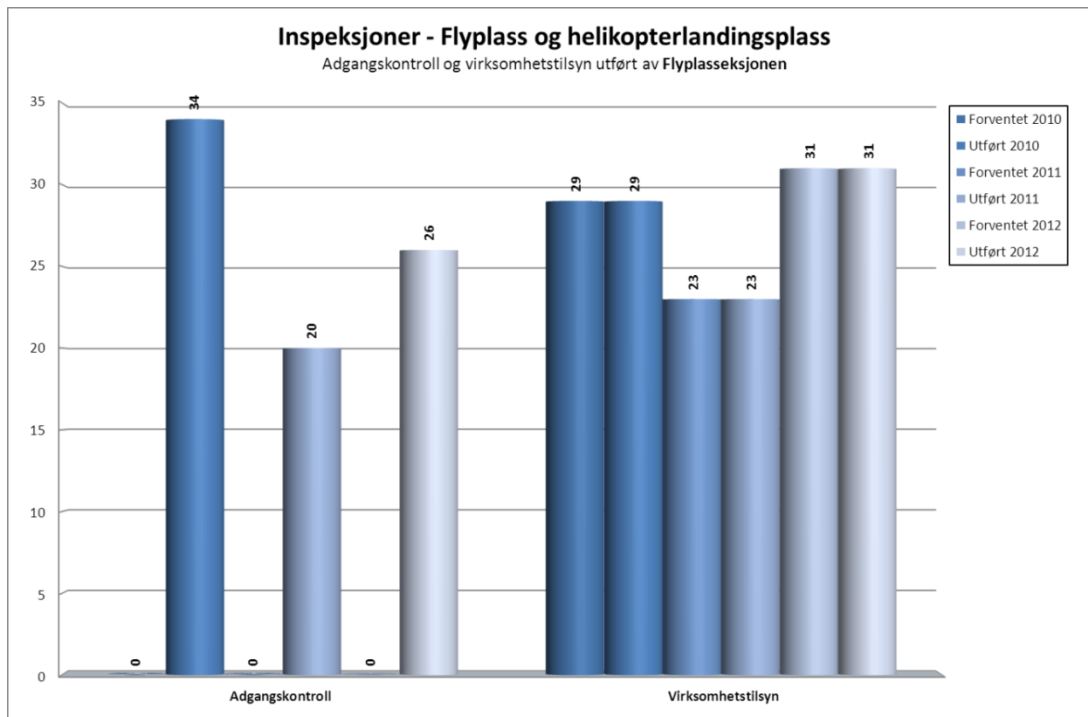


Diagram 3: Antall tilsyn flyplass for de siste tre årene

Det ble gjennomført 51 virksomhetstilsyn innen flysikring, mot 55 i tilsynsplanen, samt 82 adgangskontroller.

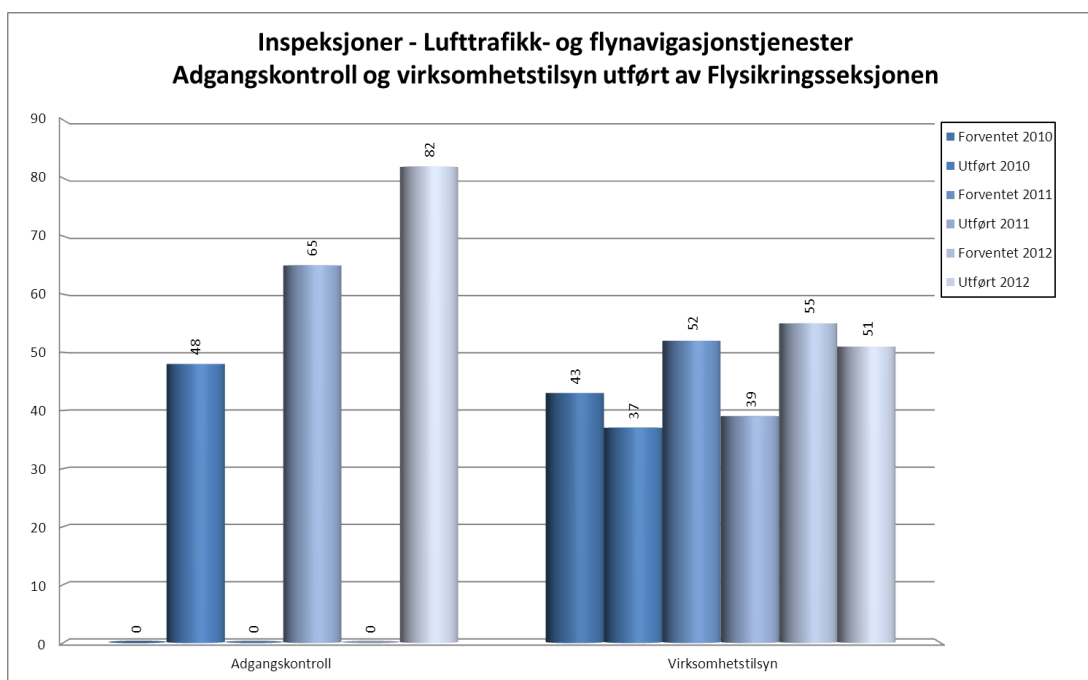


Diagram 4: Antall tilsyn flysikring for de siste tre årene

Det er gjennomgående både for flyplass og flysikring at tjenesteyter ikke er gode nok på erfaringsoverføring mellom enhetene. I alt for mange tilfeller kommer de samme avvikene opp flere ganger på forskjellige enheter.

Avvik per 31.12.2012	Flyplass	Flysikring
Totalt antall avvik	80	96
Antall forfalte avvik	0	16

Tabell 1: Antall avvik totalt og forfalt per 31.12.2012

Alle avvik på flyplass ble lukket før årets slutt, og for flysikring gjenstår det 16 forfalte avvik ved utgangen av året. Flyplass/flysikringsavdelingen har i 2012 endret avvikshåndteringen ved å innføre et strengere regime med hensyn på å forlenge tidsfrist på et avvik. Med mindre det er helt åpenbare grunner til at det ikke var mulig å overholde tidsfrist, så blir ikke tidsfrist forlenget og avviket vil dermed bli registrert som forfalt avvik. Vi tror dette har bidratt til en bedring i fokuset fra tjenesteyter på å lukke avvik, men her er det fortsatt et forbedringspotensial.

Tilsyn security

Innen security-området ble det i 2012 gjennomført totalt 189 virksomhetstilsyn, noe som er 20 flere tilsyn enn opprinnelig planlagt. Det ble gjennomført 40 adgangskontroller.

Av virksomhetstilsynene var det 24 security-inspeksjoner som ble gjennomført på lufthavner i 2012. Inspeksjonene viser at rutiner, prosedyrer og infrastruktur som skal bidra til trygghet for de reisende er på plass, men at det fortsatt avdekkes for mange gjennomgående avvik. Avvikene som avdekkes skyldes ofte menneskelige feil og manglende intern kvalitetskontroll hos lufthavnoperatørene.

Sikkerhetskontrollen, og i særdeleshet sikkerhetskontrollørene, har de siste årene vært utsatt for kritikk og negativ fokus. Imidlertid har Luftfartstilsynet observert en klar forbedring det siste året. Dette skyldes blant annet at opplæringsorganisasjonene har satt mer fokus på den enkelte kontrollør enn på systemet. Lufthavnoperatørenes bygningsmessige tilpasninger har også bidratt til dette.

Forholdene for ansattgruppene i luftfarten har på enkelte lufthavner vært vanskelige. Dette har ved enkelte steder utviklet seg til et arbeidsmiljøproblem. Arbeidsgiverne og lufthavneierne har tatt dette inn over seg, og det har blitt arbeidet godt, inkludert store investeringer, for å finne løsninger som de ansatte kan leve med.

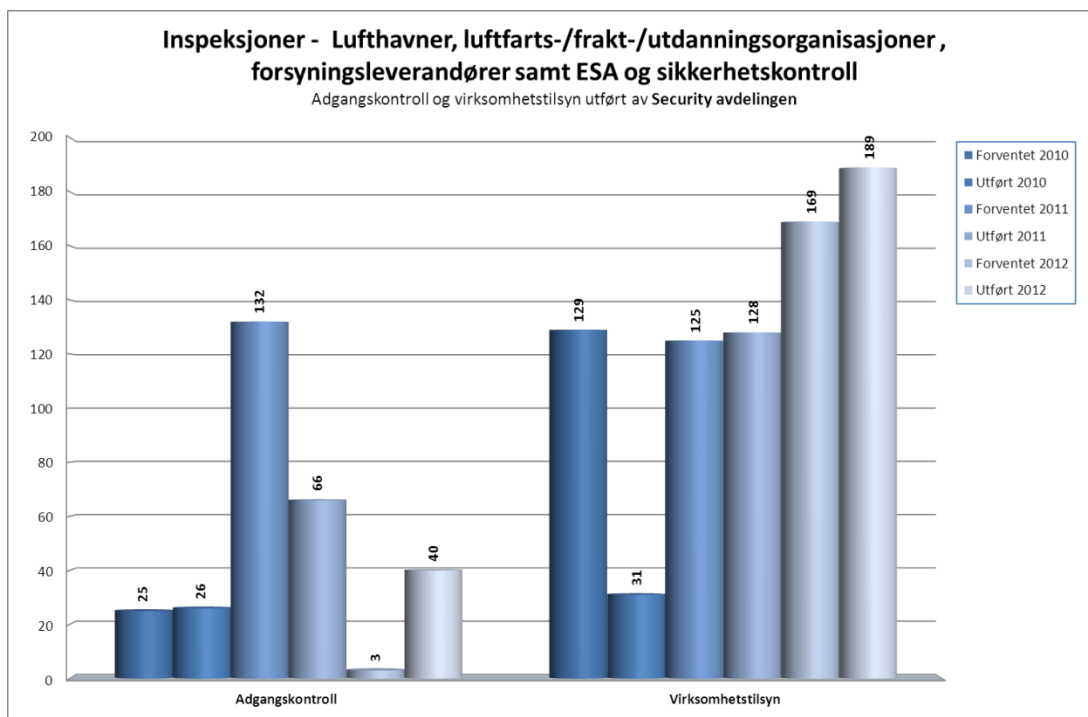


Diagram 5: Antall tilsyn security for de siste tre årene

Det har blitt gjennomført 98 virksomhetstilsyn innen tilsynsområdet flyfrakt i 2012. Aktørene har implementert og etterlever regelverket på en god måte. I 2013 får Luftfartstilsynet en stor utfordring ved å håndtere søknader fra aktører som ønsker å oppnå status som kjente avsendere. Mer enn 300 har til nå søkt om å oppnå en slik status og de vil bli inspisert og godkjent fortløpende når de er klare. Luftfartstilsynet har bygd opp kapasitet og kompetanse til å håndtere dette fram mot fristen som er 29. april 2013. Dette betinger at all vår kapasitet øremerkes til å håndtere dette.

Bakgrunnsjekk

En bakgrunnsjekk består av tre elementer: en identitetskontroll, en kontroll av arbeid/utdanning og eventuelle opphold i disse de siste fem år. I tillegg utføres det en vandelskontroll. Det er i 2012 behandlet 14 353 søknader på bakgrunnsjekk, mot 12 022 saker i 2011, j.fr diagram nedenfor. Av disse ble 183 søknader avslått, og 27 avslagsvedtak ble påklaget. Luftfartstilsynet hadde i første halvår store utfordringer med å saksbehandle søknader om bakgrunnsjekk raskt nok. Saksbehandlingstiden var 6-8 uker på det meste, noe som ikke var akseptabelt. I samspill med aktørene ble det tatt administrative grep og saksbehandlingstiden ble redusert til 1-2 uker. Målsetningen er en saksbehandlingstid for en komplett søknad på 15 virkedager.

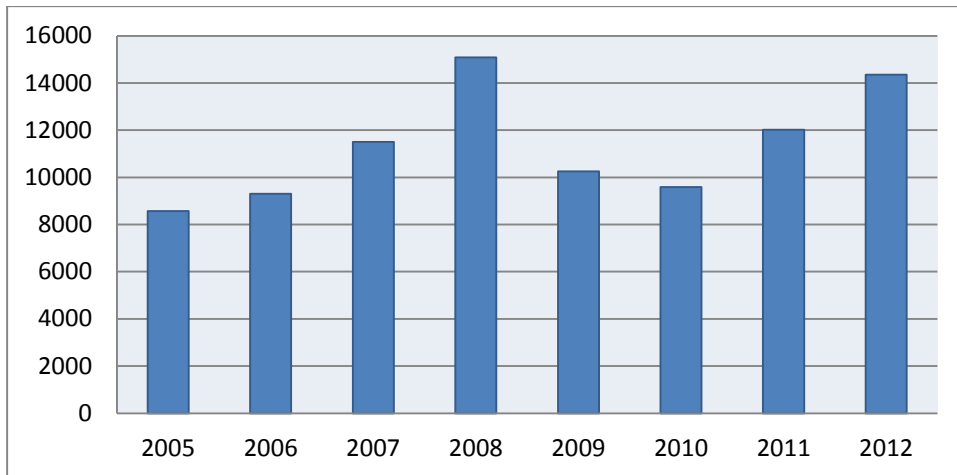


Diagram 6: Antall behandlede bakgrunnssjekker siden år 2005

Tilsyn økonomi

Det var 28 flyselskap og 8 skoler registrert ved begynnelsen av 2012, og det var planlagt 19 dokumentbaserte tilsyn. 15 selskap ble analysert. Det ble gjennomført et tilsyn hos et flyselskap i samarbeid med operativ avdeling. Åtte ad hoc-baserte tilsyn ble gjennomført, hvorav fem var adgangskontroller – herav tilfredsstilte tre selskap kravene for å få lisens. Det er ingen åpne avvik på økonomisk tilsyn. I tillegg ble det i samarbeid med operativ og teknisk gjennomført tilsyn fra tre tilbydere til Samferdselsdepartementets anbudsroute Røros-Oslo, som ikke fremkommer i ovennevnte diagram.

