



Luftfartstilsynet
CIVIL AVIATION AUTHORITY - NORWAY

ÅRSRAPPORT - 2014

«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)



1 Innholdsfortegnelse

| | | |
|--------|---|----|
| 2 | Leders beretning..... | 2 |
| 3 | Introduksjon til virksomheten og hovedtall | 4 |
| 4 | Årets aktiviteter og resultater | 5 |
| 4.1 | Flysikkerhet | 5 |
| 4.1.1 | Flyoperativt område | 5 |
| 4.1.2 | Teknisk område | 7 |
| 4.1.3 | Flymedisinsk område..... | 7 |
| 4.1.4 | Arbeidsforhold i luftfarten | 8 |
| 4.1.5 | Flyplass – og flysikring | 8 |
| 4.1.6 | Security..... | 8 |
| 4.1.7 | Økonomisk tilsyn | 9 |
| 4.1.8 | State Safety Programme..... | 10 |
| 4.1.9 | Målrettet informasjonsarbeid | 11 |
| 4.1.10 | Andre forhold | 12 |
| 4.2 | Samfunnssikkerhet og beredskap | 13 |
| 4.3 | Samfunnsnytte | 14 |
| 4.4 | Ressurser og rammefaktorer..... | 15 |
| 4.5 | Kompetanse..... | 16 |
| 5 | Styring og kontroll i virksomheten | 17 |
| 6 | Vurdering av framtidssiktene..... | 17 |
| 6.1 | Generelt..... | 17 |
| 6.2 | Virksomhetens rammefaktorer | 18 |
| 6.2.1 | Globalisering og økt konkurranse i luftfarten | 18 |
| 6.2.2 | Flysikkerhet i Nordområdene..... | 18 |
| 6.2.3 | Samfunnssikkerhet og beredskap | 19 |
| 6.2.4 | Teknologiutviklingen i flyindustrien | 19 |
| 7 | Årsregnskap | 20 |
| 7.1 | Ledelsens kommentar årsregnskapet 2014 | 20 |
| 7.2 | Årsregnskap | 21 |

Vedlegg:

1. Målstruktur 2014, kort status
2. Antall tilsyn 2014
3. Notat økonomisk tilsyn
4. Oppfølging av rapporter og tilrådninger fra havarikommisjonen
5. Sikkerhetsinformasjon basert på innrapporterte ulykker og hendelser

2 Leders beretning

2014 har vært et urolig år. Det geopolitiske bildet ble preget av økte spenninger som følge av konflikten mellom Russland og Ukraina, og utviklingen i Midt-Østen. Trusselen om terror har påvirket mennesker i store deler av verden. Bekjempelse av Ebola har blitt en oppgave for verdenssamfunnet. Den økonomiske veksten fortsatte globalt, men var fremdeles svak i Europa.

Uroen i verden påvirket også luftfarten. Nedskytingen av Malaysia MH 17 viste risikoen ved å fly over konfliktområder. Bedre deling av informasjon om konfliktområder vil kunne redusere risikoen. Uten at vi enda vet årsaken til forsvinningen av Malaysia MH 370 ble det klart at luftfarten trenger bedre måter å overvåke/spore fly som er i vanskeligheter. Terrortrusselen påvirker alltid luftfarten, og betydningen av gode virkemidler for å forhindre aksjoner er åpenbar. At luftfarten har en rolle å spille ved epidemier kom klart til syne i 2014.

Internasjonalt fortsatte trafikkveksten og den sterke konkurransen. Vi registrerer at skillet mellom nettverks – og lavprisselskap ikke er så klart lenger. I Europa var det overkapasitet i deler av markedet slik at det ble utfordrende for selskapene å opprettholde god lønnsomhet.

Den positive sikkerhetsutviklingen fortsatte i 2014 ved at antallet fatale ulykker var på sitt laveste nivå noensinne. Samtidig var det noen store ulykker som medførte at antallet omkomne var høyere enn snittet de siste årene.

Konkurransen er hard også i det norske luftfartsmarkedet. Fremdeles er SAS og Norwegian de to dominerende flyselskapene. Spenningen i markedet knytter seg til om noen utenlandske lavprisselskaper vil etablere seg og ta opp konkurransen med våre to store.

Til tross for den fatale helikopterulykken på Sollihøgda er flysikkerhetsnivået i Norge tilfredsstillende. Men vi registrerte flere alvorlige hendelser med innlandshelikopter, og det er viktig å fortsette arbeidet med å følge opp tilrådingene i Sikkerhetsstudie innlandshelikopter. En tydelig tendens innen dette segmentet er manglende evne til å opprettholde tilstrekkelige gode kvalitetssystemer, noe som påvirker evnen til å fange opp avvik og korrigere for disse.

Vi har ikke kunnet peke på noe trendsifte innen flysikkerhet som følge av sterk konkurranse i luftfarten. Samtidig er det nødvendig for myndighetene å følge spesielt godt med i tider med større endringer. Vi erfarer at vekst, omorganisering, endringsprosesser og globalisering bidrar til sikkerhetsmessige utfordringer.

Det ble i 2014 gjort en stor innsats i å implementere nytt regelverk innenfor de fleste områdene som skal bidra til forbedret flysikkerhet. Innføringen av sikkerhetsstyringssystemer (Safety Management Systems - SMS) gjør flyselskapene bedre i stand til å håndtere risiko. Felleseuropeisk forskrift for lufttrafikkregler og operative prosedyrer (Part SERA) ble gjort gjeldende i Norge og omfatter felles flygeregler og prosedyrer for flyging i Europa.

2014 viste en omfattende økning innen bruken av droner, og det ble i 2014 gitt totalt 163 permanente operatørtillatelser. Et utkast til droneforskrift ble utarbeidet i løpet av året. Forskriften skal regulere både ervervsmessig – og privatpersoners flyging med droner. I 2014 har det vært stor aktivitet knyttet til informasjonsarbeid på området.

Terrortrusselen medførte nasjonal beredskapsheving i 2014. I den forbindelse ble luftfartens beredskapstiltak testet. Samspillet i luftfarten fungerte som forutsatt, samtidig som det ble avdekket forbedringspunkter. Risikovurderingen for sivil luftfart ble revidert og gjort tilgjengelig for relevante brukere.

I etterkant av nedskytingen over Ukraina arbeider Luftfartstilsynet med spørsmålet om hvordan informasjon knyttet til flygning i nærheten av konfliktområder samles, analyseres og anvendes. Det er viktig at norske selskaper har tilgang til tidsriktig informasjon som gjør dem i stand til å gjennomføre gode risikoanalyser.

Luftfartstilsynet følger opp Avinor sine leveranser i henhold til ytelsesplanen, med spesielt fokus på kosteffektivitet og kapasitet. Avinor ligger godt an til å nå målene både for kosteffektivitet og kapasitet for underveistjenesten. Luftfartstilsynet får jevnlig oppdateringer fra Avinor på bemanningssituasjonen, spesielt i tilknytning til ferieperioder. For ytelsesplanen for neste referanseperiode er det også satt mål for kostnadsutvikling for terminalavgiften.

18. juni ble Avinor Flysikring AS etablert og sertifisert som tjenesteyter for leveranser av flysikringstjenester. Dette vil medføre en enklere oppfølging av de økonomiske målene i ytelsesplanen.

Luftfartstilsynet har god kompetanse på støy og har bidratt på nordisk, europeisk og globalt nivå. Vi har særlig fokusert på bidrag for å redusere helikopterstøy. Luftfartstilsynet har blant annet gjennom arbeidet i ICAO bidratt til fremleggelse av et skandinavisk dokument for å prioritere arbeid med skjerpede standarder for helikopterstøy.

Effektivisering av driften var et satsingsområde i 2014 og vil være det i årene som kommer. Et hovedgrep er å satse på digitalisering av tjenester, prosesser og kommunikasjon. Luftfartstilsynets digitaliseringsprogram er nå etablert og digitalisering av bakgrunnssjekken er et av tiltakene vi har arbeidet med. Prosjektet vil bli ferdigstilt og gi positive effekter i løpet av 2015.

Rekrutteringen til Luftfartstilsynet har hatt en positiv utvikling. Det er relativt få søkere til enkelte typer stillinger som krever flyfaglig spisskompetanse, men vi har gjennom året likevel klart å rekruttere medarbeidere til disse stillingene. Tilbakemeldingene vi får er at Luftfartstilsynet oppleves som en attraktiv arbeidsplass. Utfordringen er å tilby tilfredsstillende økonomiske betingelser.

3 Introduksjon til virksomheten og hovedtall

Luftfartstilsynet har hovedansvaret for tilsyn med norsk sivil luftfart. Vi skal samtidig være en pådriver for sikker og samfunnsnyttig luftfart i tråd med de overordnede målsettinger regjeringen har i samferdselspolitikken. Luftfartstilsynets oppgaver er gitt gjennom instruks og årlig tildelingsbrev.

Luftfartstilsynet ble opprettet og skilt ut fra Luftfartsverket 1. januar 2000. Luftfartstilsynets hovedkontor er i Bodø. Pr 31.12.2014 var vi 194 ansatte, mens reelt antall årsverk var 174 (etter ny beregningsmodell i staten). Våre ansatte har høy kompetanse på alle fagfelt innenfor luftfart. Vi er et selvstendig og uavhengig forvaltningsorgan med myndighetsansvar innen norsk sivil luftfart, men er direkte underlagt og rapporterer til Samferdselsdepartementet. Våre kjerneoppgaver er adgangskontroll, virksomhetstilsyn, regelverksutvikling, samfunnssikkerhet og beredskap og informasjonsvirksomhet.

Luftfartstilsynet fører tilsyn med at aktørene i norsk luftfart følger gjeldende lover, regler og forskrifter. For å sikre at dette skjer fører vi tilsyn med blant annet flyselskaper, flyverksteder, flyskoler, luftfartøy, sertifikatnehavere, lufthavner og landingsplasser for helikoptre. I tillegg godkjenner vi enkeltpersoner og organisasjoner som skal inn i norsk luftfart.

Luftfartstilsynet utsteder også sertifikater til personer og luftfartsnæringer, som flyselskaper, verksteder, piloter og kabinpersonell, lufthavner, flysikringstjenester og flygeledere. Videre har vi ansvar for å innføre og tilpasse nasjonalt og internasjonalt regelverk. I tillegg lager vi forskrifter for norsk luftfart. I løpet av de årene Luftfartstilsynet har eksistert har regelverket for sivil luftfart gått fra å være nasjonalt til å i stadig større grad bli styrt av EU. At Norge og flere land i Europa nå følger et EU-regelverk gjør at vi på mange områder har de samme reglene i hele Europa.

Sammen med Samferdselsdepartementet deltar Luftfartstilsynet i internasjonale organisasjoner for å hevde norske interesser. Sentrale organisasjoner er europeiske EASA (European Aviation Safety Agency) og FN's organisasjon for sivil luftfart - ICAO (International Civil Aviation Organization).

Stein Erik Nodeland er fra og med 1. august 2012 luftfartsdirektør. Nærmere informasjon om organisasjonen finnes på vår hjemmeside www.luftfartstilsynet.no.

Norsk luftfart har høy sikkerhet for passasjertransporten både på rutefly og for offshore flyging til og fra installasjonene på norsk sokkel. Antall flybevegelser og passasjerantall i Norge har økt jevnt over flere år. I 2014 utgjorde ruteflyvninger mer enn 650 000 flytimer, nesten 500 000 landinger, og med til sammen godt over 40 millioner passasjerer. Norske luftfartøy utgjør i dag en betydelig andel av tung europeisk luftfart.

Gjennom bransjens pålagte innrapportering av ulykker og hendelser presenterer Luftfartstilsynet ulykkesrater for norske luftfartøy innenfor ulike typer flyging. Sammen med ulykkeskategorier (typer ulykker) representerer de oppnådd flysikkerhetsnivå som kan følges årlig og over lengre tidsperioder. God rapportering også for hendelser med lav alvorlighet gir utvikling og bidrag innenfor en rekke avgrensede områder. Noen er direkte forløpere til ulykkeskategorier eller de representerer kjente årsaker og feil som kunne ha ledet fram til en ulykke. Disse sikkerhetsindikatorne har et langt større omfang, og gir oss muligheten til å følge utvikling og bidrag innenfor mange typer trusler og avvik i et kortere tidsperspektiv. Vi velger å publisere utvikling og sortering innenfor noen indikatorer uten at vi identifiserer rapportør og hvilke personer og organisasjoner som har bidratt til hendelsene.