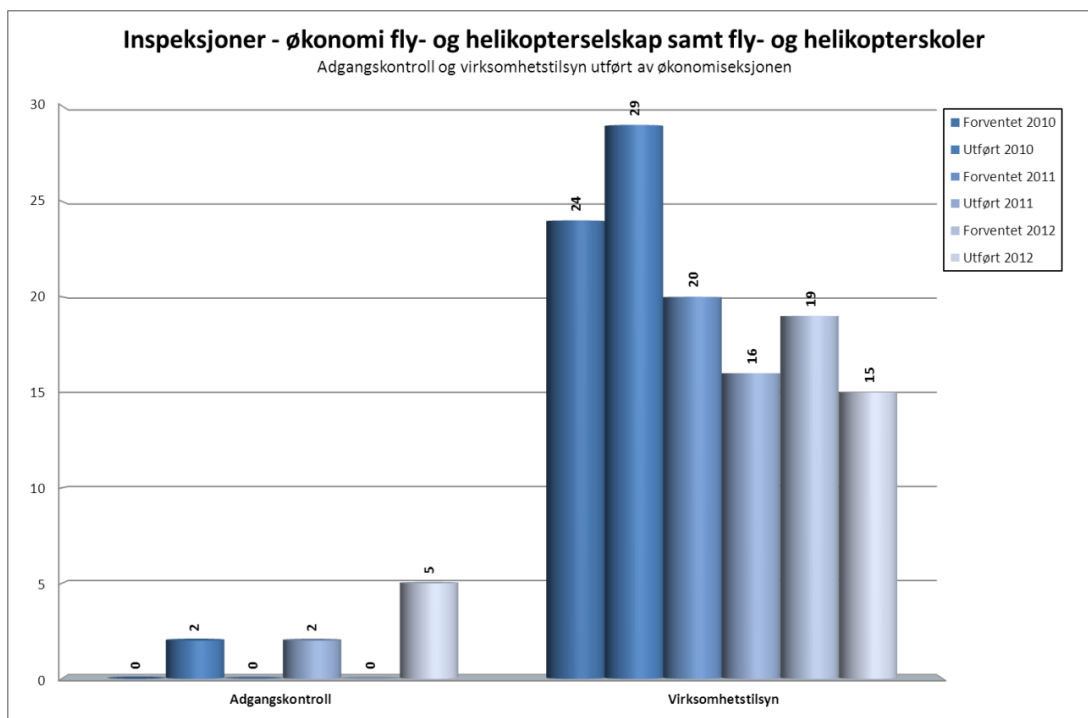


Diagram 7: Antall tilsyn økonomi for de siste tre årene

Nøkkeltallsanalysen for siste år viser en gjennomsnittlig poengsum på 3,13 (1- meget svak, 2- svak, 3- tilfredsstillende, 4- god og 5- meget god) for selskapene. Dette er en forbedring totalt sett i forhold til nøkkeltallsanalysen for siste 3 år, som viste en gjennomsnittlig poengsum på 2,83. De analyserte selskaper innen helikopterbransjen har generelt sett vist en økning siste år. Se for øvrig kapittel 2.2.3 for metode for nøkkeltallsberegning.

Flymedisinske tilsyn

Seksjonen har i 2012 ikke ført tilsyn av flylegevirksomhet pga manglende ressurser, men har gitt rådgivning innen flymedisinske problemstillinger, primært til landets 102 oppnevnte flyleger. Som følge av innføring av nytt regelverk 8. april 2013 og overgang til elektronisk registrering i EMPIC vil tilsynsvirksomheten av flyleger styrkes gjennom systematisk og risikobasert tilsyn.

Flyleger ble delegert ansvar til sertifikatutstedelse fra slutten av mai 2012 i hht JAR-FCL 3. En evaluering av denne ordningen viser at det forekommer et betydelig antall feilføringer ved sertifikatutstedelsene som seksjonen har vært nødt til å korrigere.

Flymedisinsk seksjon har som følge av at sjeflege fratradte i februar 2012 hatt utfordringer med å oppfylle seksjonens forpliktelser til deltakelse i europeisk regelverksutvikling, fagutvikling, informasjon til flymedisinske aktører og forberedelser på innføring av nytt EASA-regelverk. Oppfølging av medisinske tilstander er ikke tilstrekkelig fulgt opp og antas i noen grad å påvirke flysikkerheten. Korrigerende tiltak er iverksatt. Ny sjeflege ble tilsatt primo januar 2013.

Aktiviteter	Antall	Type kjennelse
Innkomne legeerklæringer AME	5025 (4911)	
Spesialistundersøkelser FMI	1043 (1065)	Trafikkflyger (kl. 1): 932 (908) Privatflyger (kl. 2): 3 (5) Flygeleder (kl.3): 111 (148)
Avsagte kjennelser	6079 (5976)	

Tabell 2: Aktiviteter flymedisinsk seksjon 2012 (2011)

På grunn av ovennevnte forhold er det ikke utarbeidet oversikt over hvor mange kjennelsesinnehavere som har mistet sin godkjenning av medisinske årsaker i 2012.

Rapportering av saksbehandlingstid på inspeksjonsrapporter

Luftfartstilsynet har som mål at saksbehandlingstiden fra en inspeksjon er foretatt til tilsynsobjektet har mottatt en inspeksjonsrapport ikke skal overstige 3 uker. Indikatoren er at dette skal oppfylles i 80 % av tilfellene. Alle fagområdene oppfyller dette målet, jf. tabell nedenfor.

Tilsynsområde	Resultatmål	Resultat 2012
Operativ	3 uker	100 %
Teknisk	3 uker	94 %
Flyplass og flysikring	3 uker	95 %
Security	3 uker	100 %

Tabell 3: Saksbehandlingstid i 2012 i henhold til resultatmål

Revisjoner av Luftfartstilsynet i 2012

EASA gjennomførte i 2012 en standardiseringsinspeksjon av det operative tilsynet. Luftfartstilsynet fikk seks avvik. I tillegg ble det videreført åtte åpne avvik fra inspeksjonen i 2010. Det ble utarbeidet en plan for lukking av disse 14 avvikene, som ble godkjent av EASA. Det var ingen avvik i kategori "Safety Hazard". EASA gjennomførte også en standardiseringsinspeksjon på SAFA¹⁹ tjenesten. Her ble det utstedt seks avvik. Alle avvik var her av administrativ karakter. Plan for lukking av disse er godkjent av EASA.

Også det tekniske området ble inspisert av EASA i 2012. Inspeksjonen ble gjennomført i løpet av 2 uker, og hadde som formål å måle Luftfartstilsynets håndhevelse av samtlige flytekniske regelverk. Interne prosesser og produktkontroller av tilsynsobjektene ble gjennomført for å se at prosessene hadde riktig virkning. Det ble avdekket totalt 17 avvik. Det var ingen indikasjoner på betydelige sikkerhetsrisikoer. Luftfartstilsynet har utarbeidet en plan for lukking av avvikene. Gjennomføringen av denne planen er godt i gang og forventes å være avsluttet i løpet av 2015.

Avvikene som ble påpekt i forbindelse med ICAO og ESA²⁰s inspeksjoner på security-området i 2011, ble begge lukket i 2. tertial 2012. Inspeksjonene viste at implementering og tilsyn med gjennomføringen av securityregelverket i all hovedsak var i overensstemmelse med kravene.

2.1.2 Tilsyn av HMS for flygende personell samt samarbeidet med Arbeidstilsynet

Luftfartstilsynet forvalter Arbeidsmiljøloven med tilhørende forskrifter vedrørende flyvende personell i sivil luftfart, og gjennomførte ni HMS-tilsyn i 2012. Av disse ble tre gjennomført i samarbeid med Arbeidstilsynet. Det ble gitt varsel om pålegg hos tre av virksomhetene. Korrigerende tiltak ble iverksatt og to av påleggene var lukket ved årets utgang.

På samtlige tilsyn har det vært prioritert å fokusere på hvordan virksomhetene praktiserer systematisk helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid samt påse at virksomheten har tilstrekkelig kompetanse til å utføre dette tilfredsstillende.

¹⁹ Safety Assessment of Foreign Aircraft

²⁰ European Security Authority

Oppfølging av bekymringsmeldinger utenom tilsynsvirksomheten har vært mulig i begrenset omfang. Veiledning innen HMS-relaterte problemstillinger for flyvende personell er besvart fortløpende og ytes også som ledd i tilsynsvirksomheten.

Forskriftsutvikling på arbeidsmiljøområdet er gjennomført i samarbeid med Arbeidstilsynet. Videre er det arbeidet med juridiske avklaringer vedrørende ansvarsområde for HMS-tilsynsarbeid for utenlandske virksomheter med base i Norge og norske virksomheter med baser i utlandet.

2.1.3 Risikobasert tilsynsmetodikk

Luftfartstilsynet har planer om en gradvis overgang til risikobasert tilsynsmetodikk. Luftfartstilsynet vil i 2013 starte opp arbeidet med etablering av SSP²¹. Som del av dette prosjektet vil risikobasert tilsyn bli etablert.

Inntil dette er i funksjon gjøres det prioriteringer per avdeling knyttet til hvilke fagområder det skal fokuseres på i tilsynsvirksomheten. Grunnlag for disse prioriteringene er:

- Funn fra tidligere revisjoner
- Hendelsesrapportering
- Prioriteringer i månedlige Safety-møter

2.1.4 Samordne tilsynsvirksomheten på tvers av fagområder internt

Luftfartstilsynet har som målsetting å oppnå større grad av samordning av tilsynene på tvers av fagområdene. Hensikten er å oppnå felles praksis, høyere kompetanse og bedre ressursutnytting der dette er mulig.

En utfordring for koordinerte tilsyn mellom avdelingene i Luftfartstilsynet er at felles tilsyn legger for stort beslag på luftfartsnæringens ressurser. Det har derfor ikke blitt gjennomført koordinerte tilsyn mellom teknisk og operativ avdeling i 2012. Det har imidlertid vært et tett samarbeid mellom disse to fagområdene innen saksbehandling og gjennomføring av adgangskontroller. Interne tiltak har ført til at tilsyn innenfor flere forskrifter har blitt slått sammen for å effektivisere tilsynsvirksomheten. Flere virksomhetstilsyn er gjennomført av operativ avdeling og flyplass/flysikring ved godkjenning av offshoreplattformer samt flyplasser. I tillegg har flysikringsområdet og security samarbeidet på enkeltrevisjoner med fokus på ATM²² Security, samt informasjonsutveksling mellom avdelingene som inngår som grunnlag for tilsynsvirksomheten på flyplassene.

²¹ State Safety Program

²² Air Traffic Management

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

2.2.1 Bruke mer informasjon fra egne inspeksjoner

Data fra tidligere utførte tilsyn samt informasjon om rapporterte ulykker og hendelser brukes i planleggingen og prioriteringen av fokusområder og ekstraordinære tilsyn. Implementeringen av fagsystemet EMPIC vil bidra til å gjøre dette arbeidet enklere.

Innenfor security-området for flyplassene i Norge har Luftfartstilsynet utarbeidet en objektbasert risikovurdering. Denne indikerer hvilke områder som må følges opp med tilsyn og hvorvidt det skal gjennomføres andre tiltak for økt sikkerhet. Risikovurderingen i kombinasjon med avviksstatistikker som kontinuerlig analyseres og overvåkes, gir Luftfartstilsynet et godt grunnlag og gode indikasjoner for det videre arbeid med utfordringene innen security.

2.2.2 Innlands og offshore helikopterforum

Flysikkerhetsforum for operatører av innlandshelikoptre (FsF)

FsF har medlemmer fra 18 av landets 19 AOC-innehavere for innlandsoperasjoner. Forumet har gjennomført fire to-dagers møter i 2012. I tillegg har forumet utpekt en styringsgruppe for Sikkerhetsstudiet for innlandshelikoptre som firmaet Safetec arbeider med. Styringsgruppen har hatt tre møter med Safetec.

En representant fra Statens havarikommisjon for transport (SHT) har i 2012 vært observatør og gitt orienteringer om nye ulykkes rapporter og sikkerhetstilrådninger på forumets møter. I tillegg har en representant fra den svenske Transportstyrelsen deltatt som observatør. Etter invitasjon orienterte FsF-ledelsen om forumet på den svenske Transportstyrelsens årlige flygesjefsmøte. Det ble da bestemt at et forum med FsF som mønster skal etableres i Sverige.

Forumet har arbeidet mye med hørings svar til EASA om det nye regelverket, samt at regelverkets konsekvenser har vært vurdert. I tillegg har forumet vurdert den eventuelle sikkerhetsgevinsten ved innføring av nytt utstyr i helikoptrene (ref SHT-tilrådninger), og innledet et arbeid for å få en AS350-simulator bygget i Norge.

Forumet har ikke avholdt noen kurs for store kundegrupper i 2012, men dette arbeidet blir prioritert i 2013 i forbindelse med offentliggjøringen av Sikkerhetsstudien for innlandsoperasjoner.

Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel (SF)

SF har hatt fire dagsmøter i 2012. Eventuelle konsekvenser av det nye EASA-regelverket og utbygging av ADS-B-systemet på Ekofisk og Balder CTA har vært viktige saker i forumet. En representant fra Statens havarikommisjon for transport har i 2012 vært observatør på forumets møter.

M-ADS er i ferd med å fases ut som overvåkingssystem og utbygging av ADS-B og opprettelse av Ekofisk og Balder CTA har derfor vært viktige prosjekter for forumet. Avinor har gitt oppdateringer om prosjektet på hvert møte og forumets meninger har blitt hørt.

Det har i 2012 vært to nødlandinger på sjøen i engelsk sektor, begge med EC-225. Umiddelbart etter nødlandingen i oktober valgte Luftfartstilsynet og UK-CAA å gi flyforbud for helikoptertypen i norsk og engelsk sektor.

SF er medlem av Helicopter Safety Research Management Committee (HSRMC) som ledes av UK-CAA. Det har vært avholdt to møter i HSRMC i 2012, hovedsakelig for å gjennomgå resultater av komiteens forskningsprosjekter. Det viktigste forskningsprosjektet i 2012, som også SF har vært med på å finansiere, er Helicopter Triggered Lightning Strikes. Dette prosjektet fortsetter ut i 2013.

Luftfartstilsynet har innvilget et prøveprosjekt for bruk av Electronic Flight Bag (EFB) for CHC Helikopter Service.

Statoil har gitt orienteringer om status i deres arbeid med å redusere risikoen for hendelser relatert til turbineksos. SF vil berømme Statoil for dette pionerarbeidet, som har skapt interesse langt utover landegrensene.

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

Formålet med å føre økonomisk tilsyn med luftfartsforetak er å bidra til økt sikkerhet, særlig med tanke på den mulige forbindelse mellom et luftfartsforetaks finansielle soliditet og sikkerhet. Regelverket ble skjerpet i 2011 med tanke på strengere tilsyn med luftfartsselskapers finansielle soliditet. Tilsynet er i hovedsak dokumentbasert men også daglig leder, økonomisjef og revisor kan bli kontaktet for å redegjøre for selskapets stilling og drøfte problemstillinger. Analyse av revidert årsregnskap, revisjonsberetning, styrets beretning, forretningsplan og budsjetter er deler av den dokumentasjonen som blir vurdert.

Luftfartstilsynet har i forbindelse med økonomisk tilsyn av luftfartsselskaper, utarbeidet en modell basert på vektning av tradisjonelle økonomiske nøkkeltall som bygger på selskapers reviderte årsregnskap. De økonomiske nøkkeltallene som benyttes er valgt ut for å belyse forhold som regelverket legger vekt på. Dette er først og fremst tall fra årsregnskapet samt nøkkeltall som kan si noe om et selskaps inntjening, likviditet og soliditet. Nøkkeltallene som beregnes ses i forhold til generelle normtall, og for å kategorisere funn benyttes en metode for poengberegning av nøkkeltallene. Poengberegningen er tilpasset bransjen med forholdstall basert på tilsynets erfaringer fra luftfarten. Analysemodellen viser hvert selskaps utvikling over tid, og en oppsummerende analyse totalt med gjennomsnitt for de fem siste år, tre siste år og siste år. Modellen er videreutvikles fortløpende.

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

Utvidelsen av EASAs kompetanseområde trer i kraft i Norge fra 1.1.2013. I nytt regelverk inngår krav om at luftfartsmyndigheten skal ansette tilstrekkelig personell for å kunne utføre de pålagte oppgavene på en tilfredsstillende måte. Denne endringen vil medføre strengere og utvidede rapporteringskrav og i tillegg vil det i en periode kreve mye ressurser i forbindelse med oppdatering av prosedyrer, opplæring av inspektører mv. Overgangen til et risikobasert tilsyn og økt bruk av risikoanalyser vil også innebære økt ressursbehov. Luftfartstilsynet har ivare tatt disse behovene i den oppbemanningen som er gjort de siste årene.

Strengere krav til dokumentasjon og rapportering vil også initialt kunne bety økte kostnader for markedet. Imidlertid viser erfaringene fra innføringen av vedlikeholds- og sertifiseringsforordningen at de selskapene som innretter seg best med hensyn til standardiseringskravene, faktisk oppnår en gevinst.

2.2.5 Arbeidet med å minske den miljømessige ulempen fra luftfarten, spesielt i forhold til flystøy og utslipp av klimagasser

Luftfartstilsynet hadde i 2012 begrenset aktivitet innenfor miljø. Vikariat som miljøkoordinator ble avsluttet i slutten av mai 2012, og Luftfartstilsynet vedtok etter dialog med Samferdselsdepartementet å omgjøre miljøkoordinatorstillingen til en stilling relatert til luftfart og støy. Denne stillingen ble utlyst høsten 2012, og Luftfartstilsynet forventer å besette stillingen tidlig i 2013.

I mai ble en nasjonal handlingsplan for å redusere CO₂-utslipp fra luftfarten ferdig utarbeidet og sendt til ICAO. Planen ble samtidig publisert på Luftfartstilsynets internettside. Handlingsplanen utarbeidet Luftfartstilsynet i tett samarbeid med Samferdselsdepartementet og noen av de mest sentrale kommersielle luftfartsaktørene. Dermed fullførte Norge denne oppgaven innen ICAOs frist.

Det ble i 2012 igangsatt et prosjekt for å vurdere om det er et behov for å endre støyforskriften for Oslo Lufthavn. Målet er at revidert forskrift skal vedtas i 2014.

2.2.6 Arbeidet med å utvikle gebyrstrukturen i dialog med markedet

Luftfartstilsynet utarbeider på oppdrag fra Samferdselsdepartementet årlig forslag til forskrift om gebyr til Luftfartstilsynet (gebyrforskriften). Grunnlaget for gebyrsatsene er Luftfartstilsynets tilsynsrelaterte direkte og indirekte kostnader. Finansdepartementet har i R-112/2006 gitt retningslinjer for gebyr- og avgifts-finansiering av statlige myndighetshandlinger og dette er førende for Luftfartstilsynets arbeid.

Luftfartstilsynet startet i 2009 med en større kartlegging av den enkelte avdelings- og seksjons ressursbruk i tilknytning til ulike arbeidsoppgaver. Denne kartleggingen er fulgt opp med nye

årlige intervjuer og innhenting av opplysninger som er utarbeidet i forbindelse med årsplan- og budsjettarbeidet for 2012. Luftfartstilsynet er en arbeidsintensiv organisasjon hvor lønns- og personalkostnader utgjør hoveddelen av de totale kostnader. Kartlagt ressursbruk fordelt på kategorier/oppgaver er vurdert å gi den beste angivelsen av kostnadsfordelingen og er derfor benyttet som kriterium for å fordele de direkte og indirekte kostnader per oppgave/avdeling/seksjon.

Luftfartsmarkedet har kommet med innspill til forslag til gebyrforskrift gjennom en ekstern høring. I den forbindelse gjennomfører Samferdselsdepartementet og Luftfartstilsynet i samarbeid et eget høringsmøte.

Luftfartstilsynet arbeider med implementering av et tidsregistreringssystem som vil gi mer og bedre kunnskap om tidsbruk, og dermed et bedre grunnlag for effektivisering av arbeidet, kostnadsberegning og beregning av gebyrer. Luftfartstilsynet er forsinket med dette arbeidet, men det er planlagt testing første halvår 2013. I tillegg vurderer Luftfartstilsynet hvordan regnskapssystemets funksjonalitet kan benyttes for å få bedre styringsinformasjon. Samferdselsdepartementet har bestilt en utredning fra ekstern konsulent om finansiering av Luftfartstilsynet, og anbefalingene i den endelige rapporten vil vurderes i det videre arbeidet med utarbeidelse av gebyrforskriften.

2.2.7 Igangsette nødvendige sikkerhetstiltak etter luftfartsulykker og -hendelser, heri å følge opp tilrådninger fra Statens havarikommisjon for transport (SHT)

Ulykker og hendelser i 2012

Norske rutefly har hatt to ulykker i 2012 – begge resulterte i materielle skader på luftfartøyet, men ingen personer kom til skade i ulykkene. Begge ulykkene fant sted på Gardermoen innenfor en time den 29. mars i fjor, og begge sorterer under ulykkes-kategorien RAMP (bakkehåndtering). I tillegg har vi registrert 36 hendelser under bakkehåndtering der norske rutefly påføres større eller mindre skader uten at de kvalifiserer til ulykke. Ulykker i forbindelse med bakkehåndtering har i liten grad potensial til å medføre omfattende skader på passasjerer og besetning, men de representerer store kostnader for flyselskapene.

1.1.2012-31.12.2012	Erverv			Klubb	Sum
	Rute	Annen	Totalt	Privat	
Ulykker	2	2	4	8	12
Alvorlige hendelser	2	2	4	0	4
Hendelser	2467	534	3005	224	4910*
Sum totalt	2471	538	3013	234	4926*

Tabell 4: Rapporterte luftfartsulykker og luftfartshendelser i 2012 fordelt etter type flyging

*) Heri inngår 1681 hendelser som ikke involverer bruk av luftfartøy knyttet opp mot typer operasjon

Også to alvorlige hendelser med norske rutefly fant sted i fjor. Både en nærpassering over Gardermoen mellom et fly under avgang og annet fly under go-around, og en innflyging med element av kontrolltap inn til finsk flyplass undersøkes av SHT for å klarlegge forløp og mulige årsaker.

Helikoptertransporten til og fra installasjoner på norsk sokkel hadde ingen ulykker i fjor, og det innebærer en tiårs-periode uten ulykker for sektoren. En alvorlig hendelse skjedde etter varsel om problem med hydraulikk under flyging. Super Pumaen (EC 225) landet på Åsgard B, men besetningen opplevde at de ikke hadde bremseeffekt på helikopteret. Installasjonen var i bevegelse og helikopteret rullet mot kanten, men ble stoppet takket være snarrådig opptreden av personell på helikopterdekket.

Aktiviteten innenfor innlands helikopter har vokst og representerer nå nesten like stor aktivitet målt i flytimer som offshoresektoren. Også i 2012 fortsetter tendensen til at det flys stadig lengre mellom ulykkene med innlands helikopter, målt i forhold til både flytimer og antall landinger. Den ene ulykken i fjor med norsk lett helikopter var likevel en fatal ulykke i Lübeckbukta med to omkomne under fergeflyging til Norge. Nettopp de ulykkene som har fatalt utfall synes å bestå for sektoren til tross for at ulykker viser nedgang, både i antall og spesielt målt opp mot den aktivitetsøkningen som har funnet sted de siste ti årene. At det har vært en fatal ulykke hvert av de siste fire årene med innlands helikopter kan bero på tilfeldigheter, men andelen fatale ulykker av totalen ligger høyere for denne sektoren enn øvrige typer luftfart, også når vi ser på hele perioden fra 1994 slik figuren under viser.

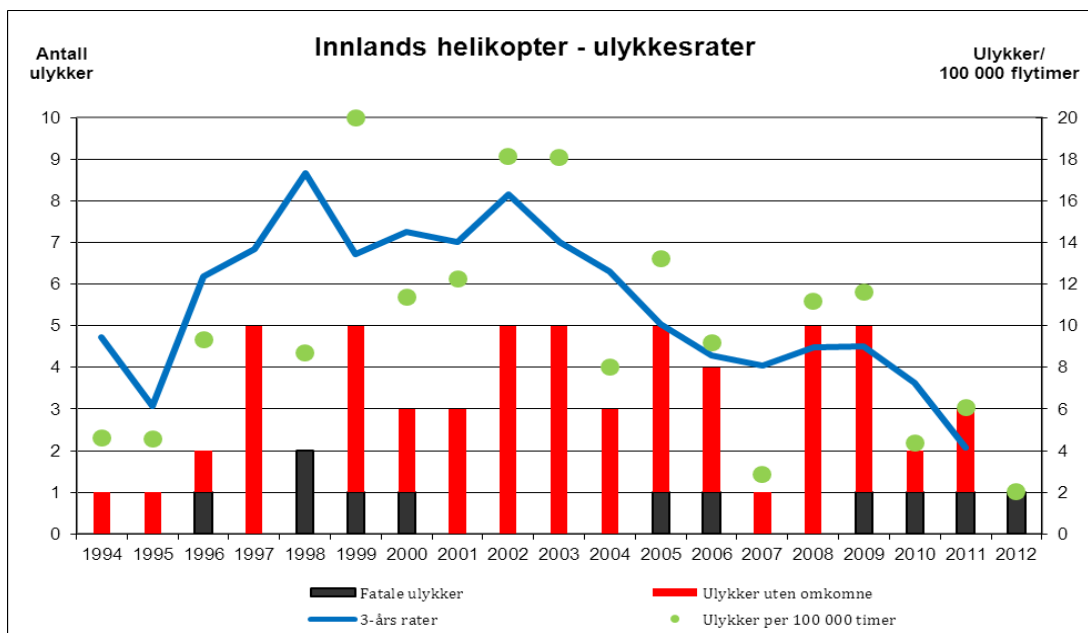


Diagram 8: Årlig utvikling i antall fatale og ikke-fatale ulykker per 100 000 timer innen innlands helikopterflyging siden 1994

Dersom vi ser på de siste femårsperiodene for innlands helikopter, ser vi en kontinuerlig forbedring i ulykkesfrekvensene - ulykkesraten synker, noe som innebærer at det flys lengre mellom hver ulykke. Periodene viser 14 ulykker per 100 000 flytimer i for 1998-2002, 10 ulykker per 100 000 flytimer i perioden 2003-2007 og under 7 ulykker per 100 000 flytimer i siste periode, 2008-2012.

I tillegg til ulykken med norsk lett helikopter i Lübeckbukta, havarerte også et lett svensk helikopter i Vefsn under reingjeting i januar 2012. Dette er den sjette ulykken med svensk helikopter som har funnet sted i forbindelse med samling eller overvåking av rein siden år 2000.

Det var ingen ulykker eller alvorlige hendelser i 2012 innenfor kommersiell flyging med fly utenom ruteflyging.

Også utøvere med ubemannede luftfartøy (UAV²³) har startet hendelsesrapportering til Luftfartstilsynet, og for fjoråret har vi registrert tre ulykker med UAV der luftfartøyet ble ødelagt, men uten at personer eller tredjemanns eiendom kom til skade.

Innenfor allmennflyging var 2012 et godt år når vi ser på norskregistrerte luftfartøy. Fem ulykker med privat motorfly og to seilflyulykker fant sted uten at personer kom alvorlig til skade. Det er fortsatt landingsulykker som dominerer ulykkesstatistikken for privat motorfly. I tillegg omkom tre personer da et tysk privatfly havarerte i Bjugn under vanskelige visuelle forhold i august.

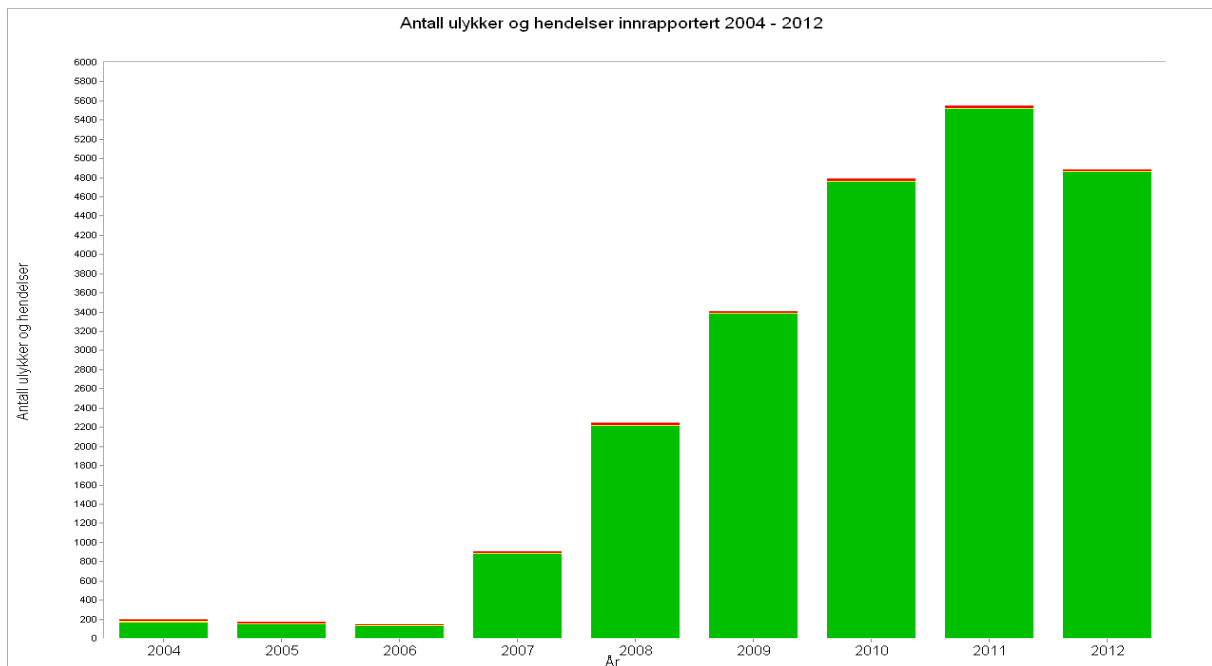


Diagram 9: Årlig utvikling i antall rapporterte ulykker og hendelser siden 2004

²³ Unmanned Aerial Vehicle

Volumet av luftfartshendelser som rapporteres fra bransjen til Luftfartstilsynet har stabilisert seg på omtrent 5 000 saker årlig, etter den store økningen som fulgte forskriftsrevisjonen og etablering av elektronisk rapportering i året 2007. Antall rapporter er vesentlig høyere enn antall hendelser siden mange hendelser rapporteres av flere personellgrupper, og fordi vi i større grad avviser rapporter om det vi vurderer å være interne avvik uten å ha hatt eller kunne ha påvirket sikre operasjoner (dvs. at saken vurderes til ikke å være en luftfartshendelse). Nedgangen i antall hendelser fra 2011 og 2012 kan spores direkte til et par lufttrafikkjenesteenheter og et par flyselskap. Delvis kan nedgang i aktivitet og endring i spesielle forhold forklare færre hendelser i 2012 enn i 2011. Luftfartstilsynet følger opp de organisasjonene der vi ikke finner en rimelig forklaring på redusert antall rapporter for å sikre at rapporteringen holdes på et høyt nivå.