Innenfor passasjertransporten i norsk luftfart – med fly og offshore helikopter – ble ingen passasjerer eller besetning alvorlig skadd i 2014. Det skjedde imidlertid to fatale ulykker med norsk luftfartøy i fjor. Et redningshelikopter kolliderte med høyspentlinje ved Sollihøgda i januar.

To besetningsmedlemmer omkom og den tredje ble alvorlig skadd. Seinere, i mars, havarerte et mikrofly på et islagt vatn utenfor Voss, og begge om bord omkom.

Innen ruteflyging skjedde det to ulykker i fjor som resulterte i større skade på flyene.

Nærmere informasjon om ulykker og hendelser finnes i vedlegg 5.

4 Årets aktiviteter og resultater

4.1 Flysikkerhet

Sikkerhetsnivået i norsk luftfart var i 2014 tilfredsstillende. Luftfartstilsynet baserer dette på statistikk, rapportering av hendelser og ulykke, tilsynsvirksomhet og øvrige analyser. På noen områder ser vi likevel utfordringer, og vi iverksetter tiltak for å kompensere for disse.

4.1.1 Flyoperativt område

Vårt inntrykk er at norske operatører jobber aktivt og målrettet med sikkerhet, og med en god ulykkesstatistikk er vår konklusjon at sikkerhetsnivået er tilfredsstillende. Men fremdeles er det utfordringer, og det er nødvendig med spesiell oppmerksomhet til innlands helikopter. Den meget store økningen innen ubemannede luftfartøy (droner) krever også målrettet innsats for at utviklingen skal foregå på en trygg måte.

2014 var preget av et mangfold av problemstillinger knyttet til globalisering og økt konkurranse. Vi registrerte raske strategiske endringer som medførte markedsmessige tilpasninger. Økonomiske utfordringer gir økte krav til nye innsparinger. Når selskapene foretar sine tilpasninger er det vår oppgave å godkjenne endringer som kan påvirke sikkerheten. Vi har så langt ikke grunnlag for å si at dette medfører noen negativ utvikling av flysikkerheten.

I 2014 ble det gjennomført flere større regelverksendringer. Dette gjaldt i første omgang innen flyoperative standarder gjennom EASA Part OPS. Men også innen treningsorganisasjoner og sertifisering av flyvende personell. I sum framstår dette som den største regelverksomlegging i europeisk luftfart siden innføring av JAR OPS. Vårt inntrykk er at disse endringene har blitt gjennomført uten store problemer.

Vi erfarte at nytt regelverk som stadig er i endring og som publiseres via flere kanaler, kan være utfordrende. Dette kan medføre en risiko for at ikke alle aktører opererer med de samme bestemmelsene. Luftfartstilsynet har derfor startet et arbeid for å bedre måten regelverket publiseres på.

Luftfartstilsynet har vært opptatt av at nytt felles europeisk regelverk ikke ivaretar alle utfordringene med navigasjon og operative vinterforhold i nordområdene. Derfor har vi iverksatt en prosess sammen med EASA for å kunne ivareta et nødvendig sikkerhetsnivå også i framtiden. Dette arbeidet vil fortsette i 2015.

Også blant flyskolene registrerer vi at det jobbes godt med flysikkerhet. Luftfartstilsynet har en tett dialog og arrangerer møter og workshops med skolene. Det er viktig at grunnleggende holdninger og ferdigheter blir etablert hos nye piloter og besetningsmedlemmer. Vi opplever at aktørene forstår

ansvaret, og at det er etablert en god praksis hos ledere og instruktører ved flyskolene. De fleste kommersielle flyskolene har i løpet av 2014 implementert nytt Approved Training Organisation (ATO) regelverk, med blant annet etablering av et sikkerhetsstyringssystem (SMS – Safety Management System).

Arbeidet med å utarbeide nytt operativt regelverk for offshore helikopteroperasjoner i regi av EASA har nå kommet så langt at det er sendt ut på europeisk høring. Dette arbeidet som startet i 2012 vil ha stor betydning for sikkerhetsnivået under slike operasjoner. Det er i all vesentlighet bygd på det nivået Norge har sikret tidligere gjennom nasjonale tilleggsbestemmelser utover JAR OPS 3 standarder. Utfordringen har vært stor i innspurten da flere andre europeiske aktører har vært negative til de ekstra strenge krav som stilles til de operatørene som vil inn på dette markedet.

Økt aktivitet i nordområdene relatert til oljevirksomhet samt miljøforskning har gitt økt luftfartsaktivitet inn i Barentshavet og Svalbard regionen. I første omgang ved bruk av helikoptertransport over lange avstander i et spesielt ugjestmildt område. Men også stor pågang av nasjonale og internasjonale aktører som ønsker å bruke droner til sine forskningsprosjekter. Luftfartstilsynet har etablert kontakt med viktige aktører for å bidra til en sikker gjennomføring av luftfarten i disse krevende områdene.

I 2014 var det to ulykker knyttet til innlands helikopter og flere alvorlige hendelser. Det ble arbeidet målrettet med tilrådingene i Sikkerhetsstudien innlands helikopter. Mye av arbeidet foregår gjennom Flysikkerhetsforum for operatører av innlandshelikoptre (FsF). Selv om det i forumet er enighet om tiltak, viser det seg at vilje og evne til innføring av tiltak i det enkelte selskapet varierer. Det arbeides derfor med en prosedyre for hvordan innføringen av slike tiltak skal verifiseres. Statnett og Energi Norge har mottatt forumets forslag til «Anbefalte retningslinjer for kraftindustriens bruk av helikoptre». Begge selskap har gitt uttrykk for at de ønsker å bruke dem. Utfordringen er å få kraftselskapenes underleverandører til å ta hensyn til retningslinjene.

Ledelsen i FsF har holdt orienteringer om regelverk for helikopterflyging for reinpolitiet og nasjonalparkstyrene i Nord-Troms og Finnmark. Dette var et vellykket utspill for å stoppe ulovlig reindrift og personelltransport med privateide helikoptre i fylkene. I tillegg hadde ledelsen et møte med alle helikopteroperatørene på Island der det ble gitt en orientering om FsF sin virksomhet. Møtet resulterte i at det ble etablert et tilsvarende forum på Island. Kanadiske myndigheter har vist stor interesse for forumet og ledelsen har orientert Transport Canada om hvordan forumet arbeider.

En viktig utfordring som FsF arbeider med er elektronisk merking av spenn og andre luftfartshindringer mellom 15 og 60 meters høyde. Det viser seg at 80 - 90% av kollisjonene med hindringer skjer i disse høydene. Den største utfordringen er å få tilgang på kartdatabaser med informasjon om hindringer i denne høyden.

Droneaktiviteten i Norge vokser svært raskt, og det ble i 2014 gitt totalt 163 permanente operatørtillatelser. Luftfartstilsynet har som ambisjon å gjennomføre virksomhetstilsyn med flest mulige operatører innenfor deres tildelte 2 års tillatelse. Dette er ressurskrevende for Luftfartstilsynet. Luftfartstilsynet har i 2014 utarbeidet utkast til forskrift som regulerer ubemannede luftfartøy, såkalte RPAS (Remotely Piloted Aircraft Systems). Utkast til forskrift er sendt på høring i begynnelsen av januar 2015. Det har i arbeidet blitt klart at det er nødvendig ikke bare å regulere RPAS, dvs. ervervsmessig flyging, men også privatpersoners flyging med droner. Utkastet til forskrift inneholder derfor også bestemmelser som skal sette klare rammer for privat bruk av droner. I 2014

har det også vært fokus på å drive informasjonsarbeid og informasjonsutveksling på området, blant annet gjennom møter, samlinger og konferanser med norske RPAS-aktører, sivile og militære myndigheter, medier m.fl.

4.1.2 Teknisk område

Den tekniske tilstanden i norsk luftfart vurderes som tilfredsstillende. Det er likevel identifisert områder som må følges opp nøye for å unngå en negativ utvikling. Spesielt gjelder dette oppfølging av kvalitetssystemer, herunder operatørens evne til å fange opp avvik og korrigere for disse. Denne tendensen vises tydeligst hos de små operatørene, men vi ser det også hos større operatører. I 2014 ble 4 virksomheter suspendert med bakgrunn i selskapenes kvalitetssystemer.

Luftfartstilsynet ser at det er behov for hyppig tilstedeværelse hos operatørene, altså økt frekvens på tilsynsaktivitet, noe som er utfordrende med dagens bemanning. I dag er vi i stand til å håndtere en 24 måneders syklus på tilsynsaktivitet. Dette er marginalt både i forhold til krav og til behov. Vi valgte derfor å gjennomføre flere tilsyn hos operatører med høyest sikkerhetsrisiko. Gjennom vårt tilsynsarbeid ble det avdekket flere avvik.

Luftfartstilsynet gjennomførte i 2014 et 2-dagers teknisk seminar med 100 deltakere fra markedet. Tilbakemeldingene etter seminaret var gode, og det er utvilsomt et stort behov for informasjon. Slike seminarer gir også gode muligheter for dialog. Vi planlegger å gjennomføre denne type seminar årlig fremover. I tillegg gjennomfører vi et årlig skolesjefsseminar for Part 147.

4.1.3 Flymedisinsk område

Luftfartstilsynet etablerte i 2014 en tilsynsordning av flyleger og erfarer at dreining mot flere stedlige tilsyn er et nødvendig og viktig virkemiddel for å sikre et tilstrekkelig sikkerhetsnivå. Tilsynet er ressurskrevende og gjør det utfordrende å opprettholde nødvendig frekvens på stedlig tilsyn av flyleger. Stedlige tilsyn anses som ett av de viktigste virkemidlene for å sikre og veilede flyleger til å utøve sin kontrollfunksjon tilfredsstillende. Flylegetilsynene i 2014 har indirekte ført til at fire flyleger ikke lenger er godkjent som flyleger. Opprettelsen av en sivil flylegenemnd i 2014 har bidratt til bedre forvaltning, og vil være en støtte i vurderinger som har direkte relevans for flysikkerhet.

Grunnarbeidet for å åpne for at allmennleger utsteder legeattest for LAPL (Light Aircraft Pilot's Licence) er fullført. Dette skjer etter ønske fra aktørene i markedet, og vi ser ingen sikkerhetsmessige ulemper. Ordningen kan gi en positiv effekt for rekrutteringen til luftfarten på grunn av lavere kostnader for aktørene, men vil føre til noe økt ressursbruk for Luftfartstilsynet. Ordningen er et 2-årig prøveprosjekt.

Rådgivning innenfor det flymedisinske området skjer til dels gjennom utarbeidet informasjonsmateriale, tilsyn og direkte kontakt med aktørene. Vår rådgivning er betydelig styrket etter at vi tilførte en ekstra stilling med riktig kompetanse (flylege) i 2014.

Luftfartstilsynet arbeider kontinuerlig med flymedisinske prosedyrer. Det er fortsatt utfordringer på enkelte områder; det er fortsatt behov for tydelige retningslinjer for blant annet seilfly/balloon/LAPL.

4.1.4 Arbeidsforhold i luftfarten

Luftfartstilsynet samarbeider med Arbeidstilsynet om HMS-tilsyn innenfor luftfarten. I 2014 ble det samarbeidet om 4 slike tilsyn. Videre gjennomførte vi 7 HMS-tilsyn av virksomheter med besetningsmedlemmer. Vi ser at det er et godt systematisk HMS-arbeid i de fleste virksomhetene. Luftfartstilsynet har i løpet av 2014 planlagt arbeidsmiljøkartlegging for flygende personell i luftfarten. Det vil bli gjennomført i 2015.