Luftfartstilsynet har etablert et sett med sikkerhetsindikatorer som følges fra databasen over ulykker og hendelser og hovedsakelig fra det store volumet av ikke-alvorlige hendelser. Disse skal være med å indikere sikkerhetsytelsen og utviklingen innenfor avgrensede deler av luftfartssystemet i et kortere perspektiv enn de årlige ulykkesratene. En viktig premisse for å følge en sikkerhetsindikator vil være at både tjenesteyter og myndighet har en felles forståelse av at indikatoren representerer faktisk sikkerhetsytelse (det resultatet luftfartssystemet leverer i form av flysikkerhet), enten som en mulig årsak til ulykke eller alvorlig hendelse, eller som en direkte forløper for spesiell type ulykke. Noen av indikatorene er fagspesifikke slik at de følger spesielle typer hendelser innenfor flyging eller et av de store støttesystemene i luftfarten – flysikring, flyplass, vedlikehold eller security. Av de indikatorene vi har fulgt over flere år synes mange å vise stabile tall for omfang og alvorlighet, noe som tyder på at de godt representerer et nasjonalt nivå. Eksempler på slike er rullebaneinntrengning, brudd på tildelt høyde, inntrengning i luftrom, tap av underhengene last, underskridelse av separasjon (dvs. at fly er nærmere hverandre enn foreskrevet), brann /røyk, utforkjøring fra rullebane, tekniske feil i ATM-systemet og feil ved skilting/merking på lufthavner. Uregjerlige passasjerer synes å ha tiltatt som problem for ruteflyselskapene i 2012, mens trusselen fra bruk av laserpekere mot luftfartøy har blitt vesentlig redusert, se figur under. En annen trussel som viste positiv utvikling for 2012 var kollisjon med fugl, med 25 % nedgang fra toppåret 2011 til omtrent 300 hendelser i 2012, og er på linje med tidligere år.

Diagram 10, nedenfor, viser antall hendelser med laserbelysning. Øverst er sakene fordelt etter kvartal. Kakediagrammene viser fordelingen etter flygefase for 2012 («Period») mot 2011 («Reference»). Det liggende stolpediagrammet viser fordelingen på de flyplassene der oftest skjer laserbelysning. Det nederste stolpediagrammet viser årlig fordeling av hendelsene samt hvilket land hendelsen har foregått i.

The interference of flight crew by laser or beamer directed from people at ground

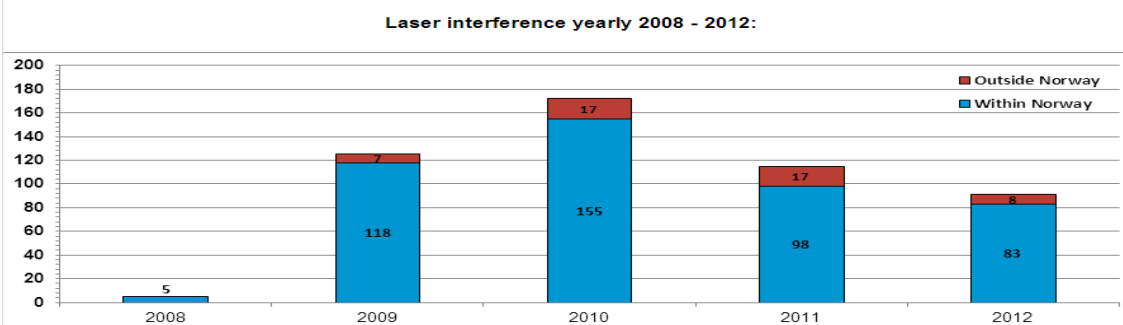
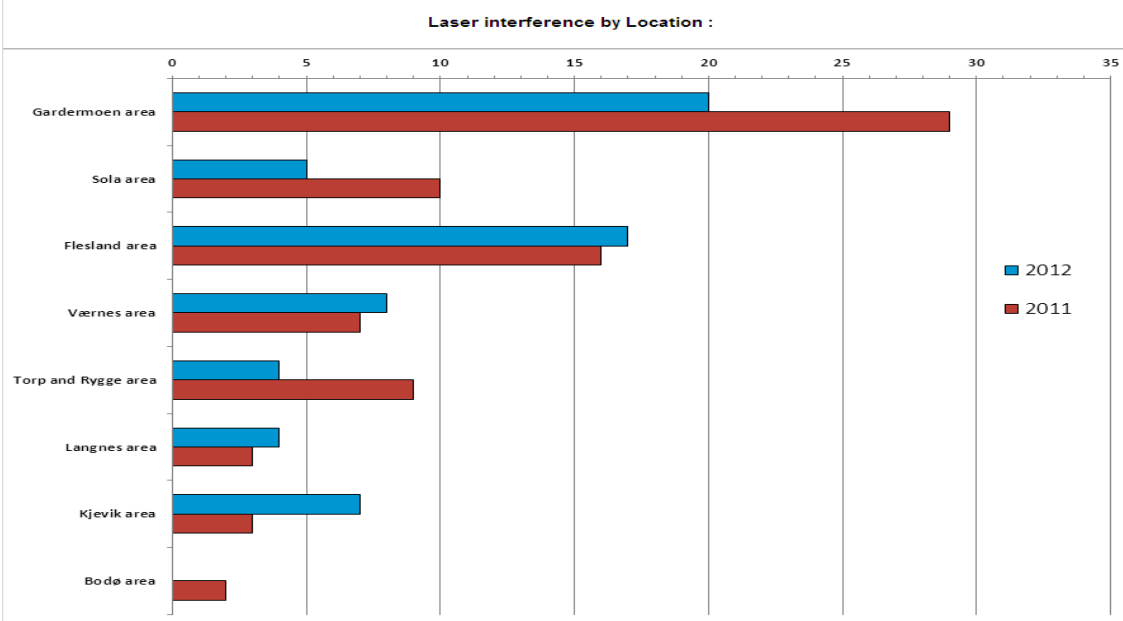
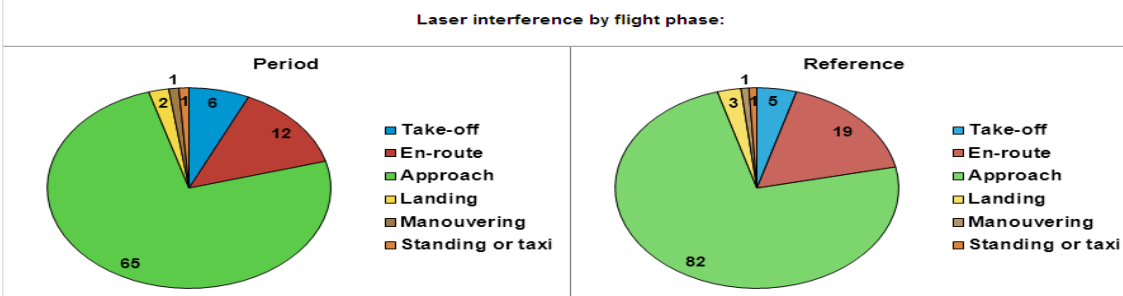
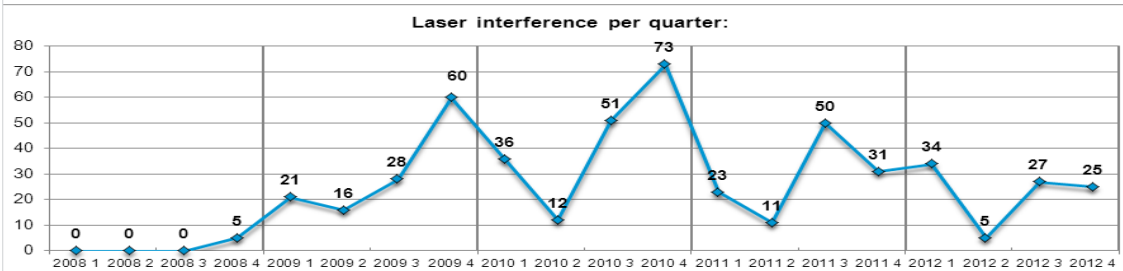


Diagram 10: Årlig utvikling i antall laserhendelser siden 2008

Status for åpne sikkerhetstilrådinger

Fra og med 2012 sender Luftfartstilsynet halvårlige oversikter til Samferdselsdepartementet der det fremgår hvordan åpne sikkerhetstilrådinger er fulgt opp. i. Per 31. desember 2012 var det 16 åpne sikkerhetstilrådinger fra Statens havarikommisjon for transport (SHT) – se tabellen under. Dette er åtte åpne tilrådinger færre enn ved samme tidspunkt i 2011, og tretten færre enn ved utgangen av 2010.

Ansvarlig enhet	2006	2007	2008	2011	2012	SUM
Seksjonen for flysikring	1	1			2	4
Seksjon for flyplass				4		4
Seksjon for operativ allmennfly						0
Seksjon for operativ fly				3		3
Seksjon for operativ helikopter				1	3	4
Seksjon for operativ utdanning						0
Seksjon for teknisk luftdyktighet						0
Seksjon for teknisk vedlikehold						0
Seksjon for teknisk allmennfly			1			1
Sum åpne sikkerhetstilrådinger totalt	1	1	1	8	5	16

Tabell 5: Åpne sikkerhetstilrådinger ved utgangen av 2012 fordelt på utstedelsesår og ansvarlig seksjon

Tabellen viser åpne sikkerhetstilrådinger per 31. desember 2012 fordelt på utstedelsesår og hvilken enhet i Luftfartstilsynet som er hovedansvarlig for oppfølgingen. Ansvarlig enhet sier noe om hvilket fagområde sikkerhetstilrådingene omhandler. Av tabellen framgår det at det gjenstår 16 åpne sikkerhetstilrådinger ved utgangen av 2012 og at halvparten av disse ble utgitt i 2011. Syv av de åtte åpne tilrådingene fra 2011 ble utgitt i en temarapport om vinteroperasjoner og friksjonsmålinger og retter seg mot ICAO²⁴, EASA²⁵, FAA²⁶ samt Luftfartstilsynet. Luftfartstilsynets erfaring er at sikkerhetstilrådinger (SHT) rettet mot enheter/flyselskap utenfor Norge kan være vanskelig å få gjennomført. Luftfartstilsynet har i slike tilfeller begrenset handlingsrom siden Luftfartstilsynet ikke har myndighet over operatører og myndigheter i andre land. Imidlertid har Luftfartstilsynet etablert dialog med de relevante myndighetene i dette tilfellet og oppfølgingsarbeidet vil få høyt fokus i tiden fremover.

Det fremgår også av tabellen at det gjenstår tre sikkerhetstilrådinger for årene 2006, 2007 og 2008. To av disse omhandler flysikringstema og det arbeides aktivt fra Luftfartstilsynet sin side for å få ferdigbehandlet disse i samarbeid med Avinor. Noen ganger er det komplisert å gjennomføre tiltak som gjør at intensjonen med sikkerhetstilrådingen er oppfylt, og arbeidet

²⁴ International Civil Aviation Organization

²⁵ Federal Aviation Administration

²⁶ European Aviation Safety Agency

kan ta lang tid. Luftfartstilsynet ser imidlertid at det er uheldig at det tar så lang tid å lukke enkelte sikkerhetstilrådinger. Derfor vil Luftfartstilsynet bestrebe økt fokus på arbeidet med sikkerhetstilrådingene og søke å håndtere dem raskest mulig, selv om det tross alt er viktigere å gjøre et godt arbeid med sikkerhetstilrådingene enn at arbeidet avsluttes raskt.

Oppfølging av tilrådingene fra Statens havarikommisjon for transport

Tabellen nedenfor viser antall avgitte, lukkede og åpne sikkerhetstilrådingene fra og med utgangen av 2004. Som det framgår av tabellen, har Luftfartstilsynet også i 2012 lukket flere sikkerhetstilrådingene enn Statens havarikommisjon for transport har utstedt. Antall åpne tilrådingene ved årets utgang er kun 16 og er et resultat av at Luftfartstilsynet arbeider aktivt innenfor dette flysikkerhetsområdet.

Årstall	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Avgitte tilrådingene	52	59	49	37	15	28	12	20	10
Lukkede tilrådingene	29	36	18	37	41	96	27	26	16
Åpne tilrådingene	85	108	139	139	113	45	29	23	16

Tabell 6: Antall avgitte, lukkede og åpne sikkerhetstilrådingene ved utgangen av årene 2004-2012

I løpet av 2012 har Luftfartstilsynet lukket i alt 16 sikkerhetstilrådingene, deriblant to tilrådingene fra 2001 som ble rettet mot Luftfartstilsynet, franske luftfartsmyndigheter og Eurocopter. Luftfartstilsynet har også lukket to tilrådingene utgitt i SL rapport 2011/40 om ulykke i havet vest for Sotra med LN-SFT den 20.6.2008. Statens Havarikommisjon for transport tilrådde bedre informasjon fra Luftfartstilsynet vedrørende opplæring og ferdighetsprøver, samt intensivering av arbeidet med Luftfartstilsynets kontrollantvirksomhet. Luftfartstilsynet har i denne sammenheng utarbeidet NOTEX til kontrollanter, utgitt en revidert Flight Examiner Handbook på internett og ansatt to kontrollantinspektører. Videre avholdes det jevnlig møter og oppfriskningskurs for Luftfartstilsynets kontrollanter. I løpet av 2012 har Statens havarikommisjon for transport utgitt ti sikkerhetstilrådingene hvorav i alt fem ble lukket før årets utgang.

Gjennomførte flysikkerhetstiltak etter luftfartshendelser og -ulykker

Medio 2012 tok Luftfartstilsynet i bruk et nytt og forbedret verktøy for oversikt over og styring av oppfølging av luftfartshendelser og -ulykker (se omtale i punkt 5.2.1). Verktøyet har bidratt til at hver enkelt tilsynsseksjon har full oversikt over hendelser innenfor sitt område. De rapporterte hendelsene blir fordelt til den enkelte inspektør på hver seksjon slik at man har oversikt over innrapportert informasjon på sine ansvarsområder. Informasjonen om ulykker og hendelser benyttes blant annet av tilsynsseksjonene til å forberede virksomhetstilsyn, men også for å avdekke problemområder det bør ses nærmere på.

Luftfartstilsynet mottok i alt 21 rapportutkast fra Statens havarikommisjon for transport i 2012. En tredjedel av disse utkastene omhandlet helikopterhendelser innenfor privat og kommersiell sektor. Også innenfor segmentet allmennfly med faste vinger utga Statens havarikommisjon for transport syv utkast.

I 2012 utga Statens havarikommisjon for transport en rapport om en alvorlig luftfartshendelse under reingjeting. I rapporten foreslår SHT at Luftfartstilsynet gjør en risikovurdering for å finne en egnet klargjøring av forskriftene for bruksflyging i ikke-erhvervsmessig luftfart. Luftfartstilsynet har i forbindelse med det kommende felleseuropeiske regelverket om luftfartsoperasjoner arbeidet for at reingjeting med privat helikopter bør følge de samme strengere driftsbestemmelsene som gjelder ervervsmessig aerial work. Luftfartstilsynet har imidlertid ikke nådd frem med dette synspunktet, ettersom EASA og flertallet av de andre medlemslandene ikke anser budskapsgjeting med helikopter (animal herding operations) til å generelt være så risikabelt at det er behov for en slik strengere regulering. EASA har imidlertid påpekt at slike spesielle behov for strengere regulering, som vil kunne være tilfelle ved reindring med helikopter vinterstid, kan ivaretas nasjonalt ved å utgi såkalte «operational directives». Gjennom et slikt direktiv kan Luftfartstilsynet fastsette særkrav for å motvirke en flysikkerhetsrisiko som ikke er tilfredsstillende ivaretatt av det felleseuropeiske regelverket. Luftfartstilsynet vil derfor i fremtiden vurdere denne muligheten knyttet til reindring med helikopter.

Luftfartstilsynets operative inspektører har deltatt som observatører på en del operatørers flysikkerhetsmøter i 2012. Deltagelse i disse møtene gir inspektørene en mulighet for å få et bedre innblikk i operatørenes sikkerhetsarbeid og en mer inngående kjennskap til hvilke problemstillinger og utfordringer operatørene arbeider med. Som et resultat av at inspektørene nå får sanntidsoversikt over alle ulykker og hendelser som blir innrapportert, tar inspektørene relevante hendelser opp med operativ ledelse hos operatøren på et tidlig tidspunkt. Dette for å avklare hvilke eventuelle tiltak operatøren har iverksatt og hva som gjøres for å hindre slike hendelser i fremtiden.

Luftfartstilsynet har utstedt et Safety Directive mot en fartøytype som brukes i offshore-øyemed. Dette blir gjort som en direkte respons etter to nødlandinger i engelsk sektor av Nordsjøen (se omtale i punkt 2.2.2). Direktivet gir restriksjoner for operasjoner over åpent vann. Luftfartstilsynet samarbeider med engelske myndigheter og EASA i denne saken.

2.2.8 Etatsgruppen for vulkans aske (EVA-gruppen)

EVA-gruppen har i 2012 avholdt to møter og mandatet er blitt revidert slik at det gjenspeiler at ovennevnte er en rådgivende gruppe i en krisesituasjon. Beslutninger fattes av Luftfartstilsynets kriseledelse. EVA-gruppen sørger for tverrfaglig koordinering på tvers av fag-miljøene i en krisesituasjon.

På Luftfartskonferansen 2012 ble det arrangert en egen workshop om aske, med fokus på veiledning, regelverk og håndtering av vulkansk aske.

Luftfartstilsynet var vertskap for ICAO VOLCEX møte i mai 2012 med internasjonal deltagelse fra 14 nasjoner. Formålet med møtet var å evaluere den felleseuropeiske vulkansk aske-øvelsen som ble arrangert primo 2012, utveksle erfaringer samt forbedre koordinering og beredskap på tvers av landegrensene.

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

2.3.1 Arbeide for et nordisk samarbeid om deltakelse i internasjonale arbeidsgrupper

Luftfartstilsynet samhandler jevnlig med de øvrige nordiske landene på security-området. Fokus er harmonisering, felles regelverksforståelse, deling av "best practice" osv. Dette er nyttig og vil blant annet komme passasjerer og luftfartsaktører til gode i form av likebehandling. Det nevnes at Luftfartstilsynet i september var vert for en tredagers samling for nordiske security-inspektører.

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

Luftfartstilsynet har i løpet av 2012 deltatt regelmessig som observatør i fire formelle fora tilknyttet regelverksutviklingen i EU; EASA Committee, Air Safety Committee, Single Sky Committee og Aviation Security Committee. Luftfartstilsynet deltok også i AGNA²⁷ i mars 2012.

Luftfartstilsynet deltar også i en rekke arbeidsgrupper på prioriterte områder, SSC Working Group on Standardized European Rules of Air og arbeidsgruppen som utarbeider nytt EASA flyplassregelverk kan i den forbindelse særlig nevnes.

Luftfartstilsynet har i samarbeid med Samferdselsdepartementet deltatt på det andre møtet mellom EU, EASA, Island og Sveits om en felles tilknytningsavtale for EØS-landene til EU-USA BASA avtale (Agreement between the United States of America and the European Community on cooperation in the regulation of civil aviation safety).

2.3.3 Viktige områder i Luftfartstilsynets internasjonale arbeid

2.3.3.1 Implementeringen av SES II, særlig NEFAB og ytelsesstyring

En av de største strukturelle endringene innenfor luftfarten er SES-II. I 2011 ble en funksjonell luftromsblokk NEFAB etablert mellom Estland, Finland, Latvia og Norge. Målet er at landene skal samarbeide for å nå de sentrale felleseuropeiske ytelsesmålene i SES-II, som består av sikkerhet, kapasitet, flygekosteffektivitet og miljø. Det har vært betydelig aktivitet knyttet til

²⁷ Advisory Group of National Authorities

etableringen av NEFAB i 2012. Luftfartstilsynet har ledet myndighetsgruppen i NEFAB, samt deltatt i en rekke møter både på myndighetsnivå og statsnivå. Det er i tillegg etablert to ekspertgrupper som vil jobbe med endringshåndtering og ytelsesstyring og disse to gruppene ledes også av representanter fra Luftfartstilsynet. NEFAB statsavtale og NSA-avtale er nå signert og NEFAB ble formelt etablert ultimo desember 2012.

Luftfartstilsynet ferdigstilte en revidert nasjonal ytelsesplan i februar 2012 og denne er også akseptert av Performance Review Body (PRB). Ytelsesplanen gjelder for referanseperiode 1: 2012-2014. 2012 var første årer i denne referanseperioden og Luftfartstilsynet har deltatt på flere workshops for å bygge kompetanse på dette området. Eurocontrol har jobbet med et «Dashboard» for monitorering av KPI²⁸-ene i ytelsesplanen og dette verktøyet er nå tatt i bruk for å måle kapasitet. Luftfartstilsynet har sjekket kosteffektivitet i løpet av året og har også jobbet med metodikk tilknyttet KPI på sikkerhet.

Gjennom deltagelsen i Single Sky Committee har det i 2012 blitt jobbet mye med å forberede referanseperiode 2 for ytelsesstyring, som starter i 2015. Her vil det bli flere KPI-er og tøffere ytelseskrav samt krav om en felles ytelsesplan for NEFAB med aggregerte mål på en rekke områder.

2.3.3.2 Utvidelse av EASAs kompetanseområde

Luftfartstilsynet har siden 2009 fulgt en strategi for aktivt å fremme norsk syn i utarbeidelsen av EASA-regelverket for flyplasser. Dette innbefattet arrangementet «EASA Information Day», som gjorde det mulig i en tidlig fase å få presentert Norges måte å sertifisere flyplasser på. Topografiske forhold i kombinasjon med et høyt antall flyplasser medførte at vi hadde behov for å få etablert et regelverk med tilstrekkelig fleksibilitet, samtidig som sikkerheten ivaretas.

Via det tette nordiske samarbeidet ble det satt som mål å etablere en klar nordisk blokk som et tyngdepunkt blant EASA-medlemmene. Som en følge av begrensede ressurser fordelte man deltagelsen i Rulemaking Groups mellom de nordiske landene slik at vi hadde representanter i alle de tre gruppene. Luftfartstilsynet var også til stede på internasjonale arenaer som var relevante for nettverksbygging. Island sekonderte også personell til EASA i perioder, noe som ytterligere bidro til å styrke kontakten med EASA. Luftfartstilsynet bisto i disse periodene Island med ressurser på inspektørsiden.

Notice of Proposed Amendment hadde høringsfrist den 30. april 2012. Luftfartstilsynet leverte 107 kommentarer av teknisk karakter som var koordinert på nordisk nivå. I Comment Response Document fikk vi helt eller delvis gjennomslag for 60 % av disse, og forslaget slik det foreligger er et kompromiss vi har hatt stor påvirkning på underveis. Ut fra det foreliggende utkastet til regelverk synes det ikke å medføre særlig store komplikasjoner å kunne implementere dette i Norge.

²⁸ Key Performance Indicator

2.3.3.3 Redusere miljølempene fra luftfarten- spesielt innenfor SES II, ECAC og ICAO

Luftfartstilsynet avsluttet sitt lederskap i Nordisk Arbeidsgruppe for Luftfartens Miljøspørsmål (N-ALM), et forum som ble etablert av de nordiske luftfartsdirektørene i 1991. Det var ett møte i N-ALM i 2012, møtet ble avholdt i mai i Stockholm og ledet av Luftfartstilsynet. Fra juni 2012 overtok TRAFI (Finlands luftfartsmyndighet) lederskapet. Andre relevante internasjonale møter som ECACs ANCAT²⁹, CAEP³⁰ Steering Group ble ivaretatt av representanter i Samferdselsdepartementet. Luftfartstilsynet deltok etter avklaring med Samferdselsdepartementet ikke i disse møtene.

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

2.4.1 Implementering av internasjonalt regelverk

I perioden er forskrift 20. april 2012 nr. 344 om trafikkflytstyring vedtatt. Forskriften opphever forskrift 21. november 2003 nr. 1380 om trafikkflytledelse (BSL G 3-1) og forskrift 19. september 2011 nr. 936 om trafikkflytledelse.

Videre er forskrift om flyselskaper som er underlagt driftsforbud og om plikt til å informere passasjerene om identiteten til det flyselskap som skal utføre en flyreise (safety-listen), oppdatert 16. april 2012.

I andre tertial har gjennomføringsforskrift for forordning (EU) nr. 1149/2011 og forordning (EU) nr. 593/2012 (begge endringsforordninger til 2042/2003) vært sendt på høring. Forordning 1149/2011 gir presiseringer og utfyllende regelverk i tilknytning til rettigheter for B1- og B2-vedlikeholds-sertifikater for luftfartøy. Videre gjennomføres det en del oppdateringer i Part-M, Part-145 og Part-147, som følge av endringer i Part-66. Forordning 593/2011 berører primært allmennfly-segmentet i det den fastsetter en definisjon for "ELA1-luftfartøy".

Videre er det gjennomført høring av gjennomføringsforskrift i tilknytning til forordning (EU) nr. 1332/2011 som fastsetter krav til anti-kollisjonssystem (ACAS II versjon 7.1). Også gjennomføringen av forordning (EU) nr. 748/2012 om kontinuerlig luftdyktighet (som erstatter forordning 1702/2003) har vært på høring i perioden. Gjennomføring av disse forordningene i norsk rett avventer implementering av forordning (EF) nr. 216/2008. Forordning 216/2008 settes i kraft fr 1.3.2013.

²⁹ Abatement of Nuisances Caused by Air Transport

³⁰ Committee on Aviation Environmental Protection

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

Luftfartstilsynet har gjennomført en endring i forskrift av 5. januar 2001 nr. 11 om kvalitetssystem i ervervsmessig luftfartsvirksomheter (BSL A 1-1). Det er særlig virkeområdet i § 2 som er endret for å være oppdatert i forhold til regelverket på teknisk, operativ og flysikringstjenester. Disse områdene har egne, europeiske regler om kvalitetssystemer, og det er derfor ikke lenger behov for en nasjonal forskrift for dem.

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

På grunn av utsettelsen med fremleggelse av lovproposisjon om endringer i luftfartsloven, har arbeidet med videreutvikling av sanksjonspolicyen og revisjon av forskriftene, ikke blitt prioritert i perioden. Luftfartstilsynet har tilrettelagt for at endringsforskrift i tilknytning til forskrift om funksjonshemmedes og bevegelsehemmedes rettigheter i forbindelse med lufttransport og forskrift om flypassasjerers rettigheter ved nektet ombordstigning og innstilt eller vesentlig forsinket flyging, kan vedtas straks etter lovendringen.

Når det gjelder øvrige forskrifter vil Luftfartstilsynet prioritere gjennomgangen av disse etter dialog med Samferdselsdepartementet.

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

Luftfartstilsynet bistår Samferdselsdepartementet på ordinær måte på oppdrag med regelverk på områder som ikke er delegert til Luftfartstilsynet. I perioden har dette særlig vært aktuelt i tilknytning til Single European Sky og til en viss grad på security området.

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

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

Luftfartstilsynet har stort sett daglig kontakt med media og arbeider samtidig for å informere aktørene i luftfarten og samfunnet ellers gjennom andre kanaler. Gjennom seminarer, konferanser, møter og annen skriftlig og muntlig kommunikasjon driver Luftfartstilsynet sin informasjons- og kommunikasjonsvirksomhet i tråd med Statens kommunikasjonspolitikk og egne kommunikasjons- og informasjonsstrategier. Det overordnede målet er uavhengig av hvilken kanal som benyttes at aktørene i norsk luftfart og samfunnet for øvrig får den informasjon de har krav på, at den er korrekt og at de får den i rett tid.

All informasjons- og kommunikasjonsvirksomhet gjennomføres som et ledd i Luftfartstilsynets overordnede målsetning om å være en aktiv pådriver for sikker og samfunnsnyttig luftfart. Det

er arrangert en rekke møtepunkter for norske luftfartsaktører i 2012. Blant annet er det gjennomført seminarer og samlinger for tekniske sjefer, skolesjefer og annet ledende personell i norske selskaper. En opptelling høsten 2009 viste at vi har i overkant av 60 slike større og mindre møter i løpet av et år. Luftfartstilsynet får gode tilbakemeldinger på denne måten å møte aktørene på.

Luftfartskonferansen er imidlertid fortsatt det største og viktigste informasjonstiltaket for Luftfartstilsynet. Konferansen, som er en av de største sivile luftfartskonferansene i Nord-Europa, samlet i 2012 rundt 325 deltakere fra alle deler av norsk luftfart. Spesielt er det gledelig å se at konferansen tiltrekker seg deltakere fra små og mellomstore selskaper, som gjennom konferansen får muligheten til direkte kontakt med mange av våre ledere og ansatte og informasjon direkte fra Luftfartstilsynet. Konferansen har de siste årene fått gode tilbakemeldinger fra deltakere, og blir av mange karakterisert som det viktigste årlige møtepunktet for norsk luftfart.

Luftfartstilsynet gjennomførte for femte år på rad en bransjetur for norske luftfartsaktører. I oktober deltok nærmere 30 personer på en todagers tur til Köln, der en av dagene var satt av til besøk hos og informasjon fra det europeiske luftfartssikkerhetsbyrået EASA. Formålet med disse turene er først og fremst å gi deltakerne et innblikk i måten regelverket utvikles på i Europa, i tillegg til at de skulle få en større forståelse for hvordan Norge arbeider i denne konteksten. Turene er blitt populære innslag, og har etter Luftfartstilsynets mening bidratt til at det norske og europeiske regelverksarbeidet er blitt mer forståelig for spesielt mindre aktører i norsk luftfart.