Videre har vi gjennom direkte kommunikasjon med flyleger og gjennom arbeidsmiljøtilsyn drevet et aktivt informasjonsarbeid om tema som er relatert til flymedisin/flysikkerhet. Det er også gitt veiledning innenfor arbeidsmiljørelaterte problemstillinger i enkeltsaker etter henvendelse.

4.1.5 Flyplass – og flysikring

Virksomhetstilsyn for flyplass og flysikring er gjennomført i henhold til plan, og det er ikke avdekket alvorlige avvik gjennom tilsynsarbeidet. For flysikring er antall virksomhetstilsyn utført noe lavere enn tidligere år. Det skyldes omfattende arbeid med sertifisering av Avinor Flysikring AS etter utskillelse til eget selskap, og påfølgende resertifisering av Avinor AS. I tillegg har Statoil blitt resertifisert. Vi har etablert et internt revisjonsråd på flysikringsområdet. Hovedoppgaven til revisjonsrådet er å sikre implementeringen av revisjonsprogrammet for å ivareta våre forpliktelser innen sikkerhetsrevisjon på flysikringsområdet. I tillegg skal det sikre standardisering av tilsynsarbeidet og avviksbehandling. Erfaringene så langt er positive, og tilsvarende funksjon er i ferd med å bli etablert på flyplassområdet. På flysikringsområdet har vi behandlet et betydelig antall sikkerhetsrelaterte endringer. Noen har vært omfattende og ressurskrevende for Luftfartstilsynet, og gjennom vår sikkerhetsgjennomgang gis det også god innsikt i tjenesteyters interne rutiner og prosesser.

Luftromsendring for Sør-Norge (SNAP) er gjennomført. Dette krevde betydelige ressurser med sikkerhetsgjennomgang før iverksettelse i 3. tertial. For saksbehandling av sikkerhetsrelaterte endringer etablerer vi et Change Management Team for å kvalitetssikre og standardisere vår saksbehandling av denne type saker.

Nytt flyplassregelverk er fortsatt ikke trådt i kraft i Norge, men flyplassene blir fortløpende klargjort for resertifisering slik at dette ikke skal forsinke implementeringen. Det er etablert et resertifiseringsprosjekt i samarbeid med Avinor slik at en sikrer en god fremdrift og felles regelverksforståelse.

Det har i 2014 vært stor tilsynsaktivitet iht. Luftfartstilsynets ansvar på sjøfarts- og petroleumsområdet.

4.1.6 Security

Sikkerheten på norske flyplasser er god. Vår samlede tilsynsaktivitet gir et godt oversiktsbilde over tilstanden. Regelverkskravene er kjent og implementert i organisasjonene. Organisering og implementering av nødvendige tiltak er tilfredsstillende, og alle aktører evner å respondere raskt på endringer i trusselbildet. Tilsynsvirksomheten gjennomføres gjennom offensive og målrettede inspeksjoner av de områder som er viktige for at riktig sikkerhetsnivå skal være tilstede. Inspeksjonene er også lagt opp slik at læring og kompetansebygging skal finne sted hos operatørene.

Vi har i 2014 avdekket tilfeller av manglende robusthet i kontroll og overvåking av flyoppstillingsplasser. Dette var tilfelle ved hendelsen på Sandefjord lufthavn Torp 5. juni hvor en ung mann usett tok seg inn på lufthavnen og la seg i hjulbrønnen på et nattparkert fly. Saken ble etterforsket av politiet og undersøkt av Luftfartstilsynet. Erfaringene benyttes til å forhindre at lignende hendelser skal finne sted.

For å få tilgang til lufthavnene i Norge kreves godkjent bakgrunnssjekk. Luftfartstilsynet godkjente i 2014 13 716 slike søknader innenfor en saksbehandlingstid på 15 dager, mens 156 søkere fikk avslag på sin søknad om godkjenning av bakgrunnssjekk.

4.1.7 Økonomisk tilsyn

Økonomisk tilsyn skal bidra til at selskapene innen luftfartsnæringen er solide, og at den økonomiske situasjonen er på et tilfredsstillende nivå for på den måte å bidra til at sikkerhetsarbeidet opprettholdes og prioriteres.

Ved utgangen av 2014 hadde 9 flyselskap og 20 helikopterselskap gyldig Air Operators Certificate (AOC)/operativ lisens til utøvelse av ervervsmessig lufttransport. I løpet av 2014 ble det gjennomført økonomisk tilsyn med til sammen 16 av disse lufttransportforetakene. I tillegg ble det gjennomført 5 ad-hoc-baserte tilsyn fordelt på ett selskap med driftstillatelse, en lufthavn, to undervisningsorganisasjoner og et verksted. I løpet av året ble det funnet fire avvik, som alle var åpne ved utgangen av året. Selskapene har frist på å lukke avvikene primo 2015. Ett av lufttransportforetakene med avvik fra 2013 fikk suspendert lisensen og ble meldt konkurs i januar 2014.

Analysen for lufttransportforetakene viser at det er store variasjoner i bransjen. Antall ansatte totalt i lufttransportforetakene¹ var ved utgangen av regnskapsåret 2013² redusert med vel 3 % sammenlignet med 2010. Ser vi på segmentene hver for seg, har antall ansatte innen offshore helikopter økt med hele 18 % fra 2010, mens øvrige luftfartsoperatører har hatt en reduksjon. Nedgangen for bransjen samlet var størst i år 2012, men frem til utgangen av 2013 har antall ansatte holdt seg forholdsvis stabil. Også for 2013 er det rapportert om en økning i antall ansatte innen offshore helikopter med 10 % siste år, mens øvrige lufttransportforetak som opererer innlands helikopter, lette fartøy/fixed wing og tunge fartøy/fixed wing har hatt en reduksjon på bortimot 10 % sett under ett.

For helikopternæringen er det fortsatt store økonomiske utfordringer. Av totalt 20 helikopterselskap med operativ lisens per januar 2014 var andelen selskap med overskudd redusert ytterligere ved utgangen av regnskapsåret 2013/2014. Hele 11 helikopterselskap fikk et negativt årsresultat. Dette var en forverring sammenlignet med 2012 hvor 7 av de 18 helikopterselskapene fikk et negativt årsresultat.

¹ Foretak med gyldig operativ lisens i 2014

² Inkluderer også selskap med avvikende regnskapsår som har flest driftsmåneder i 2013.

4.1.8 State Safety Programme

Flysikkerhetsprogrammet, som er et nasjonalt program for å styre flysikkerheten, består av sju sentrale deler. Under er en enkel oversikt over status (pr 31. des 2014) i utvikling og implementering.

| | <i>Status</i> |
|--|--|
| Norges flysikkerhetsprogram , inkl. flysikkerhetspolicy (<i>dokumentet</i> State Safety Program/SSP) | Utkast under behandling i SD, deretter ekstern høringsrunde i regi av LT. |
| Flysikkerhetsmål (Safety Goals) | Første utkast av mål under «Tier 1» (overordnet nivå) under utvikling (LT). |
| Risikobasert tilsyn (Safety Assurance) | Konsept og standarder under utvikling (LT). |
| Risikostyring (Safety Management System/SMS) | Implementert hos flyselskapene og i teknisk fagområde. Flyplass- og flysikringsområdet innfører SMS i 2015 (LT). |
| Formidling av sikkerhet (Safety Promotion) | Aktiviteter pågår allerede (involvering/møter med industrien). LT vil strukturere og systematisere aktivitetene i 2015 (LT). |
| Sanksjonspolicy | Utkast nær ferdigstilt. [Fullført pr dd - høring neste steg!] |
| Flysikkerhetsplan (State Safety plan/SSp) | Ikke startet. Påbegynnes i 2015 (LT). |

Arbeidet med SSP og tilhørende deler vil pågå i flere år. Løpet med å utvikle og implementere de forskjellige delene er også en modningsprosess, og det innebærer blant annet et endret arbeidssett både hos myndigheter og hos luftfartsaktørene. Informasjon, diskusjon og forankring av roller og ansvar vil være viktige aktiviteter for å lykkes med flysikkerhetsprogrammets intensjoner.

Videreutvikling og implementering av Flysikkerhetsprogrammet er vårt hovedsatsingsområde for perioden 2015-18, og vi skal i 2015 lage en plan for videreutvikling de kommende årene. På kortere sikt vil vi ferdigstille sanksjonspolicyen, og utarbeide første utkast til overordnede flysikkerhetsmål. Sistnevnte vil forankres med Samferdselsdepartementet (SD), Statens havarikommisjon for transport (SHT) og luftfartsindustrien før de fastsettes endelig.

Et stort delprosjekt under SSP er risikobasert tilsyn (RBT). Ved årsskiftet har vi kommet langt i å ta fram nye felles standarder og arbeidsmetoder mellom tilsynsavdelingene. Prosjektet fortsetter i 2015 og vil steg for steg bli omsatt til Luftfartstilsynets nye felles «formater» og arbeidssett. Tilsynsprosessene, regelverksprosessene og øvrige prosesser i myndighetenes flysikkerhetsarbeid skal utvikles og i økende grad baseres på informasjon og analyser. En funksjon/prosess som må styrkes i Luftfartstilsynet er det vi har kalt en «Safety Risk Management-funksjon» (arbeidstittel). Denne funksjonen vil ha et helhetlig og overordnet oppdrag, hvor et nasjonalt risikobilde (tilstand) og flysikkerhetsplan (SSp) vil være viktige leveranser. Disse er viktige for å gi tilsynsavdelingene enda bedre forutsetninger for å prioritere sine fokusområder, omfang og frekvens i tilsynsplanene – i et risikobasert tilsynsperspektiv. Gjennomføringen av de nye tiltakene vil tildels gjøres «sømløst» gjennom mindre justeringer i tilsynsaktivitetene, og dels som mer omfattende endringer etter at forankring og formidlingsaktiviteter (safety promotion) er utført tilfredsstillende.

Når overordnede flysikkerhetsmål er fastsatt, må de operasjonaliseres slik at det blir klart hvem som må gjøre hva for at luftfartsindustrien skal nå målene i samarbeid med myndighetene. Dette innebærer å utvikle (flysikkerhets-)planer på ulike nivå. EASAs European Aviation Safety plan (EASp) vil også være et viktig referansedokument i så måte.

SD og SHT er myndighetsorganer med viktige roller i Norge - sammen med Luftfartstilsynet. Vi har etablert en dialog med EASA som vil sikre forankring og gi oss nyttige referanser i forhold til de strukturer og løsninger som vi velger for norsk luftfart i utviklingen av SSP. Vi må også videreutvikle effektive interne prosesser og kartlegge hva som er rett kompetanse som Luftfartstilsynet skal besitte i årene som kommer.

4.1.9 Målrettet informasjonsarbeid

Luftfartstilsynet gjennomfører en rekke aktiviteter direkte rettet mot markedet. Dette kan for eksempel være seminarer for kontrollanter, skolesjefer og lignende. Det største og viktigste arrangementet for vår del er likevel Luftfartskonferansen, som har vokst seg til å bli den største og viktigste møteplassen for personell i norsk luftfart. Årets konferanse (2014) gikk av stabelen i begynnelsen av februar og samlet rundt 350 deltakere og foredragsholdere. Også i år fikk konferansen svært gode tilbakemeldinger fra deltakerne.

Luftfartstilsynet har i tillegg arbeidet aktivt gjennom 2014 med et arbeid i EU/EASA vedrørende fremtidig myndighetsorganisering og regulering av flysikkerhet i Europa. I dette arbeidet ligger blant annet en revisjon av EASAs basisforordning 216/2008. Luftfartsdirektøren har vært medlem i en europeisk høynivågruppe, som har utredet disse spørsmålene. Gruppen la frem sin rapport i 2014. Tilsynet har også, i samarbeid med Samferdselsdepartementet, sendt høringsinnspill til en «Roadmap» fra EU-Kommisjonen om temaet, samt en A-NPA-høring fra EASA. Forankring og dialog i to høringsmøter, der både representanter for næringen og arbeidstakerorganisasjonene deltok, var nyttige bidrag. Aktørene satte stor pris på dette.