Luftfartstilsynet har i mange år hatt en solid mediestrategi, som hver dag benyttes i kontakten med media. Vi skal også ha et åpent og proaktivt forhold til mediene, siden denne kanalen er og blir den største kanalen for kommunikasjon mot samfunnet. Derfor er det gledelig å se resultatene fra PR-undersøkelsen i regi av Aalund AS, som viser at norske journalister generelt er svært fornøyde med Luftfartstilsynets arbeid opp mot mediene. Mest positivt vurderes tilsynets mediekontakters kunnskap om aktuelle saker, samt kvaliteten på svarene som gis noe som med stor sannsynlighet bidrar til bedre omdømme og forståelse for Luftfartstilsynets virksomhet.

Denne antakelsen bekreftes av den nevnte undersøkelsen, der Luftfartstilsynet anses som bedre på "Troverdigg" og "Godt omdømme" enn både gjennomsnittet for statlige institusjoner og det generelle markedsgjennomsnittet (116 virksomheter). På parameteren "troverdigg" ligger Luftfartstilsynet svært nært de 10 % av virksomhetene som scorer høyest. Det er vi svært fornøyde med. Undersøkelsen er også omtalt i 1. tertialrapport.

Fortsatt er det slik at når Luftfartstilsynet kommer til orde eller på annen måte får kommentere saker, så resulterer dette i nøytral eller positiv medieomtale for tilsynet.

Luftfartstilsynet registrerte totalt 262 henvendelser fra mediene i 2012. En juridisk uenighet med ny leverandør av medieovervåkingstjenester gjorde at vi avsto fra å benytte tjenestene inntil kontrakten var hevet. Derfor har vi ikke noen eksakte tall over hvor mange medieoppslag disse henvendelsene førte til i 2012. Dette vil vi ha på plass fra og med første kvartal i 2013.

Det er ellers verdt å nevne at Luftfartstilsynet i Synovates årlige omdømmemåling av over 80 offentlige etater og organisasjoner, rangeres som nummer 23. Dette er på omtrent samme nivå som de to foregående årene.

2.5.2 Tilgjengeliggjøring av sikkerhetsinformasjon internt og eksternt

Som følge av revisjon av rapporteringssystemet i 2012, med nye brukergrensesnitt og ny versjon av nasjonal database (ECCAIRS³¹ 5), var vi nødt til å reetablere statistikkplattformen med flysikkerhetsmålinger og indikatorer.

I tillegg til publisering av de langsiktige flysikkerhetsresultatene, uttrykt gjennom ulykkesrater og ulykkeskategorier for typer luftfart, har vi gjenopptatt publisering av utvalgte sikkerhetsindikatorer på våre hjemmesider. Seks av de mest etterspurte sikkerhetsindikatorene har vi foreløpig kunnet publisere. Disse er rullebaneinntrengning, brudd på tildelt høyde, inntrengning i luftrom, uregjerlige passasjerer, fuglekollisjoner og bruk av laserpekere mot luftfartøy. Oversiktene viser endring i forhold til referanseperioden 2011, og med hvem og hvor disse sakene har funnet sted i 2012. Ut over vinteren 2013 vil vi vise utvikling for disse områdene kontinuerlig i sanntid der 2012 blir referanseperiode. Her er informasjon til media som typisk følger lasertrusselen og fuglekollisjoner, men også nasjonale nivå for typer avvik som bransjen kan relatere sine egne tall opp mot. Detaljerte statistikker som viser fordeling av involverte i form av selskaper, enheter og så videre er kun til intern bruk i tilsynsarbeidet.

Også i 2012 har Luftfartstilsynet, i tillegg til publisering på internett, gjort sikkerhetsinformasjon basert på ulykker og hendelser tilgjengelig i diverse møter og konferanser, slik som blant andre Luftfartskonferansen, kontrollantseminar og fora for helikoptersikkerhet. Ut fra henvendelser har både media, forskningsinstitusjoner, flyklubber, flyselskap og andre fått spesielt tilrettelagt materiale fra den nasjonale databasen over ulykker og hendelser. Dette materialet skal utelukkende brukes i flysikkerhetsarbeidet. Også internt i Luftfartstilsynet har sikkerhetsinformasjon basert på ulykker og hendelser vært behandlet på ulike møter. Intern bruk av sikkerhetsinformasjon fra ulykker og hendelser er først og fremst etablert innenfor fagområdene flysikring og flyplass, både når det gjelder enkeltsaker som følges opp på inspeksjon, men også for identifisering av utvikling innenfor spesielle områder og tematisk. Luftfartstilsynet har identifisert to nye indikatorer som vi ønsker å etablere for kontinuerlig sikkerhetsovervåking. Det ene er indikator 31 om tjenesteudyktig flybesetning, som handler om de sakene der piloter av ulike årsaker må avslutte arbeidet under flyging. Matforgiftning og

³¹ European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems

skade som årsak er synlig i hendelsesdatabasen, men også trøtthet og utmattelse (fatigue) har forekommet. Inkludert i denne indikatoren vil også være operative feil og forglemmelser der piloten selv forklarer forholdet med trøtthet eller utmattelse, samt brudd på arbeids- og hviletidsbestemmelser som rapporteres til Luftfartstilsynet. Den andre indikatoren som vi har under etablering handler om militær påvirkning på sivil luftfart. I klartekst vil det dreie seg om nærpassering, avvik fra gitt klarering i luften og på bakken samt inntrengning i luftrom av militære luftfartøy – både norske og utenlandske.

Island og Norge var de første landene som implementerte ECCAIRS 5 (nyeste versjon av databaseverktøy for ulykker og hendelser), og Storbritannia, Nederland og EASA har også tatt i bruk denne versjonen. Nye sorteringsfelter blant annet innenfor flyplasshendelser, nye kategorier for ulykker og hendelser knyttet til seilfly og helikopter samt oppdatert norsk operatørliste er noen av fordelene som vi har tatt i bruk gjennom ECCAIRS 5.

At hele Europa etter hvert vil dele denne plattformen innebærer ikke bare at utveksling av informasjon blir lettere, men både kvalitetssikring av informasjon om ulykker og hendelser og ikke minst statistikker og output fra databasen kan standardiseres og brukes felles av europeiske land. Våre faste oppsett for å følge sikkerhetsindikatorer fra databasen til overvåking, tilsyn og delvis publisering har vekket interesse også i andre land. Dersom vi kan bidra til felles etablering av indikatorer i andre europeiske land, vil vi på sikt oppnå både et europeisk nivå og gode referanser for norsk flysikkerhet innenfor mange områder.

I en arbeidsgruppe i Network of Analysts som tilrettelegges av EASA har vi fått gjennomslag for norsk tilnærming til flysikkerhetsmålinger og flysikkerhetsindikatorer, i det som kalles Tier 1 (høynivå) Safety Performance Indicators og Tier 2 (operativt nivå) Safety Performance Indicators. I nivå 1 vil de europeiske landene følge langsiktige målinger av ulykkesrater (alle ulykker) årlig mot flytimer og antall landinger. De vil trolig suppleres med ulykkestypene for samme sektorer for å kunne skille typer ulykker som har svært forskjellig potensial for personskader. Dette skal gi grunnlag for å aggregere sikkerhetsnivå opp til et europeisk nivå, i alle fall for hovedtyper av kommersiell flyging. En liten grad av nasjonal tilpasning vil vi nok måtte regne med også i Norge, siden vi som andre land har gjort en viss nasjonal tilpasning i sektoreringen av typer luftfart, men egne viktige sektorer vil kunne bestå under de felles etableringene for hele Europa.

Når det gjelder nivå 2-indikatorer, så er mange kjente allerede i dag, som også følges av Luftfartstilsynet, men nye indikatorer vil komme til etter hvert som det europeiske samarbeidet fortsetter. På dette nivået er det nasjonale nivå for tilløp og mindre alvorlige forhold skal etableres, samtidig som tjenesteyterne og deres sikkerhetsstyringssystem (SMS³²) skal bidra med data og styring mot felles mål. Det siste nivået av Safety Performance Indicators (Tier 3) vil

³² Safety Management System

understøtte Tier 2, og trolig også inkludere «ledende indikatorer» som uttrykker forutsetninger for å kunne levere gode sikkerhetsresultater – eksempelvis «just culture», SMS- implementering og åpenhet i sikkerhetsarbeidet.

Diagram 11 nedenfor viser en av de seks sikkerhetsindikatorerne som vi publiserer deler av på våre internettsider: Rullebaneinntrengning (runway incursion). Dette vil typisk være en «Tier 2» operativ indikator som viser alle hendelsene med rullebaneinntrengning. Figuren viser antall tilfeller med rullebaneinntrengning de siste årene, med kvartalsvis fordeling helt øverst. De øverste kakediagrammene viser hvem (kjøretøy, fly eller person) som forårsaket hendelsen i 2012 («Period») versus 2011 («Reference»). De nestøverste kakediagrammene viser hvor alvorlige hendelsene var. «A» er mest alvorlig og tilsvarer en alvorlig luftfartshendelse, mens «D» er minst alvorlig og omfatter hendelser der det bare var en aktør til stede, slik at det aldri var fare for en reell konfliktsituasjon. De liggende stolpediagrammene viser de flypassene som oftest hadde rullebaneinntrengning. De nederste kakediagrammene viser i hvilken grad flysikringstjenesten (Air Traffic Management, ATM) bidro til hendelsen. Stolpediagrammet nederst viser årlig oversikt over antall rullebaneinntrengning fordelt på hendelser i inn- og utlandet. Denne indikatoren ligger under ulykkestypen «Runway incursion» (Tier 1) som ikke har funnet sted i Norge, mens man også kan tenke seg et lavere nivå SPI (Tier 3), som understøtter tilløpene med rullebaneinntrengning. Eksempler på slike tilløp vil være hendelser med kjøretøy på flyplassen som ikke feilaktig havnet på rullebanen, operative klareringsbrudd på bakken generelt eller misforståelser i kommunikasjon med ATM.



01. Runway Incursion
Updated: 7.1.2013

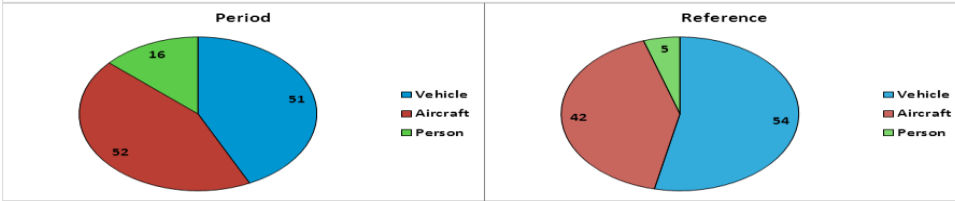
Period: 2012
Reference Period: 2011

Runway incursion is incorrect presence of an aircraft, vehicle or person on the protected area of a surface designated for the take-off and landing of aircraft.

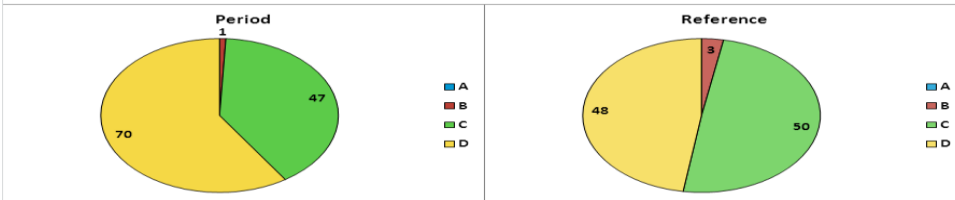
Runway incursions per quarter



Incurring Entity

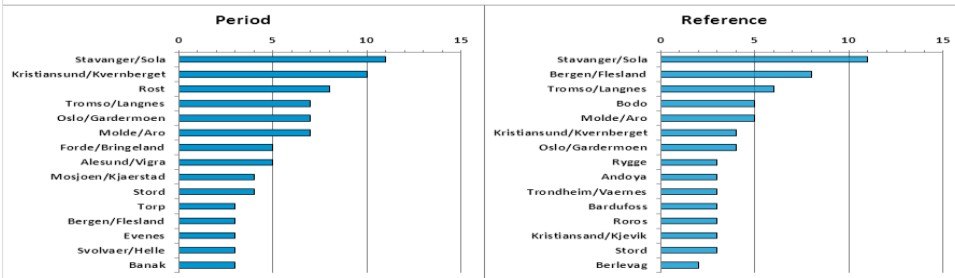


Runway Incursion severity:

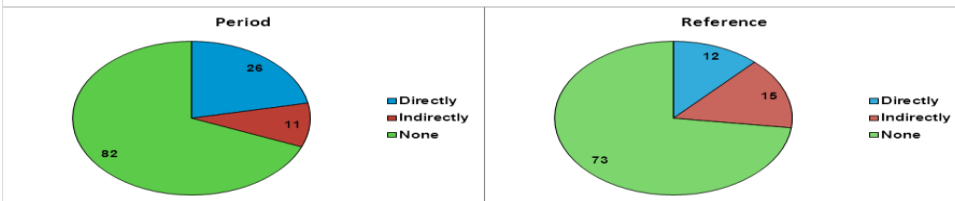


[Link to definitions](#)

Incursion - Norwegian aerodromes:



ATM Contribution



Incursions yearly count

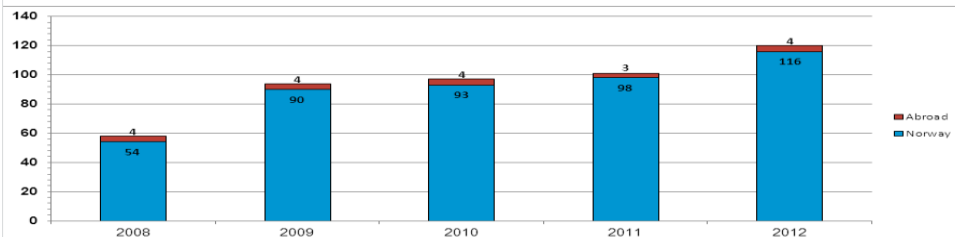


Diagram 11: Årlig utvikling i antall rullebaneinntrengninger siden 2008

2.6 - Mål 6: Kompetanse innenfor områdene offentlig forvaltning, tilsynsvirksomhet og luftfartsfag

2.6.1 Nytt fagsystem – Empic EAP

Det nye fagsystemet er brukt til utstedelse av flytekniske og operative sertifikater gjennom hele året, med tilhørende fakturering gjennom Agresso. Data tilhørende flygeledere ble migrert fra gammelt system, og modulen for utstedelse av flygeledersertifikater ble gjort tilgjengelig for bruk i oktober 2012.

Støydata på luftfartøy er importert fra EASA, mens tekniske luftfartøydata for øvrig ble migrert fra gammelt system høsten 2012. Det er en egen modul for håndtering av eierskap som skal brukes av Norges luftfartøyregister. Data fra gammelt system planlegges migrert i løpet av 1. halvår 2013, slik at denne modulen kan testes som nødvendig.