Noen andre viktige aktiviteter for å formidle og føre dialog om flysikkerhetsspørsmål i 2014:

- Et todagers teknisk seminar (nov) for over 100 deltakere fra stort sett alle selskapene i Norge.
- Oppsøkende virksomhet mot interesserte flyklubber for å informere om nytt og kommende regelverk på allmennflyområdet.
- Luftfartstilsynet hadde i tillegg møter med lokale medier på fem steder rundt om i landet våren 2014.

Tiltakene fikk gode tilbakemeldinger og vi vil fortsette med denne type formidlingsaktiviteter.

Den sterke veksten i bruken av droner (RPAS) har medført mange henvendelser fra mediene gjennom året, spesielt etter uheldige hendelser under Lærdalbrannen i januar. Etter dette tok Luftfartstilsynet initiativ til møter med Norsk Presseforbund, Norsk Journalistlag og Norsk Redaktørforening, der det ble orientert om det gjeldende regelverket og om det pågående arbeidet med nytt regelverk på dette området. Møtene resulterte i gode og relevante innspill til forskriftsarbeidet. Luftfartstilsynet lanserte i desember egne nettsider om droner, der brukerne lett skal finne lettforståelig informasjon om hva som kreves for å fly i tråd med regelverket.

Videre oppdaterer og videreutvikler Luftfartstilsynet fortløpende publiseringen av flysikkerhetsinformasjon på våre nettsider, som ble lansert for noen år tilbake. Vi vet at aktørene kjenner til sidene og bruker dem ved behov. Luftfartstilsynet ga i tillegg ut to nummer av «Fokus», et informasjonsark som leses av nøkkelpersonell på norske lufthavner. Tiltaket blir satt pris på.

4.1.10 Andre forhold

Luftfartstilsynet har gjennom 2014 jobbet med å utarbeide en sanksjonspolicy. Bakgrunnen for dette arbeidet er de nye bestemmelsene om økonomiske sanksjoner (tvangsmulkt og overtredelsesgebyr) som ble tatt inn i luftfartsloven kapittel XIII a i 2012. Luftfartstilsynets gjeldende retningslinjer for behandling av overtredelser omhandler bare reaksjoner på overtredelser og ikke økonomiske sanksjoner. Før Luftfartstilsynet kan ta i bruk de nye sanksjonsmulighetene er det nødvendig å få på plass gode retningslinjer som skal støtte opp under Luftfartstilsynets vurdering og saksbehandling slik at hensynet til likebehandling, proporsjonalitet og effektivitet ivaretas.

Policyen skal avklare i hvilke type saker det er aktuelt å reagere med økonomiske sanksjoner. For eksempel gjør overtredelsesgebyrets spesielle karakter og likhetstrekk med ordinær bøtestraff at illeggelse av gebyr bare egner seg når vi påviser alvorlige eller gjentatte lovbrudd, med enkel og avklart bevis- og rettssituasjon.

Policyen vil gi klare retningslinjer for hvilke momenter som skal vurderes, krav til selve saksbehandlingen og prinsipper for utmåling.

I arbeidet har vi hatt fokus på standardisering på tvers av tilsynsområdene. På grunn av ressurs-situasjonen ble arbeidet med policyen ikke fullført i 2014. Videre har vi i slutfasen av arbeidet sett at våre andre virkemidler ved brudd på luftfartsregelverket bør sees i sammenheng med mulighetene til å ilegge økonomiske sanksjoner. Vi mener det er hensiktsmessig å se mest mulig helhetlig på spekteret av sanksjoner og reaksjoner, og vil dermed bruke første tertial 2015 til å innarbeide i policyen de øvrige reaksjonsmulighetene; suspensjon, begrensning, tilbaketrekking, advarsel og anmeldelse mv.

Store deler av norsk luftfart har i 2014 vært i en fase med implementering av nytt regelverk. Dette krever endringer på flere områder, og i overgangen kan det oppstå misforståelser knyttet til regelverket. Luftfartstilsynet ser at deler av markedet har utfordringer med å holde seg oppdatert på hva som er gjeldende regelverk. Det er også en utfordring for markedet at regelverk som vedtas i EU ikke automatisk blir gjeldende norsk lov før endringene tas inn i EØS-avtalen. Vi har sett flere eksempler på at aktører har fulgt regelverk som er implementert i EU-landene uten at det har vært gjeldende norsk rett. Dette er ikke først og fremst en flysikkerhetsrisiko, men det skaper uro og usikkerhet om hva som er gjeldende regelverk og det skaper forskjeller i konkurransevilkårene.

En sentral informasjonskilde for å kunne vurdere hvorvidt sikkerhetstilstanden i norsk luftfart er tilfredsstillende, er oversikt over luftfartshendelser og -ulykker. Rapportene som Luftfartstilsynet samler inn gir grunnlag for å mene noe om hvor god rapporteringen er (dvs. om luftfartsindustrien rapporterer det de skal) og for å overvåke den flysikkerhetsmessige utviklingen på ulike områder. Vi har etablert indikatorer som belyser ulike flysikkerhetstema så vel som hvor gode ulike organisasjoner (flyselskap, lufthavner og ATS-enheter) er til å rapportere luftfartshendelser til Luftfartstilsynet.

Utviklingen for offshore i Nordområdene ble viet oppmerksomhet i et heldags seminar som Luftfartstilsynet arrangerte på Sola 19. juni 2014. Det var meget stor deltagelse fra forskjellige bransjer og aktører. Disse forholdene ble belyst:

- Pågående og forventet aktivitet i Barentshavet
- Oljeplattformenes posisjon og avstand til land
- Helikoptrenes rekkevidde

- Nødlandingsmuligheter
- Refuelings-muligheter
- Effektiv SAR
- Point-of-no-return
- Bruk av Bjørnøya som landingsplass
- Samband/kommunikasjon
- Flight following (flygeinformasjonstjeneste, alarmtjeneste)
- Kvalitet på værvarsel i Barentshavet.

Luftfartstilsynet vil utover i 2015 følge utviklingen og vurdere mer konkrete initiativ i samarbeid med andre interessenter. I de kommende 4-5 årene vil det bli behov for betydelige tiltak for å opprettholde flysikkerheten på et tilfredsstillende nivå.

4.2 Samfunnssikkerhet og beredskap

Luftfartstilsynet fører kontinuerlig tilsyn med at reglene som skal forebygge anslag mot sikkerheten i luftfarten overholdes. Vi har i 2014 utført et rekordhøyt antall aktiviteter rettet mot dette området. Risiko- og trusselbildet følges løpende opp gjennom etablerte kanaler både nasjonalt og internasjonalt. I 2014 har det vært endringer i trusselbildet og risikovurderingen for sivil luftfart i Norge er revidert. Risikovurderingen er gradert og gjort tilgjengelig for relevante brukere, og skal bidra til å redusere risikoen for anslag gjennom å gi aktørene kunnskap om ulike scenarioer og derigjennom kunne prioritere innsats.

Luftfartens beredskapstiltak ble testet i forbindelse med den nasjonale beredskapshevingen i sommer. Vi ser at samspillet i luftfarten fungerer som forutsatt. Det ble avdekket noen forbedringspunkter og disse følges opp. Luftfartstilsynet har dialog med Avinor om beredskaps-løsninger for deres ansvarsområder.

Hendelsene i Ukraina i juli (nedskyting Malaysia Airlines Flight 17) og i Israel (raketter mot Ben Gurion, Tel Aviv) i sommer aktualiserte debatten om hvordan informasjon knyttet til flygning i nærheten av konfliktområder samles, analyseres og anvendes. Situasjonen ble ivaretatt tilfredsstillende etter forholdene, men det viste seg likevel at det er behov for å få avklart roller og oppgaver blant de involverte aktørene nærmere. Luftfartstilsynet ser på problemstillingen og vil blant annet følge opp ICAOs anbefalinger på dette.

Luftfartstilsynet har bistått Samferdselsdepartementet med å hente inn luftfartsrelatert informasjon i forbindelse med Norges innsats knyttet til ebola-epidemien. Vi har også bistått Helsedirektoratet og Folkehelseinstituttet med informasjon om regelverk og vårt ansvarsområde ved eventuelt mottak av ebola smittet pasient.

Luftfartstilsynet og Nasjonal sikkerhetsmyndighet (NSM) inngikk i 2014 et samarbeid rundt å avklare ansvar og rolle knyttet til oppfølging av objektssikkerhetsforskriften.

Vi har startet implementeringen av CIM i 2014, arbeidet fullføres i 2015. CIM – vårt nye IT-system for krisehåndtering og beredskap vil gi vesentlige positive effekter på oversikt, effektivisering og kvalitet. Vi planlegger å øve krisestab og kriseledelse i løpet av 2015 ved hjelp av CIM.

I forbindelse med beredskapshevingene i juli 2014 ble krisestab og kriseledelse øvd i praksis. Dette varte i fem dager. Luftfartstilsynets kriseledelse gjennomførte høsten 2014 et halvdags-seminar med gjennomgang av planverk og der viktige problemstillinger ble diskutert for læring og kompetansebygging.

4.3 Samfunnsnytte

Avinor leverer flysikringstjenester innenfor det fastsatte kapasitetsmålet og det har i 2014 ikke vært registrert kapasitetsmessige utfordringer. Det såkalte «ytelsesregimet» legger opp til et omfattende rapporteringsarbeid. Rapporteringen omfatter både tjenesteyter Avinor AS og myndighetene. Luftfartstilsynet har i 2014 lagt vekt på å forbedre egne rapporteringsrutiner samt bedre oppfølging av de rapporter som utarbeides av Avinor AS.

Luftfartstilsynet samarbeider godt med Forsvaret. Generalinspektøren i Luftforsvaret (GIL) og luftfartsdirektøren har etablert et koordineringsforum i den hensikt å bidra til at sivile og militære interesser ivaretas i forbindelse med utarbeidelse av forskrifter og implementering av forordninger. Forumet skal søke å oppnå felles forståelse for luftfartsbestemmelser relatert til organisering og bruk av luftrom, flysikringstjenester og lufttrafikkregler for å ivareta sivile og militære krav og behov på en sikker måte.

Luftfartstilsynet har jobbet meget aktivt med miljøspørsmål i 2014. Vi har deltatt i flere viktige internasjonale prosesser. Det norske bidraget har fått økende betydning og Luftfartstilsynets deltager har vært synlig og sentral. Verdt å nevne her:

- ECACs overordnede miljøfora ANCAT finner sted hvert halvår. Vi var svært aktiv på siste ANCAT-møte, der hovedtemaet var helikopterstøy og hvor industrien deltok også. Vi deltar også på møter i N-ALM, som er et nordisk møte med egen støy-del. Miljøspørsmål diskuteres bredt og fellesnordiske initiativ vurderes.
- Det store internasjonale støyarbeidet foregår i ICAO CAEP. Hovedmøtene avholdes hvert 3. år, senest i 2013, mens det øvrige år avholdes Steering Group-møter. Her er Luftfartstilsynet fast representant.
- Luftfartstilsynet har blant annet bidratt til fremleggelse av et skandinavisk dokument om skjerpede standarder for helikopterstøy, og leder også en internasjonal Scope Study som skal foreslå alternative måter for å redusere helikopterstøy. Vi har også deltatt i to møter i CAEP WG1 som arbeider med støy og vi arbeider med å oppdatere den internasjonale støystandarden for helikopter. Europeisk koordinering på feltet skjer i EuroCAEP under ECAC, og her har det vært 4 møter i 2014.
- I Norge har Luftfartstilsynet de siste årene arbeidet med evaluering og revisjon av forskrift om støyforebygging for Oslo lufthavn Gardermoen. Arbeidet har vært utfordrende da det også er mange andre forhold som sikkerhet, kapasitet og andre miljøfaktorer herunder utslipp, som må tas i betraktning når endringer i forskriften skal vurderes. Sintef gjennomførte i 2014 en støykartlegging, og leverte i desember 2014 en rapport nummer to som Luftfartstilsynet nå vurderer.