Modulen for planlegging og registrering av adgangskontroller og virksomhetstilsyn (med tilhørende avvik), ble tilgjengeliggjort medio 2012. Etter fortløpende tilrettelegging innen de ulike fagområdene (Part-145/M, Security osv.) er modulen delvis tatt i bruk innen noen av disse, og dette fortsetter utover i 2013.

Modulen med tilhørende database for registrering av medisinske undersøkelser og utskrift av legeattester er videreutviklet. Denne settes i produksjon i forbindelse med implementering av nytt regelverk (Part-MED) med virkning fra 8. april 2013. Modulen utveksler data med sertifikatmodulene.

Empic er i 2012 tatt i bruk som saksbehandlingssystem i forbindelse med søknader om bakgrunnsjekk.

2.6.2 Nytt kvalitetssystem - SoluDyne, samt videreutvikling av serviceerklæringen

Serviceerklæringen ble ferdig høsten 2012 og ble da gjort tilgjengelig på Luftfartstilsynets hjemmeside. Det har også vært arbeidet aktivt med å få verktøyet for kvalitetssystemet til å framstå som mer brukervennlig og helhetlig for organisasjonen. Flere avdelinger har tatt verktøyet aktivt i bruk, lagt inn og vedlikeholder prosedyrer og håndbøker i verktøy. Det er etablert snarveier inn i verktøyet for brukerne, interne skjema som lå på intranett er lagt inn og kvalitetshåndbok og kvalitetsprosedyrer er gjennomgått og oppdatert.

Luftfartstilsynet har forenklet saksgangen for å behandle meldte avvik og er nå i ferd med å ta i bruk e-postvarsling når meldte avvik skal behandles. Brukerveiledninger for å melde og behandle avvik er utarbeidet og lagt i kvalitetssystemet.

Det har fra ledelsens side vært fokus på grensesnittet mellom kvalitetssystemet SoluDyne og fagsystemet EMPIC EAP for å sikre best mulig effekt av verktøyene i organisasjonen.

Som metode for gjennomføring av internrevisjon ble det gjennomført en forvaltningsgjennomgang av all utgående post for en uke. Funnene fra denne gjennomgangen ble lagt til grunn for utarbeidelse av kriterier for internrevisjonene. Det ble i 2012 gjennomført internrevisjon av to seksjoner med tema forvaltningskompetanse. Den endelige rapporten fra den interne revisjonen kunne av kapasitetsårsaker dessverre ikke ferdigstilles innen utløpet av 2012.

Tilsynsavdelingene hadde behov for et nytt verktøy for kompetansestyring og Luftfartstilsynet besluttet å erstatte verktøyet KAN med kompetansestyringsmodulen i kvalitetssystemet. Arbeidet med overgang fra KAN til SoluDyne ble igangsatt. Arbeidet med implementeringen av kompetansestyringsverktøyet i SoluDyne fortsetter i 2013 og forventes ferdigstilt ved utgangen av året.

Luftfartstilsynet besluttet i 2011 å ta i bruk SoluDyne som strategi- og planleggingsverktøy for at vi skulle få en bedre og mer helhetlig oversikt over alle avdelingenes planer og oppfølgingen av disse. Det var forventet at vi enklere ville kunne se hvordan de ulike aktivitetene støttet opp om Luftfartstilsynets målsetninger og på den måten bidra til måloppnåelse. På grunn av interne prioriteringer er dette arbeidet utsatt. Det samme gjelder arbeidet med å standardisere interne og eksterne skjema.

2.6.3 Forbedring og videreutvikling av forvaltningskompetansen

2.6.3.1 Saksbehandlingsrutiner

I inneværende rapportperiode er det utarbeidet forslag til en saksbehandlingsrutine som skal bedre kvalitetssikringer av vedtak og andre forvaltningsmessige handlinger. Den nye prosedyren er ment å skulle avløse eventuelle prosedyrer som er utarbeidet og iverksatt på avdelingsnivå. Luftfartstilsynet får dermed en enhetlig kvalitetssikringsprosedyre med hensyn på forvaltning.

2.6.3.2 Regelverkskompetanse

Luftfartstilsynet har i perioden arbeidet med en revisjon av forskriftsprosedyren. Den nye prosedyren ble tatt bruk innen utgangen av året. Regelverkskompetansen ivaretas gjennom "skulder-ved-skulder" opplæring i tilknytning til konkrete saker med fokus på kompetanseoverføring.

2.6.3.3 Organisering og ledelse av arbeidet

Den nye prosedyren omhandler også organiseringen og ledelsen av arbeidet rundt de forvaltningsmessige oppgavene.

2.6.3.4 Internrevisjon av forvaltningskompetanse

I rapportperioden er det gjennomført internrevisjon av forvaltningskompetansen i form av kontroll av all utgående post i en bestemt uke. Det er utarbeidet en egen rapport om revisjonen. Samtlige avdelinger som hadde avvik, er blitt bedt om å levere en handlingsplan ultimo september for lukking av avvik. Antallet klager ligger på normalt nivå sett i forhold til første tertial. Antallet klager er høyest på områdene operative sertifikater og security/bakgrunnsjekk. På teknisk område kan det se ut til at økt oppmerksomhet på forvaltningskompetanse, gjennom kontinuerlig veiledning under vedtaksprosessen og under forberedelse av tilsyn, har bidratt til å redusere antallet klager. Fremover vil vi ha økt fokus på forvaltningskompetansen på områdene operative sertifikater samt utstedelse og tilbakekall av legeattester.

2.6.4 Kompetansekartlegging og kompetanseutvikling

Luftfartstilsynet har betydelig fokus på kompetanse både gjennom rekruttering og utvikling av øvrige ansatte. For nyansatte omfatter dette obligatorisk grunnopplæring samt avdelingsvis fagopplæring. Opplæringen foregår gjennom mer formelle kurs og «on-the-jobb training» gjennom observasjon, dialog og diskusjon. Grunnopplæringen skjer ut fra Luftfartstilsynets opplæringskatalog. Denne inneholder sju ulike moduler som er rettet inn i forhold til ulike roller og kartlagt opplæringsbehov. Opplæringen er innrettet med tanke på å øke kompetanse innenfor forvaltningsområdet, tilsyn og luftfartsfag. Innenfor forvaltningskompetanse er opplæringen justert i 2012 med kurs for erfarne saksbehandlere og samlinger med fokus på forvaltningskompetanse for lederne.

Kontinuerlig oppdatering er nødvendig for fagstillingene i Luftfartstilsynet. Dette bl.a. grunnet stadige endringer i regelverk eller at godkjenninger og sertifikater må fornyes. Luftfartstilsynet har fra utgangen av 2012 startet arbeidet med å implementere en ny kompetansemodul som er forankret i kvalitetssystem SoluDyne (se også omtale i 2.6.2). Operativ avdeling er pilot og arbeidet omfatter også en oppdatert definering av hvilken opplæring som skal tilligge ulike roller. Dokumentasjon av opplæringen ligger i hver enkelt medarbeider sin kompetansemappe.

2.6.5 Kulturverdier, lederverdier og etiske retningslinjer

Luftfartstilsynets kulturverdier, lederverdier og etiske retningslinjer er nedfelt i Luftfartstilsynets verdidokument. De nevnete verdiene er ment å stå seg over tid, og kurs i kulturverdier og etiske retningslinjer er lagt inn som årlige, obligatoriske kurs i Luftfartstilsynets opplæringskatalog. Under kurset Luftfartstilsynets etiske retningslinjer er det særlig fokus på habilitet og varslingsrutiner. Luftfartstilsynet har utarbeidet egne varslingsrutiner som er tilgjengelig i Luftfartstilsynets kvalitetssystem.

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

2.7.1 Samarbeid om UAS-operasjoner

Det har vært god dialog med Forsvaret i UAS saker, og med tanke på at det er flere aktører i Forsvaret som har UAS aktivitet, må organisasjonen roses for initiativene for å få forbedret UAS søknader. Gjennomført arbeidsmøte mellom Forsvaret, Avinor og Luftfartstilsynet har også bidratt positivt. Luftfartstilsynet har iverksatt arbeid med revisjon av AIC om UAS, samt vil prioritere å få på plass nytt regelverk tilknyttet UAS.

2.7.2 Samarbeid om NEFAB og SES II

Forsvaret involveres fortløpende i NEFAB-prosessen og inviteres til alle møter på statsnivå. Det har også vært informasjon via konsultasjonsmøter. Forsvaret inviteres også til formøtene til Singel Sky Committee.

2.7.3 Samarbeid om FUA³³

Arbeidet i FUA ekspertgruppe fungerer meget bra og det avholdes møter annenhver måned. I tillegg har det vært gjennomført tre FUA-revisjoner i regi av forsvaret men med deltagelse fra Avinor og Luftfartstilsynet. Disse revisjonene har avdekket avvik og merknader, og også gitt verdifull informasjon som tas videre i FUA-samarbeidet. Luftfartstilsynet har arrangert et koordineringsmøte for luftrom, der NLF, Avinor og Forsvaret deltok. I tillegg har det vært arrangert et arbeidsmøte i regi av Forsvaret, der Avinor og Luftfartstilsynet deltok. Agenda i dette møtet var luftromsforskriften, sivil og militær UAS³⁴.

3 – Vilkår og krav som går på tvers av målene

3.1 Samfunnssikkerhet og beredskap

Luftfartstilsynet utfører kontinuerlig inspeksjoner på security-området og følger opp at eventuelle avvik fra regelverket blir lukket. Tilsynsarbeidet er med på å styrke industriens evne til å forebygge anslag. På denne måten bidrar Luftfartstilsynet til en forbedring av samfunnssikkerheten i Norge. Luftfartstilsynet har revidert og øvd på vår interne krisehåndteringsplan, og vil involvere oss i det arbeidet som nå pågår nasjonalt for å forbedre den samlede nasjonale evnen til krise- og beredskapshåndtering. Dette innebærer deltagelse i Samferdselsdepartementets oppfølging av KRISIS og SAMROS II, herunder deltagelse i forbindelse med revisjon av Strategi for samfunnssikkerhet og beredskap i samferdselssektoren, fra 2009. Sikkerhetsrådet for luftfarten har gjennomført fem møter i 2012. Oppfølging av risiko- og sårbarhetsanalyser inngår her. En revisjon av sikkerhetsrådets mandat skal gjennomføres. Arbeidet med en ny risikovurdering av sivil luftfart relatert til securityregelverket, er igangsatt og skal foreligge i løpet av første halvår 2013.

³³ Functional Use of Airspace

³⁴ Unmanned Aircraft System

3.2 Informasjonssikkerhet

Luftfartstilsynet arbeider med å etablere en sikkerhetsadministrasjon som er i tråd med de krav som sikkerhetsloven og forskrift om sikkerhetsadministrasjon av 29. juni 2001 nr. 723 stiller.

3.3 Risikovurderinger

Utviklingen av et helhetlig mål- og resultatstyringssystem er igangsatt. I dette skal det også bygges inn en risikovurdering.

4 – Vilkår og krav som gjelder administrative oppgaver

4.1 Inkluderende arbeidsliv og likestilling, IA-avtalen

Luftfartstilsynet har vedtatt IA mål og handlingsplan for perioden 2012 – 2013. Av delmål 2 fremgår: «Luftfartstilsynet har som mål å sette seg inn i ordningen med IA-plass i 2012. Eventuell IA-plass i 2012/2013 må vurderes særskilt opp mot driftssituasjonen». Pga. driftssituasjonen har Luftfartstilsynet i 2012 ikke hatt mulighet til å motta personer med nedsatt funksjonsevne på IA-plass. Imidlertid har Luftfartstilsynet fokus på dette i forbindelse med rekruttering. Det fremgår av Luftfartstilsynets rekrutteringsprosedyrer at dersom kvalifisert søker opplyser å ha funksjonshemming, så blir minst en innkalt til intervju.

4.2 Lærlinger

Luftfartstilsynet ble i 2008 godkjent lærebedrift, og har siden da hatt lærlinger i Kontor- og administrasjonsfaget. Det utarbeides intern plan for opplæring tilpasset lærlingen når denne tiltrer, og lærlingen følges tett opp gjennom lærlingesamtaler hver 6. måned. Lærlingen gis opplæring innenfor områdene kontorservice, IKT-tjenester og økonomi. I tillegg gis lærlinger opplæring og kurs i henhold til intern opplæringsplan og kurs og veiledning innenfor opplæringsbok i regi av fylkeskommunen. Læretiden er to år og avsluttes med fagprøve. Luftfartstilsynet som nasjonal myndighet ønsker å gi flest mulig lærlinger muligheten å søke om lære plass i Luftfartstilsynet, og lyser derfor ut stillingen gjennom ordinære rekrutteringsprosedyrer. For å kunne sikre god oppfølging, på alle fagområdene innenfor kontor faget, har Luftfartstilsynet vurdert det som mest hensiktsmessig å ha en lærling om gangen.

4.3 Videre bruk av offentlige data

Luftfartstilsynet skal gjøre egne og eksisterende rådata som har samfunnsmessig verdi og som kan brukes videre, tilgjengelig i maskinlesbart format. Luftfartstilsynet har ikke i 2012 hatt slike data eller hatt etterspørsel etter slike data for tilgjengeliggjøring.

5 – Økonomi og prosjekter

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

5.1 Budsjettildeling og fullmakter

Budsjettramme

Luftfartstilsynet hadde i 2012 samlede bevilgninger på kr 199,8 millioner, hvorav kr 183,9 millioner utgjorde den ordinære bevilgningen i statsbudsjettet. Tabell nedenfor viser hvordan den samlede bevilgningen fordeler seg på de forskjellige poster.

Bevilgning år 2012	Beløp (i kr.)
<i>Bevilgning i statsbudsjett for 2012, jf Prop. 1 S/Innst. 13 S (2011-2012)</i>	183 900 000
<i>Overføring fra driften for 2011</i>	201 000
<i>Budsjettmessige virkninger av lønnsoppgjøret 2012, SDs brev av 261012</i>	3 200 000
<i>Refusjoner og utfakturering for Rådhusgata 2 (post 02)</i>	9 960 590
<i>Refusjoner fødselspenger/lærlinger/sykepenger (post 16, 17, og 18)</i>	2 536 212
Samlet budsjettramme for 2012	199 797 802

Tabell 7: Finansiering år 2012

Regnskap

Luftfartstilsynet hadde i 2012 utgifter på kr 193,6 millioner. Justert for refusjoner på kr 12,5 millioner utgjorde utgiftene kr 181,1 millioner. Med en samlet bevilgning på kr 187,3 millioner gir det en mindreutgift på kr 6,2 millioner. Se regnskapsoppstilling nedenfor, som er i hht. Finansdepartementets krav i R-8/2012.