Luftfartstilsynet har i 2014 ledet arbeidet med utarbeidelse av en felles ytelsesplan for NEFAB. Målene som er fastsatt i planen er av PRB (Performance Review Body) vurdert å gi et adekvat bidrag til å nå de overordnede europeiske mål innenfor alle de fire hovedområdene; miljø, kapasitet,

sikkerhet og kosteffektivitet. I ytelsesplanen for RP2 er det nå satt miljømål og dette følges opp i forhold til målinger på utfløyet distanse.

Andre aktiviteter som Luftfartstilsynet har prioritert i 2014 inkluderte:

- EU/ECAC Dialogue i juli 2014. Tema for arrangementet var konkurransedyktigheten til det europeiske luftfartssystemet og hvordan denne kan bedres. Diskusjonene ble videreført under ECAC Forum i desember 2014, hvor Luftfartstilsynet også var representert i styringsgruppen. Vi mener det har stor betydning for norsk luftfartsnæring at norske luftfartsmyndigheter deltar aktivt i debatten som nå foregår på europeisk nivå.
- Gjennom en rekke møter har Luftfartstilsynet fått en konstruktiv dialog med allmennflysegmentet. Vår erfaring utover i 2014 er at involvering og direkte samtaler er et effektivt virkemiddel for å skape felles forståelse og på den måten skape målrettet utvikling og gode resultater.

4.4 Ressurser og rammefaktorer

Luftfartstilsynet har siden 2010 reelt sett hatt en nedgang i budsjettammen (korrigert) tilsvarende 0,48 % pr år. Samtidig har vi de siste 5 årene opplevd et økende aktivitetsnivå. På grunn av dette har vi sett oss nødt til å øke bemanningen uten tilsvarende økning i rammene fra Samferdselsdepartementet (SD). Dette har medført at vi har fått et betydelig strammere driftsbudsjett siden 2010. Det har altså oppstått en utilsiktet ubalanse med hensyn til oppgaver/aktiviteter kontra driftsmidler. Samtidig har det oppstått en utilsiktet dreining av ressursbruken mot regelverksarbeid sett i forhold til tilsyn.

Luftfartstilsynet har i 2014 økt innsatsen for å effektivisere driften. Vi vil følge opp regjeringens satsning på å fornye, forenkle og forbedre offentlig sektor, men også sikre best mulig utnyttelse av tildelte ressurser. Tilsynsaktiviteten i Luftfartstilsynet finansieres gjennom gebyrer. Økt effektivitet vil bidra til at gebyrene holdes på et så lavt nivå som mulig.

Luftfartstilsynet vil også satse på digitalisering av tjenester, prosesser og kommunikasjon som et viktig bidrag til mer effektiv drift. Dette vil bli ett av fire prioriterte satsingsområder i de neste 4 årene.

I rapporteringsperioden besvarte vi oppgaven knyttet til «tidstyver», og dette vil tas med videre mot effektiviserings- og digitaliseringsarbeidet. Luftfartstilsynets digitaliseringsprogram er nå etablert og de første delprosjektene er startet opp. Arbeidet med effektivisering må gjennomføres parallelt med daglig drift og andre igangsatte utviklingsprosjekt. Gjennomføring av digitaliseringsstrategien er avhengig av at det avsettes midler i budsjettet til de ulike delprosjektene. På kort sikt kan derfor digitaliseringsstrategien medføre at noen oppgaver må nedprioriteres for å frigjøre midler til dette formålet. Gevinstene av digitalisering er blant annet kvalitetsforbedringer, effektivisering, innsparing av ressurser og enklere tjenester/leveranser for brukerne.

I 2015 skal Luftfartstilsynet gjennomføre en *kartlegging og analyse* av våre prosesser. Resultatene herfra vil gi oss grunnlag for videre veivalg. Vi forventer å identifisere mulige strategiske IKT-initiativ, behov for organisasjonsutvikling, samt andre effektiviseringstiltak og forbedringer.

4.5 Kompetanse

Luftfartstilsynet er en kunnskapsorganisasjon hvor medarbeidernes kompetanse er vårt viktigste verktøy. Regelverket knyttet til flysikkerhet stiller også krav til kompetanse for at vi skal kunne utføre ulike tilsynsoppgaver. Å rekruttere, utvikle og beholde *rett* kompetanse er derfor avgjørende for vår virksomhet. Det er igangsatt et arbeid med å kartlegge nåværende kompetanse og å utarbeide en plan for ønsket kompetanse. Videre har Luftfartstilsynet igangsatt et arbeid med å forbedre vårt interne opplæringsløp, med henblikk på forvaltningskompetanse og –kultur, samt tilsynsvirksomhet og luftfartsfag.

Luftfartstilsynet har utfordringer med å rekruttere personell med tilfredsstillende kompetanse og erfaring innenfor områdene flyoperativt, flyteknisk og flysikring. Over tid har vi arbeidet målrettet for å rekruttere personer med rett kompetanse. Vårt mål har vært å tiltrekke oss flere gode kandidater til ledige stillinger. Dette har vi lyktes med i 2014, men for at søkerne skal svare endelig ja har vi måttet strekke oss langt hva økonomiske virkemidler angår. Noe som igjen er kostnads-drivende. «Rekruttere, utvikle og beholde» vil være ett av våre satsingsområder i de neste 4 årene.

Luftfartstilsynet har gjennom 2014 utarbeidet et forbedringsprogram for forvaltningskompetanse og kvalitet. Mange saker og prosesser i Luftfartstilsynet blir gjennomført på en tilfredsstillende måte, men det er for stor variasjon i kvalitet på leveransene. Feil i saksbehandlingen koster unødvendig mye tid og ressurser. Forbedringsprogrammet er utviklet etter gjennomgang av funn bl.a. fra internrevisjoner, erfaringer fra konkrete klagesaker og innspill fra alle deler av organisasjonen. Arbeidet har vært tidkrevende, og forbedringsprogrammet ble derfor ikke fastsatt før i september 2014. Målet med forbedringsprogrammet er at alle medarbeidere skal ha kunnskap og rolleforståelse som gjør at de handler i samsvar med de gjennomgående krav og forventninger som er satt til forvaltningen. Luftfartstilsynets saksbehandling skal være profesjonell, korrekt og materielt riktig. Forbedringsprogrammet består av en rekke konkrete tiltak med en tidshorisont fra høsten 2014 og til høsten 2015. Tiltakene spenner fra avdelingsvise forvaltningsrevisjoner, kursing med spesiell fokus på utvidet ledergruppe, holdningsskapende arbeid i avdelingsmøter, internrevisjoner, utarbeidelse av maler og revisjon av prosedyrer. Også rekrutteringsprosessen er tatt inn som en del av forbedringsprogrammet, da fokuset på holdninger, rolleforståelse og kultur må starte allerede her. Det er utviklet et eget onboarding-program som vil ivareta disse hensynene. En viktig del av forbedringsprogrammet er å utvikle et system for kvalitetssikring av vedtak og annen utadrettet kommunikasjon. Enkeltvedtaksprosedyren skal revideres ved å ta inn føringer og standardiserte retningslinjer for avdelingenes og seksjonenes kvalitetssikring av utgående korrespondanse.

I henhold til tildelingsbrevet for 2014 skulle et system for kvalitetssikring av utgående dokumenter ha vært på plass innen september 2014. På grunn av ressursituasjonen har arbeidet med forbedringsprogrammet tatt lenger tid enn planlagt. Dette har også ført til at et revidert systemet for kvalitetssikring har blitt forsinket.

Vi vil gjennomføre en ny forvaltningsrevisjon når forbedringstiltakene er gjennomført.

Luftfartstilsynet understreker at mange tiltak og prosesser som er satt i gang i organisasjonen, og som ikke inngår som en del av forbedringsprogrammet, vil bidra til at kvaliteten på våre leveranser forbedres. Dette gjelder for eksempel arbeidet med risikobasert tilsyn og standardisering av vårt tilsynsarbeid. Bedre regelverksprosesser og forenkling og forbedring av gjeldende regelverk vil også ha stor betydning.

5 Styring og kontroll i virksomheten

Luftfartstilsynet baserer sin styringsmodell på prinsippet om balansert målstyring. Styringssystemet favner om helheten i organisasjonen, både med hensyn leveranser, ressurser og rammefaktorer, interne prosesser og kompetanse. Innenfor denne rammen ligger mål for nasjonal samferdselspolitikk, instruks og tildelingsbrev til grunn for konkret måloppfølging og rapportering ovenfor Samferdselsdepartementet.



Luftfartstilsynet jobbet i 2014 med flere prosjekter og initiativer hvor målet er kvalitetsforbedring, styring, kontroll og effektivisering. Sentralt står forbedringsprogram for forvaltningskompetanse, regelverks-utviklingsprosesser, utvikling av en helhetlig metode for risikobasert tilsyn og videreutvikling av en helhetlig styringsmodell. Disse vil gi positiv effekt på hvordan vi utnytter de samlede ressurser. Vi er også i gang med gjennomføring og utforming av lederutviklingsprogram i to nivåer. Høsten 2014 ble implementering (planlegging og forankring) av IKT løsningen CIM påbegynt. Dette blir vårt nye IKT-samarbeidsverktøy for hendelse-, beredskaps-, medie- og krisehåndtering. CIM vil bidra til standardisering, forbedret kvalitet i rutiner og oppgaveløsning, samt gi oss et moderne og effektivt kommunikasjonsverktøy. Videre vil implementeringsprosessen gjøre at vi kan vurdere vår organisering og ansvar i forhold til grensesnittet drift/beredskap/krisestab.

6 Vurdering av framtidsutsiktene

6.1 Generelt

Vi forventer at utviklingen vi ser i dag med globalisering, sterk konkurranse og geopolitiske spenninger vil fortsette de nærmeste årene. I tillegg vil en del andre forhold knyttet til teknologiutvikling (eks. droner), nordområdesatsing og IKT-sikkerhet påvirke luftfarten, og det vil være nødvendig for Luftfartstilsynet å følge med på utviklingen.

For å kunne gi et bedre bidrag til sikker luftfart har Luftfartstilsynet valgt fire satsingsområder for videreutvikling av egen virksomhet. Vi er i gang med et State Safety Program (SSP) og vil satse målrettet på IKT for å videreutvikle god kommunikasjon, skape gevinster på kvalitet, effektivisering og omdømme. I tillegg vil vi satse på effektivisering og rett kompetanse.

6.2 Virksomhetens rammefaktorer

Luftfartstilsynet har gjort en grundig vurdering av våre utfordringer og muligheter i 2016 og framover. Et balansert budsjett for å nå de langsiktige målene er en forutsetning. For å kunne følge utviklingen i luftfarten og eventuelt sette inn målrettede tiltak er det nødvendig med en styrking av budsjettet. Konsekvensene av å videreføre 2015 budsjetttrammen til 2016 vil bli at nødvendig utvikling blir vesentlig bremsset, og at Luftfartstilsynets evne til å gjennomføre tilsynsaktiviteter i en luftfart i sterk endring blir utfordret. Deltagelse i internasjonale prosesser vil også kunne bli påvirket negativt.

6.2.1 Globalisering og økt konkurranse i luftfarten

Globalisering og økt konkurranse preger dagens utvikling av luftfarten. Utviklingen kan ha konsekvenser for flysikkerheten og det har konsekvenser for arbeids – og lønnsvilkår for de ansatte. Det kan også påvirke den ansattes helse-miljø og sikkerhet. Vi registrerer at flyselskapene nærmest kontinuerlig foretar markedstilpasninger, og flere av tilpasningene kan få sikkerhetsmessige konsekvenser. Å kunne holde oversikten over denne utviklingen og eventuelt sette inn målrettede tiltak blir en hovedutfordring for Luftfartstilsynet.

Det er forventet at flysikringstjenesten ved enkelte lufthavner vil bli konkurranseutsatt i løpet av kort tid, muligens allerede i 2016. Luftfartstilsynet har som ledd i forberedelsene til denne nye situasjonen hatt dialog med svenske myndigheter som har relevante erfaringer å bidra med. Det er Luftfartstilsynets oppfatning at de største utfordringene vil være knyttet til å få på plass tilfredsstillende rutiner som på en sikker måte kan løse grensesnittproblemer som alltid vil oppstå når flere aktører skal involveres i ATM-prosessene.

Både Luftfartstilsynet og luftfartsindustrien er inne i en periode med omstilling til nye felleseuropeiske regler. Denne omstillingen krever ressurser til opplæring, utarbeidelse av nye prosedyrer både i Luftfartstilsynet og i luftfartsselskapene, samt utstedelse av nye myndighetsgodkjenninger.

For allmennflysektoren har det i 2014 pågått et arbeid for å se på muligheter for å bedre rammebetingelsene for denne aktiviteten ved å forenkle de felleseuropeiske reglene for denne delen av luftfarten. Prosjektet omtales som «GA-roadmap» og ledes av EU med sterk involvering av EASA-medlemsstatene og allmennflymiljøet. Arbeidet fortsetter i 2015, men har alt i 2014 resultert i forenklede regler på flere områder som skal legge til rette for økt aktivitet innen allmennflysegmentet.

6.2.2 Flysikkerhet i Nordområdene

Leteområdene i våre områder er i ferd med å flytte seg stadig lenger nordover. Dette betyr flygninger med helikopter over lange distanser i områder med meget krevende værforhold og med begrenset tilgang til landingsplasser. Dette betyr nye utfordringer og Luftfartstilsynet har en oppgave i å følge med på denne utviklingen slik at flysikkerheten blir tilfredsstillende ivaretatt.

Vi ser også at ubemannede luftfartøyer benyttes til mange oppdrag i Nordområdene. Det er stadig mer aktuelt å benytte seg av et ubemannet luftfartøy som plattform når det forskes i isen i Arktis. Dels haster det med å kartlegge og sikre arkeologiske funn, dels trenger samfunnet observasjoner for

klimakartlegging. I Arktis er det 4 FIRs (Flight Information Regions) fordelt mellom åtte land. Operatører som skal inn og fly i Arktis må forholde seg til 8 nasjoners forskjellige regelverk. Her har vi et ansvar som myndighet til å sørge for et samarbeid og lage felles kjørelinjer for operatører i Arktis.

Ubemannede luftfartøyer er et relativt nytt kompetanseområde for Luftfartstilsynet. Både kompetanse- og sikkerhetshensyn tilsier at vi må følge med på hva som skjer. Alt i alt kan vi si at norsk satsning i Nordområdene har påvirkning på ressursbruken i Luftfartstilsynet.

6.2.3 Samfunnssikkerhet og beredskap

Prop. 1 S (2014–2015) beskriver utfordringer samfunnet står overfor innen samfunnssikkerhet og beredskap. Det står blant annet at terrortrusselen anses som skjerpet og at den digitale utviklingen har gjort IKT til en sikkerhetsutfordring. Luftfartstilsynet skal bidra til effektiv forebygging av uønskede hendelser, og begrense konsekvensene dersom disse likevel skulle oppstå. Med den utviklingen vi ser i samfunnet i dag må vi forvente at dette feltet vil kreve større oppmerksomhet i tiden som kommer. Innen IKT har vi utfordringen innen Cyber- security som er et helt nytt kompetanseområde. Vi må i første omgang bygge kompetanse for at vi skal kunne skaffe oss en oversikt over sikkerhetstilstanden. Innen lufttrafikkjenesten innføres det stadig nye systemer, og sårbarheten mot Cyber- angrep for disse må vurderes. Og ved at flyselskapene tar i bruk nettbrett og APPs som verktøy i cockpit, kan sårbarheten ift forsøk på «inntrenging» i flight data fra utenforstående bli en ny problemstilling.

Et nytt område som har aktualisert seg er knyttet til flyginger i konfliktfylte områder. Dette ble demonstrert ved nedskytingen av et passasjerfly over Ukraina sommeren 2014. Her får Luftfartstilsynet en ny rolle ved at vi må bidra til at norske flyselskaper får tilgang til tilfredsstillende informasjon om utbredelsen av våpensystemer som kan utgjøre en trussel mot flygninger.

6.2.4 Teknologitvviklingen i flyindustrien

Den teknologiske utviklingen skjer kontinuerlig innen flyindustrien. Vi ser blant annet store utviklingsprosjekter som skal benyttes for å effektivisere flysikringstjenesten i Europa. I Norge er utviklingen av fjernstyrte tårn et godt eksempel på hva som foregår. Innen ubemannede luftfartøyer må vi forvente store endringer i tiden som kommer. Luftfartstilsynet har forskjellige typer oppgaver knyttet til denne utviklingen. Innen flysikringstjenesten skal vi påse at innføringen skjer på en tilfredsstillende måte. I andre tilfeller skal vi føre tilsyn med operatørene noe som betinger god systemkunnskap. Alt i alt betyr den teknologiske utviklingen økt ressursbruk til kompetanseheving, men også til utvikling av regelverk.

7 Årsregnskap

7.1 Ledelsens kommentar årsregnskapet 2014

Formål

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

Bekreftelse

Årsregnskapet er avlagt i henhold til bestemmelser om økonomistyring i staten, rundskriv R-115 fra Finansdepartementet og krav til Luftfartstilsynet i instruks om økonomistyring. Jeg mener regnskapet gir et dekkende bilde av Luftfartstilsynets disponible bevilgning, regnskapsførte utgifter, inntekter, eiendeler og gjeld.

Vurderinger av vesentlige forhold

I 2014 har Luftfartstilsynet samlet disponert tildelingen på utgiftssiden på kr 201 601 000 som består av kr 194 000 000 i ordinær bevilgning, kr 3 300 000 for den budsjettmessige virkningen av lønnsoppgjøret i statlig tariffområde og kr 4 301 000 i overføring av ubrukt bevilgning fra 2013, jf note A. Luftfartstilsynet har brukt lønnsrefusjoner på kr 3 184 117 til å dekke inn merutgifter på driften, jf note 2. I tillegg har vi benyttet fullmakten til å overskride driftsutgiftene mot tilsvarende merinntekter på kr 10 737 840, jf note B. Mindreutgiften på kr 1 633 933 er søkt overført til 2015.

Med fradrag for lønnsrefusjoner har Luftfartstilsynet brukt kr 137 786 084 til lønn og sosiale utgifter, jf note 2. Dette utgjør 68 % av den disponible tildelingen. Korrigerer vi for framleieinntekter utgjør husleien kr 18 717 090, se note 1 og 4. Reiseutgifter utgjør også en vesentlig post på kr 15 998 536. Luftfartstilsynet har merinntekter som er relatert til både lønn og reiseutgifter på kr 1 260 197, jf note 1. Investeringer til lisenser, programvare og datamaskiner utgjør kr 6 756 767, jf note 3. Luftfartstilsynets gebyrinntekter fra markedet utgjør kr 137 651 816.

Mellomværende med statskassen utgjorde pr 31.12.14 kr 7 193 629. Oppstillingen av artskontorapporteringen viser hvilke eiendeler og gjeld mellomværende består av.

Tilleggsopplysninger

Riksrevisjonen er ekstern revisor og bekrefter årsregnskapet for Luftfartstilsynet. Årsregnskapet er ikke ferdig revidert pr d.d., men revisjonsberetningen antas å foreligge i løpet av 2. kvartal 2015.

Bodø, 15. mars 2015

Stein Erik Nodeland
luftfartsdirektør
Luftfartstilsynet

7.2 Årsregnskap

Virksomhet: Luftfartstilsynet

Rapporteringsperiode: 2014

| Oppstilling av bevilgningsrapportering for regnskapsår 2014 | | | | | | | |
|---|---|------|--|------|------------------|-------------------|---------------------------------|
| Utgiftskapittel | Kapittelnavn | Post | Posttekst | Note | Samlet tildeling | Regnskap 2014 | Merutgift (-) og mindretgift |
| 1313 | Stillinger | 01 | Driftsutgifter | A, B | 201 601 000 | 213 889 023 | -12 288 023 |
| Sum utgiftsført | | | | | 201 601 000 | 213 889 023 | |
| Inntektskapittel | Kapittelnavn | Post | Posttekst | | Samlet tildeling | Regnskap 2014 | Merinntekt og mindreinntekt (-) |
| 4313 | Inntekter tilsyn | 01 | Driftsinntekter | | 138 800 000 | 137 682 700 | -1 117 300 |
| 4313 | Ref. fakturert | 02 | Merinntekt i hht fullmakt, jfr tilde B | | | 10 737 840 | 10 737 840 |
| 4313 | Refusjon fødselspenger - lønn | 16 | Refusjon av foreldrepenger | B | | 1 086 950 | 1 086 950 |
| 4313 | Refusjon lærlinger | 17 | Refusjon av lærlinger | B | | 58 170 | 58 170 |
| 4313 | Refusjon sykepenger - lønn | 18 | Refusjon av sykepenger | B | | 2 038 997 | 2 038 997 |
| 5309 | Tilfeldige inntekter - ymse | 29 | Ymse | | | 224 996 | |
| 5700 | Arbeids giveravgift | 72 | Arbeids giveravgift | | | 10 462 911 | |
| Sum inntektsført | | | | | 138 800 000 | 162 292 563 | |
| Netto rapportert til bevilgningsregnskapet | | | | | | 51 596 460 | |
| Kapitalkontoer | | | | | | | |
| 60047101 | Norges Bank KK /innbetalinger | | | | | 153 551 875 | |
| 60047102 | Norges Bank KK/utbetalinger | | | | | -203 767 880 | |
| 713212 | Endring i mellomværende med statskassen | | | | | -1 380 456 | |
| Sum rapportert | | | | | | 0 | |
| Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (201412) | | | | | | | |
| Konto | Tekst | | | | 2014 | 2013 | Endring |
| 6260 | Aksjer | | | | 0 | 0 | 0 |
| 713212 | Mellomværende med statskassen | | | | -7 193 629 | -5 813 174 | -1 380 456 |

Virksomhet: Luftfartstilsynet

| Note A Forklaring av samlet tildeling | | | |
|---------------------------------------|---------------------|-------------------|------------------|
| Kapittel og post | Overført fra i fjor | Årets tildelinger | Samlet tildeling |
| 131 301 | 4 301 000 | 197 300 000 | 201 601 000 |

Virksomhet: Luftfartstilsynet

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

| Kapittel og post | Stikkord | Merutgift(-) og mindretgift | Utgiftsført av andre i hht avgitte belastningsfullmakter | Merutgift(-) og mindretgift etter avgitte belastningsfullmakter | Standard refusjoner på inntektspostene 15-18 | Merinntekter til merinntektsfullmakter | Ondisponering fra post 01 til 45 eller til post 01/2 i neste års bevilgning | Innsparings | Sum grunnlag for overførbart beløp | Mulig overførbart beløp | Mulig overførbart beløp beregnet av virksomheten |
|------------------|----------|-----------------------------|--|---|--|--|---|-------------|------------------------------------|-------------------------|--|
| 131 301 | | -12 288 023 | | -12 288 023 | 3 184 117 | 10 737 840 | | | 1 633 933 | | 1 633 933 |

*Maksimalt beløp som kan overføres er 5% av årets bevilgning på driftspostene 01-29, unntatt post 24 eller sum av de siste to års bevilgning for poster med stikkordet "kan overføres". Se rundskriv R-2/2013 for mer detaljert

Forklaring til bruk av budsjettfullmakter

Fullmakt til å bruke standard refusjoner av lønnsutgifter til å overskride utgifter
Luftfartstilsynet har brukt lønnsrefusjoner som er rapportert på kapittel/post 431316, 431317 og 431318 til å dekke inn utgifter til lønnsrefusjonene beløper seg til 3.187.117

Fullmakt til å overskride driftsbevilgninger mot tilsvarende merinntekter
Luftfartstilsynet har brukt merinntekter som er rapportert på kapittel/post 431302 tilsvarende 10.737.840 til å dekke inn utgifter til lønnsrefusjoner. Resterende beløp kr 1.633.933 inngår i utregning av mulig overførbart beløp til neste år.