Kapittel 1313 - Post 01	Beløp (i kr.)	Beløp (i kr.)
<i>Bevilgning iht. saldert budsjett for 2012</i>		183 900 000
<i>Overført fra 2011</i>		201 000
<i>Lønnsregulering</i>		3 200 000
Sum bevilgning		187 301 000
Sum regnskap (se spesifikasjon «sum driftsutgifter» i tabell 9)		193 638 760
Merutgift		6 337 760
<i>Regulering etter fullmakter:</i>		
<i>Kap. 4313, post 02 – Refusjoner fakturert</i>		9 960 590
<i>Kap. 4313, post 16 – Refusjon fødselspenger</i>	601 393	
<i>Kap. 4313, post 17 – Refusjon lærlinger</i>	30 750	
<i>Kap. 4313, post 18 – Refusjon sykepenger</i>	1 904 069	2 536 212
Sum fullmakter		12 496 802
Mindreutgift		6 159 042

Tabell 8: Regnskapsoppstilling for år 2012

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

Driftsutgifter, kapittel 1313				
Post	Underpost	Beløp (i kr.) Regnskap	Bevilgning*	Avvik
01	11 Stillinger	109 956 049		
	13 Bistillinger	852 327		
	14 Lærlinger	191 036		
	18 Trygder, pensjon	9 376 538		
Sum lønn og godtgjørelse		120 375 952	119 800 000	
01	21 Maskiner, inventar, utstyr	2 444 668		
	22 Forbruksmateriell	694 323		
	23 Reiseutgifter, kurs, mv.	22 697 510		
	24 Kontortjenester	9 245 680		
	25 Konsulent tjenester mv.	6 364 610		
	26 Andre driftskostnader	751 231		
	27 Vedlikehold og drift av transp.m.	644 424		
	28 Vedlikehold av bygg/anlegg	1 584		
	29 Drift av bygning, lokalleie	30 418 779		
Sum post 01 - andre driftsutgifter		73 262 808	67 300 000	
Overført fra 2011			201 000	
Sum driftsutgifter		193 638 760	187 301 000	-6 337 760
Inntekter og refusjoner, kapittel 4313				
Post	Underpost	Beløp (i kr.) Regnskap	Bevilgning*	Avvik
Sum post 01-01	Inntekter fra tilsyn	116 558 171	123 500 000	-6 941 829
02	01 Refundert, fakturert	9 960 590		
16	11 Refundert fødselspenger, lønn	601 393		
17	11 Lærlinger	30 750		
18	11 Refusjon sykepenger, lønn	1 904 069		
Sum post 02, 16, 17 og 18 – Refusjoner		12 496 802	0	12 496 802
Sum inntekter og refusjoner		129 054 973	123 500 000	5 554 973

Tabell 9: Økonomirapportering i hht kontantregnskap med avvik i forhold til budsjett år 2012

*) Bevilgningene er gitt på én driftspost for utgifter og én for inntekter. Forklaringene er derfor i hovedsak knyttet til driftspostene. Beløpet inneholder både ordinær bevilgning, overføring fra driften året før og budsjettmessige virkninger av lønnsoppgjøret.

Driftsutgifter, kapittel 1313, post 01

Luftfartstilsynets lønnsutgifter var i 2012 kr 120,4 millioner. Justert for lønnsrefusjoner kr 2,5 millioner gir det en samlet lønnsutgift på kr 117,8 millioner, som er kr 2 millioner lavere enn budsjettrammen på kr 119,8 millioner. Den samlede årlige lønnsutgiften er økt med 5,5 % fra 2011, og utgjorde en relativ andel på 65,1 % av Luftfartstilsynets samlede utgifter i 2012 som totalt var på kr 181,1 millioner. Økning i lønnsutgiftene skyldes lønnsøkninger og flere stillinger.

Resultat 2012	Resultat (i T.kr.)	%-vis andel av utgifter	Budsjett (i T.kr.)	Avvik Bud-Res
<i>Lønnsutgifter</i>	120 375			
<i>Refusjoner lønn fødsels-/sykepengen, lærlinger</i>	-2 536			
Sum lønnsutgifter	117 839	65,1 %	119 800	1 961
<i>Andre driftsutgifter</i>	73 263			
<i>Refusjoner, fakturert</i>	-9 961			
Sum driftsutgifter	63 302	34,9 %	67 501	4 199
Totale kostnader	181 141	100,0 %	187 301	6 160
Totale inntekter fra tilsyn	116 558	64,3 %	123 500	6 942

Tabell 10: Resultat 2012

Luftfartstilsynets driftsutgifter kr 73,2 millioner, justert for fakturerte refusjoner kr 10,0 millioner, gir en samlet driftsutgift på kr 63,3 millioner, som er kr 4 millioner lavere enn budsjettrammen på kr 67,3 millioner. Den samlede driftsutgiften er redusert med 13,9 % fra 2011. Luftfartstilsynet har brukt mindre utgifter enn budsjettert på reiser, kurs, kontortjenester og drift av leide lokaler. På den annen side har vi brukt mer enn budsjettert på kjøp av inventar og kjøp av konsulenttenester.

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

Refusjoner i forbindelse med viderefakturering av husleiekostnader for lokaler i Oslo utgjør kr 9,2 millioner. I tillegg består refusjoner av fakturerte oppdrag for Petroleumstilsynet på kr 0,7 millioner. Refusjoner tilknyttet fødsels-/sykepengen og lærlinger utgjør kr 2,5 millioner.

Driftsinntekter fra tilsynsvirksomheten, kapittel 4313, post 01

Luftfartstilsynets gebyrinntekter utgjorde kr 116,5 millioner, noe som er en nedgang på 2,4 % fra 2011. Gebyrsatsene første halvår 2012 var tilsvarende satsene for 2011, mens satsene som ble gjort gjeldende i ny gebyrforskrift andre halvår i hovedsak var konsumprisjustert. Rammekravet ble i forbindelse med ny gebyrforskrift redusert fra kr 133,5 millioner til kr 123,5 millioner. De prisjusterte satsene var imidlertid ikke tilstrekkelig til å dekke inn inntektskravet. I tillegg hadde vi mindre aktivitet enn budsjettert på områdene virksomhetstilsyn AOC/lisens, godkjenning av operative sertifikater, flymedisinske tjenester og virksomhetstilsyn på security.

Økonomisk utvikling i Luftfartstilsynet i 2012

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

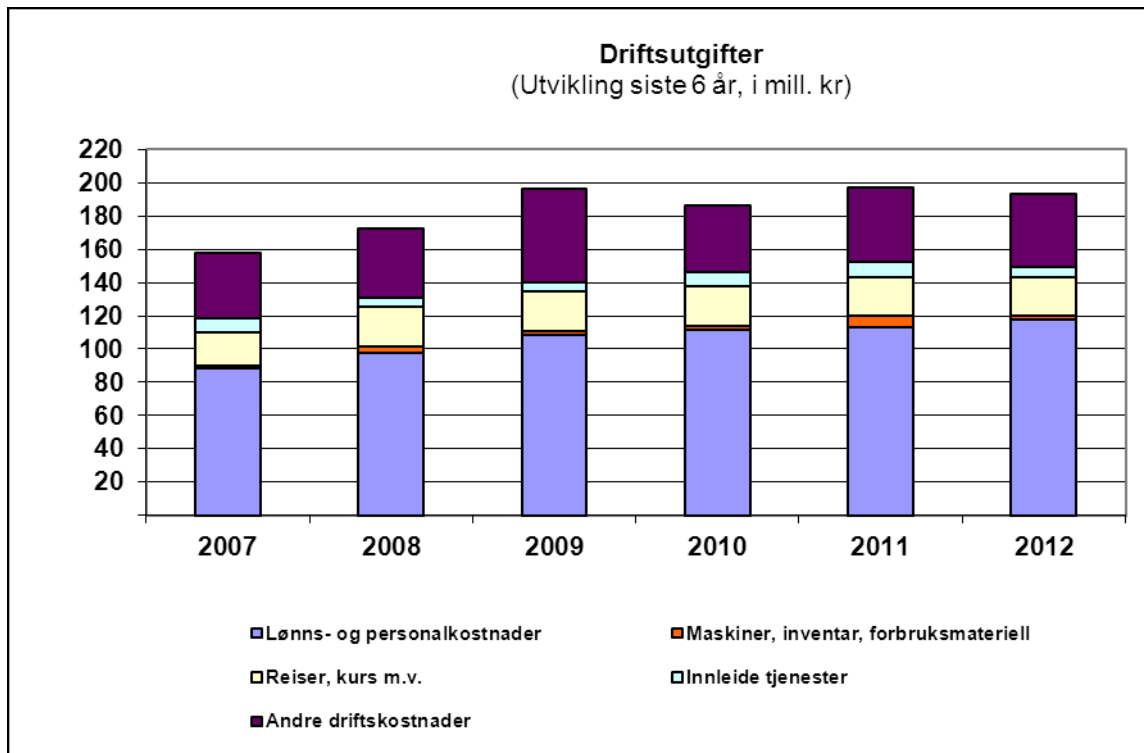


Diagram 12: Utvikling i driftsutgifter siden 2007

De totale utgiftene er redusert fra 2011 til 2012, samtidig som lønnsutgiftene har økt. Reise, kurs og kompetansekostnadene har vært stabile de fire siste årene og utgjorde i 2012 kr 22,7 millioner, noe som er en relativ andel på 11,7 % av de totale utgifter. Utgifter knyttet til innleide tjenester er redusert fra kr 9,3 millioner i 2011 til kr 6,4 millioner i 2012, noe som utgjorde en relativ andel på 3,3 % av de totale utgiftene det siste året. Dette er på nivå med utgiftene i årene før implementering av fagsystemet. Andre driftsutgifter utgjorde i 2012 kr 44,2 millioner, som er tilsvarende nivået i 2011 og skyldes permanente høyere husleieutgifter i nytt bygg. Andre driftsutgifter utgjorde en relativ andel på 22,9 % av Luftfartstilsynets totale utgifter i 2012.

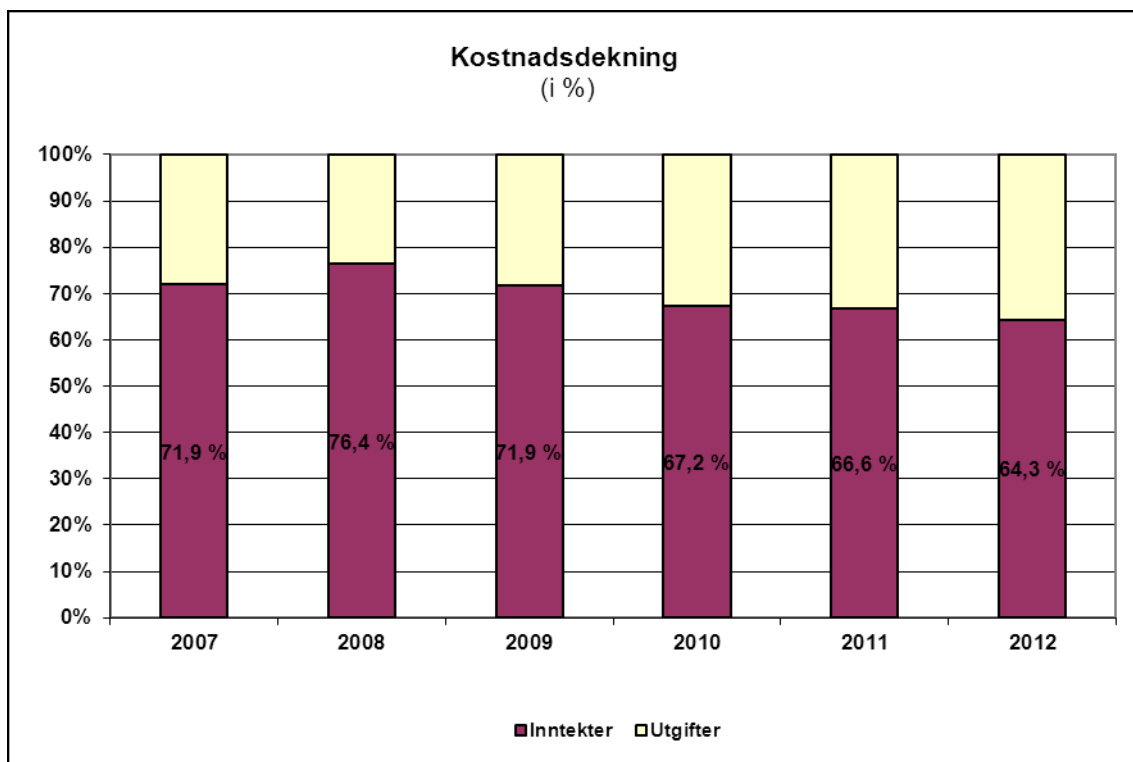


Diagram 13: Andel inntekter i forhold til totale utgifter siden 2007

Inntektene utgjorde 64,3 % av de totale utgiftene i 2012. Dette er en reduksjon fra året før, og diagrammet ovenfor viser at en stadig mindre andel av budsjettet dekkes inn via tilsynsgebyrer.

5.2 Prosjekter

5.2.1 Revisjon av rapporteringssystemet for ulykker og hendelser i luftfarten

Luftfartstilsynet igangsatte i 2010 et prosjekt for å revidere rapporteringssystemet for luftfartshendelser og -ulykker. Prosjektet hadde ansvar for å revidere forskrift BSL A 1-3 og rapporteringsskjemaet NF-2007, samt utvikle nytt mottaksverktøy og nytt saksbehandlingsverktøy for inspektørene i Luftfartstilsynet. I tillegg skulle prosjektet sørge for å ta i bruk ny versjon av nasjonal database over ulykker og hendelser. Den reviderte rapporteringsforskriften BSL A 1-3 trådte i kraft i begynnelsen av juli 2012 og en tilhørende AIC-N ble publisert den 13.6.2012. I juni tok Luftfartstilsynet i bruk mottaks- og saksbehandlingsverktøyet og ny nasjonal database, selv om ikke all funksjonalitet var ferdigstilt. Samtidig ble det tilgjengelig i Altinn et revidert elektronisk rapporteringsskjema NF-2007 til Luftfartstilsynet og Statens havarikommisjon for transport. I første omgang var det elektroniske skjemaet kun tilgjengelig i norsk versjon, men i desember kom både engelsk og nynorsk versjon på plass. Den engelske versjonen er nå enkelt tilgjengelig for utenlandske operatører som vil rapportere ulykker og hendelser, idet man ikke lengre trenger norsk fødsels- eller organisasjonsnummer for å logge seg inn i Altinn.no.

Det nye mottaks- og saksbehandlingsverktøyet gir Luftfartstilsynet en helhetlig oversikt over ulykker og hendelser, noe som fører til at alle saker blir vurdert for videre oppfølging.

Verktøyet har dermed gitt et løft, selv om ikke all tiltenkt funksjonalitet er på plass ennå. I løpet av 2013 venter Luftfartstilsynet å ferdigstille prosjektet og få på plass en elektronisk løsning for ulykkes- og hendelsesmøtet (se omtale av dette forumet i 2.2.7), herunder oversikt over utkast, rapporter og sikkerhetstilrådinge r fra Statens havarikommisjon for transport.