Mulig overførbart beløp
1.633.933

Oppstilling av artskontorrapporteringen for 2014

| | Note | 201412 | 201312 |
|--|------|-------------------|-------------------|
| Inntekter rapportert til bevilgningsregnskapet | | | |
| Innbetalinger fra gebyrer | 1 | 137 651 816 | 137 854 291 |
| Innbetalinger fra tilskudd og overføringer | 1 | 0 | 0 |
| Merinntekt i hht fullmakt, jfr tildelingsbrev pkt 6.2 | 1 | 9 477 643 | 9 210 658 |
| Merinntekt i hht fullmakt, jfr tildelingsbrev pkt 6.2 | 1 | 1 260 197 | 855 409 |
| Innbetaling av finansinntekter | 1 | 30 884 | 30 951 |
| <i>Sum innbetalinger</i> | | 148 420 540 | 147 951 308 |
| Utgifter rapportert til bevilgningsregnskapet | | | |
| Utbetalinger til lønn og sosiale utgifter | 2 | 140 970 201 | 132 732 009 |
| Offentlige refusjoner vedrørende lønn | 2 | -3 184 117 | -2 401 722 |
| Utbetalt til investeringer | 3 | 6 756 767 | 5 206 147 |
| Utbetalt til kjøp av aksjer | | 0 | 0 |
| Andre utbetalinger til drift | 4 | 66 159 009 | 67 811 922 |
| Utbetaling av finansutgifter | 4 | 3 047 | 15 768 |
| <i>Sum utbetalinger</i> | | 210 704 907 | 203 364 124 |
| Netto rapporterte utgifter til drift og investeringer | | 62 284 367 | 55 412 816 |
| Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten | | | |
| Innbetaling av skatter, avgifter, gebyrer m.m. | 5 | 0 | 0 |
| <i>Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten</i> | | 0 | 0 |
| Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten | | | |
| Utbetalinger av tilskudd og stønader | 6 | 0 | 0 |
| <i>Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer til andre</i> | | 0 | 0 |
| Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler | | | |
| 5700 Folketrygdens inntekter - Arbeidsgiveravgift | | 10 462 911 | 9 928 345 |
| 5309 Tilfeldige inntekter (gruppeliv m.m) | | 224 996 | 209 068 |
| <i>Sum inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler</i> | | 10 687 906 | 10 137 413 |
| Netto utgifter rapportert til bevilgningsregnskapet | | 51 596 460 | 45 275 403 |
| Oversikt over mellomværende med statskassen | | | |
| Eiendeler og gjeld | | 201412 | 01.01.2014 |
| Fordringer (legg til linjer og vis på konto) | 7 | 234 825 | 126 014 |
| Kasse (legg til linjer og vis på konto) | 7 | 0 | 0 |
| Bankkontoer med statlige midler utenfor Norges Bank (legg til linjer og vis på | 7 | 0 | 0 |
| Skyldig skattetrekk | 7 | -7 211 411 | -5 810 673 |
| Skyldige offentlige avgifter (legg til linjer og vis på konto) | 7 | -166 003 | -97 538 |
| Annen gjeld (legg til linjer og vis på konto) | 7 | -51 040 | -30 977 |
| Sum mellomværende med statskassen | | -7 193 629 | -5 813 174 |

Virksomhet: Luftfartstilsynet

Note 1 Inntekter rapportert til bevilgningsregnskapet 2014

| | 201412 | 201312 |
|---|--------------------|--------------------|
| <i>Innbetalinger fra gebyrer</i> | | |
| Gebyrinntekt tilsyn | 137 651 816 | 137 854 291 |
| Sum innbetalinger fra gebyrer | 137 651 816 | 137 854 291 |
| <i>Sum innbetalinger fra tilskudd og overføringer</i> | 0 | 0 |
| <i>Salgs- og leieinnbetalinger</i> | | |
| Framleie R2 | 9 477 643 | 9 210 658 |
| Sum salgs- og leieinnbetalinger | 9 477 643 | 9 210 658 |
| <i>Andre innbetalinger</i> | | |
| Annen driftsrelatert inntekt | 1 260 197 | 855 409 |
| Sum andre innbetalinger | 1 260 197 | 855 409 |
| <i>Innbetaling av finansinntekter</i> | | |
| Renteinntekter | 30 874 | 30 371 |
| Valutagevinst (agio) | 11 | 579 |
| Annen finansinntekt | 0 | 0 |
| Sum innbetaling av finansinntekter | 30 884 | 30 951 |
| Sum inntekter rapportert til bevilgningsregnskapet | 148 420 540 | 147 951 309 |

Virksomhet: Luftfartstilsynet

Note 2 Utbetalinger til lønn og sosiale utgifter og innbetalinger av offentlige refusjoner vedrørende lønn 2014

| | 201412 | 201312 |
|---|--------------------|--------------------|
| <i>Utbetalinger til lønn og sosiale utgifter</i> | | |
| Lønninger | 126 834 163 | 118 975 962 |
| Arbeidsgiveravgift | 10 462 911 | 9 928 345 |
| Pensjonsutgifter* | 0 | 0 |
| Andre ytelser | 3 673 127 | 3 827 702 |
| Sum utbetalinger til lønn og sosiale utgifter | 140 970 201 | 132 732 009 |
| <i>* Denne linjen benyttes av virksomheter som innbetaler pensjonspremie til SPK.</i> | | |
| <i>Offentlige refusjoner vedrørende lønn</i> | | |
| Sykepenger og andre refusjoner | 3 184 117 | 2 401 722 |
| Sum offentlige refusjoner vedrørende lønn | 3 184 117 | 2 401 722 |
| Antall årsverk: | 175 | |

Virksomhet: Luftfartstilsynet

Note 3 Utbetalt til investeringer 2014

| | 201412 | 201312 |
|---|------------------|------------------|
| Immaterielle eiendeler og lignende | 6 094 851 | 4 734 866 |
| Tomter, bygninger og annen fast eiendom | 0 | 0 |
| Beredskapsanskaffelser | 0 | 0 |
| Infrastruktureiendeler | 0 | 0 |
| Nasjonaleiendom og kulturminner | 0 | 0 |
| Maskiner og transportmidler | 0 | 0 |
| Driftsløsøre, inventar, verktøy og lignende | 661 916 | 471 281 |
| Andre utgiftsførte investeringer (*) | 0 | 0 |
| Sum utbetalt til investeringer | 6 756 767 | 5 206 147 |

(*) Spesifiseres ytterligere dersom det er andre vesentlige poster som bør fremgå av regnskapet

Virksomhet: Luftfartstilsynet

Note 4 Andre utbetalinger til drift og utbetaling av finansutgifter 2014

| | 201412 | 201312 |
|---|-------------------|-------------------|
| <i>Andre utbetalinger til drift</i> | | |
| Husleie | 28 194 733 | 27 521 060 |
| Vedlikehold egne bygg og anlegg | 0 | 0 |
| Vedlikehold og ombygging av leide lokaler | 246 071 | 198 763 |
| Andre utgifter til drift av eiendom og lokaler | 2 214 733 | 2 304 682 |
| Reparasjon og vedlikehold av maskiner, utstyr mv. | 66 609 | 59 562 |
| Mindre utstysanskaffelser | 1 476 740 | 1 366 138 |
| Leie av maskiner, inventar og lignende | 2 754 763 | 2 714 267 |
| Konsulenter og andre kjøp av tjenester fra eksterne | 7 228 859 | 9 385 255 |
| Reiser og diett | 15 998 536 | 15 785 729 |
| Øvrige driftsutgifter (*) | 7 977 966 | 8 476 466 |
| Sum andre utbetalinger til drift | 66 159 009 | 67 811 922 |
| <i>Utbetaling av finansutgifter</i> | | |
| Renteutgifter | 2 532 | 15 169 |
| Agiotap | 515 | 599 |
| Andre finansutgifter | 0 | 0 |
| Sum utbetaling av finansutgifter | 3 047 | 15 768 |

(*) Bør spesifiseres ytterligere dersom det er vesentlige poster som bør fremgå av regnskapet

Virksomhet: Luftfartstilsynet

Note 5 Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten 2014

| | 201412 | 201312 |
|---|----------|----------|
| Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten | 0 | 0 |

Virksomhet: Luftfartstilsynet

Note 6 Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten 2014

| | 201412 | 201312 |
|--|----------|----------|
| Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten | 0 | 0 |

Virksomhet: Luftfartstilsynet

Note 7 Sammenheng mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen 2014

Del A Forskjellen mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen

| | 201412 | 201412 | Forskjell |
|------------------------------|--|---|------------------|
| | Spesifisering av bokført avregning med statskassen | Spesifisering av rapportert mellomværende med statskassen | |
| Finansielle anleggsmidler | | | |
| Finansielle anleggsmidler* | 0 | 0 | 0 |
| Sum | 0 | 0 | 0 |
| Omløpsmidler | | | |
| Kundefordringer | 4 159 501 | 0 | 4 159 501 |
| Andre fordringer | 234 825 | 234 825 | 0 |
| Kasse og bank | 0 | 0 | 0 |
| Sum | 4 394 325 | 234 825 | 4 159 501 |
| Kortsiktig gjeld | | | |
| Leverandørgjeld | 0 | 0 | 0 |
| Skyldig skattetrekk | -7 211 411 | -7 211 411 | 0 |
| Skyldige offentlige avgifter | -166 003 | -166 003 | 0 |
| Annen kortsiktig gjeld | -51 274 | -51 040 | -234 |
| Sum | -7 428 688 | -7 428 454 | -234 |
| Langsiktige forpliktelseser | | | |
| Annen langsiktig gjeld | 0 | 0 | 0 |
| Sum | 0 | 0 | 0 |
| Sum | -3 034 363 | -7 193 629 | 4 159 267 |

* Virksomheter som eier finansielle anleggsmidler i form av investeringer i aksjer og selskapsandeler fyller også ut note 7 B

Del B Spesifisering av investeringer i aksjer og selskapsandeler

| | Forretnings- kontor | Ervervsdato | Antall aksjer | Eierandel | Stemmøandel | Årets resultat i selskapet | Balansført egenkapital i selskapet | Balansført verdi i regnskap* |
|------------------------------------|------------------------|-------------|------------------|-----------|-------------|-------------------------------|--|------------------------------------|
| Aksjer | | | | | | | | |
| Selskap 1 | | | | | | | | |
| Selskap 2 | | | | | | | | |
| Balansført verdi 31.12.2014 | | | | | | | | 0 |

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

Luftfartstilsynets MÅL 2014

Versjon 1.3 | sist oppdatert 28. mai 2014 av peh



Luftfartstilsynet skal føre tilsyn med og være en pådriver for sikker og samfunnsnyttig luftfart i tråd med de overordnede målsetninger regjeringen har i samferdselspolitikken (LTs oppdrag).

LTs MÅL 2014 er basert på instruks, Tildelingsbrev og interne utviklingsmål. Målbildet er gruppert i 4 kategorier:

LEVERANSER (med undergruppene Flysikkerhet, Samfunnsikkerhet og beredskap og Samfunnsnytte), RESSURSER OG RAMMEFAKTORER, INTERNE PROSESSER OG KOMPETANSE.

RØDT = nytt siden forrige versjon

Fargekoder:

interne mål i LT

mål = aktiv i RL

forslag

Rapportering, se også TDBI

Leveranser

| | # | Hovedmål | # | Delmål > Luftfartstilsynet skal: | # | Særskilte mål 2014 (iht. Tildelingsbrev) | PRI | ANSVAR (delansvar) og RAPPORTERING | KUN årsrapport | Aktiv RL | Kommentarer | |
|-------------------------------|---|--|-------|---|---|---|--|------------------------------------|----------------|-----------------------------------|---|--|
| Flysikkerhet | H1 | Sikkerhetsnivået i norsk luftfart skal være tilfredsstillende. | D1.1 | Gjennomføre det antall adgangskontroller og virksomhetstilsyn som er nødvendig for å ivareta sikkerheten i luftfarten. | | | 1 | O, T, F, S, FMS | | | | |
| | | | D1.2 | Gjennomføre HMS-tilsyn for flygende personell og flymedisinsk tilsyn i henhold til LTs plan. | A | Ha etablert et effektivt tilsyn av flyleger og AeMC - slik at vi kan videreutvikle rollene i ønsket retning. | 1 | FMS | | | | |
| | | | D1.3 | Ha samarbeid med Arbeidstilsynet vedr. HMS-tilsyn. | | | 3 | FMS | | | | |
| | | | D1.4 | Gjennomføre økonomitilsyn i henhold til LTs plan. | | | 1 | A | | | | |
| | | | D1.5 | Prioritere økt tilsynsaktivitet innenfor områdene flyplass og flysikkerhet. | | | 2 | F, D | | | | |
| | | | D1.6 | Anvende innsamlet og bearbejdet informasjon om ulykker og hendelser til å iverksettemåltrettede sikkerhetstiltak i Luftfartstilsynet. | | | 2 | O, T, F, S | | | | |
| | | | D1.7 | Følge opp anbefalte tiltak i sikkerhetsstudien for innlandshelikopter. | B | Utarbeide og iverksette plan for oppfølging av anbefalinger i sikkerhetsstudien for innlands helikopterflyging. | 1 | O | | | | |
| | | | D1.8 | Utarbeide, implementere og vedlikeholde State Safety Programme (SSP). | A 1 | State Safety Programme (SSP) skal være ferdig innen 1. aug 2014. | 1 | AN (O, T, F, S, J, FMS) | | | | |
| | | | | | A 2 | Utviklingen av State Safety Plan (SSP) skal prioriteres i hele virksomheten gjennom 2014. | 1 | AN (O, T, F, S, J, FMS) | | | SSP plan 2014 er godkjent og effektiv. | |
| | | | | | A 3 | Utviklingen av risikobasert tilsynsmetodikk skal prioriteres i hele virksomheten gjennom 2014. | 1 | ALD (O, T, F, S) | | | prosjekt igangsatt | |
| | | | D1.9 | Etablere en sanksjonspolicy som påvirker aktørene i luftfarten til sikkerhetsfremmende adferd. | | | 2 | J (A, O, F, T, AN, S, FMS) | Å | | | |
| | | | D1.10 | Prioritere forberedelse og deltakelse i fora knyttet til utviklingen av EU-regelverk i samsvar med SDs EØS-strategi. | | | 2 | ALD (O, T, F, S, J, AN, FMS) | Å | | Løses gjennom regelverksprosjektet, H4/B2 | |
| | | | D1.11 | Følge utviklingen av økt konkurranse innen luftfarten for om mulig å identifisere evt. sikkerhetsmessige utfordringer. | | | 2 | O, T, F, S, A, FMS | | | | |
| | | | D1.12 | Ha målrettet informasjonsarbeid om sikkerhet mot aktørene i luftfarten og samfunnet ellers. | | | 2 | KS, O, T, F, S, A, FMS, AN | | | | |
| D1.13 | Lede innlands- og offshore helikopterfora for sikkerhetsfremmende tiltak. | | | 2 | O | | | | | | | |
| | | | | C | Etablere trepartssamarbeid mellom myndighetsdelen, arbeidsgiversiden og arbeidstakersiden i norsk luftfart på området HMS innen 1. mars 2014. | 2 | FMS | | | Igangsatt OK fom 5. februar 2014. | | |
| | | | | | | 2 | ALD, O, J (T, F, AN, KS) | | | forslag forankres i LG | | |
| | | | | D1.14 | Lede utviklingen av RPAS strategi og utarbeide forskrift og regler. | | | | | | | |
| | | | | D1.15 | Kartlegge og vurdere utviklingen i Nordområdene med sikte på å identifisere utfordringer og muligheter for norsk luftfart de neste +4 årene. | A | Starte å identifisere (kortsiktige) behov for initiativ og tiltak som kan bidra positivt til utviklingen i Nordområdene. | 3 | O (F, J) | | Barentshavseminar 19/6-14 er første initiativ for å starte kartleggingen. | |
| Samfunnsikkerhet og beredskap | H2 | Samfunnsikkerhet og beredskap innen luftfartssektoren skal effektivt forebygge uønskede hendelser, og begrense konsekvensene dersom disse likevel skulle oppstå. | D2.1 | Iverksette revidert mandat for sikkerhetsrådet for luftfarten (SFL). | A | Oppdatert risikovurdering av sivil luftfart skal være ferdigstilt 1.juli 2014. | 1 | S | Å | | | |
| | | | D2.2 | Kontinuerlig vurdere risikoen for anslag mot samfunnsikkerheten i samarbeid med relevante myndigheter. | | | 1 | S | | | | OBS! Status ift løpende årvaktenhet? |
| | | | D2.3 | Regelmessig øve evnen til krisehåndtering. | C | Det skal gjennomføres minst én øvelse i krisehåndtering i løpet av året. | 1 | S | Å | | | |
| | | | D2.4 | Ha et hensiktsmessig gradert samband. | B | Luftfartstilsynet skal være ferdig med den pågående anskaffelsen av gradert samband senest 1. februar 2014. | 1 | S | Å | | | S utarbeide beskrivelse av etablerte rutiner, inkl. samarbeid med Politiet i Bodø. |
| | | | D2.5 | Sikre rutiner for rask informasjonsflyt til viktige aktører på samferdselsektoren og andre sektorer. | | | 2 | S (KS) | | | | |
| | | | D2.6 | Gjennomføre egnevaluering av øvelser og håndtering av virkelige hendelser. | | | 2 | S (ALLE) | Å | | | |
| | | | D2.7 | Legge "Strategi for samfunnsikkerhet og beredskap i samferdselsektoren" (2009) til grunn for Luftfartstilsynets arbeid med samfunnsikkerhet og beredskap. | D | En strategisk overordnet risiko- og sårbarhetsanalyse for egen virksomhet, med en strategisk plan for innretning og prioritering, samt en handlings- og tiltaksplan for Luftfartstilsynets arbeid på samfunnsikkerhets- og beredskapsrådet, skal ferdigstilles i første kvartal 2014. | 2 | S (ALLE) | | | | |
| | | | D2.8 | Gjennomført risikovurdering og identifisert mulige initiativ for å oppnå tilfredsstillende "Cyber security". | A | Risikovurdering skal igangsettes i løpet av 2014. | 2 | F (S, T, O) | Å | | | |
| Samfunnsnytte | H3 | Luftfartstilsynet skal være en pådriver for samfunnsnyttig luftfart. | D3.1 | Delta og samarbeide nasjonalt og internasjonalt for å redusere miljøulempere og for å forbedre miljøeffekter gjennom North European Airspace Block (NEFAB), ECAC og ICAO. | | | 3 | F | Å | | | |
| | | | D3.2 | Identifisere mulige utfordringer som følge av økt trafikk og konkurranse, og vurdere og evt. iverksette tiltak rettet mot disse. | | | 3 | F, O, T, S | | | Er det miljøutfordringer, f eks støy? SPM reist til SD. | |
| | | | D3.3 | Arbeide målrettet og effektivt for bedre ytelse innenfor SES II, herunder innen North European Functional Airspace Block (NEFAB). | A | Utarbeide nasjonal ytelsesplan og felles ytelsesplan for NEFAB for referanseperiode II (2015-19). | 1 | F | | | | |
| | | | D3.4 | Kontrollere at tjenester fra Avinor AS produseres og leveres iht. vedtak og andre fpringer nasjonalt og gjennom NEFAB, med spesiell vekt på leveranser iht. ytelsesplanen. | | | 1 | F | | | | |
| | | | D3.5 | Samarbeide med Forsvaret for å sikre en best mulig koordinering mellom sivil og militær luftfart. Luftforsvaret skal involveres tidlig i prosessen ved regelverksendringer og annet regelverksarbeid som er relevant for dem. | | | 2 | F (O) | Å | | | |
| | | | D3.6 | Involvere det sivile luftfartsmarkedet så tidlig som mulig i regelverks- og andre relevante prosesser. | | | 2 | O, T, F, S, A, FMS | Å | | | |
| | | | D3.7 | Prioritere arbeidet med å redusere støybelastningen fra flytrafikken ved Oslo lufthavn, Gardermoen og fra helikoptertrafikken til Nordsjøen fra Bergen lufthavn, Flesland, og Stavanger lufthavn, Sola. | B | Revidere støyforskriften for Oslo lufthavn, Gardermoen. | 2 | F (J) | Å | | | |

| | | | |
|--|---|---|---------------------|
| D3.8 Utarbeide og forankre ny strategi for arbeidet med allmennflysegmentet i norsk luftfart de neste +4 årene. | A Igangsette utarbeidelsen av strategisk rammeverk for videre organisering og utvikling av internt samarbeid og ekstern involvering og samspill. | 2 | T (O, F, J, A, FMS) |
|--|---|---|---------------------|

Resurser og rammefaktorer

| # | Hovedmål | # | Delmål > Luftfartstilsynet skal: | # | Særskilte mål 2014 (iht. Tildelingsbrev) | PRI | ANSVAR (delansvar) og RAPPORTERING | KUN årsrapport | Aktiv RL | Kommentarer |
|----|---|------|--|---|---|-----|------------------------------------|----------------|----------|---|
| H5 | Luftfartstilsynet skal ha veifungerende prosesser og effektiv utnyttelse av ressursene . | D5.1 | Videreutvikle enhetlig styringsmodell som skal benyttes i hele organisasjonen. | A | Den enhetlige styringsmodellen skal være etablert innen 1. august 2014. | 1 | ALD | Å | | pågår iht framdriftsplan |
| | | D5.2 | Praktisere en anerkjent og veifungerende gebyrstruktur. | B | Luftfartstilsynet skal gjennomføre en effektivitetsanalyse av organisasjonen. | 2 | A | Å | | |
| | | | | C | Luftfartstilsynet skal effektivisere driften for å sikre at behovet for gebyrinntekter og overføringer over statsbudsjettet holdes så lavt som mulig, og at midlene utnyttes på mest mulig effektiv måte. | 2 | A | Å | | |
| | | | | D | Luftfartstilsynet skal etablere et digitaliseringsprogram for sin virksomhet. | 1 | A (ALD, KS) | Å | | Programmet skal innrettes mot et langsiktig måltide, med hhv 12 mnd, 2-3 år og +4 år milepæler. |

Interne prosesser

| # | Hovedmål | # | Delmål > Luftfartstilsynet skal: | # | Særskilte mål 2014 (iht. Tildelingsbrev) | PRI | ANSVAR (delansvar) og RAPPORTERING | KUN årsrapport | Aktiv RL | Kommentarer |
|--------------------------|--|--|--|---|--|---|------------------------------------|------------------------|----------|---|
| H4 | Luftfartstilsynet skal ha høy kompetanse og kvalitet , særlig innenfor områdene offentlig forvaltning, tilsynsvirksomhet og luftfartsfag. | D4.3 | Ha et system for kvalitetskontroll som dekker hele virksomheten. | B 2 | Gjennomføre et forbedringsprogram for [...] regelverkutviklingsprosesser (inkludert EØS prosesser). | 1 | ALD (J) | | | arbeid pågår/"myk" implementering startet |
| * Informasjons-sikkerhet | IP1 | Ha et tilfredsstillende IKT-sikkerhetsnivå. | FI | Kontinuerlig arbeide for å styrke IKT-sikkerheten , slik at elektroniske nettverk og systemer som behandler data eller som kommuniserer med hverandre, og som virksomheten er avhengig av for å fungere effektivt, er beskyttet. | FI-A | Ha gode systemer for informasjonssikkerhet med hensyn til konfidensialitet, integritet og tilgjengelighet. | 2 | A | | Rapportering, se TDBI |
| * Risikostyring | IP2 | Risikostyring etablert som en integrert del av resultatledelse (mål og resultatstyring). | FR | Kjenne og aktivt håndtere utfordringer og uvissheter som kan påvirke mål-oppnåelsen på en negativ måte. | FR-A | Påse at det finnes en forsvarlig risikostyring og intern kontroll av virksomheten og at denne fungerer på en tilfredsstillende måte. | 2 | ALD | | Kommer som RL mål for ALD etter 1.sep |
| | | | | FR-B | Vurdere hvordan risikostyringen kan organiseres mest mulig hensiktsmessig for mål- og resultatstyringen. | 3 | ALD | | | Kommer som RL mål for ALD etter 1.sep |
| ** Forenkling | IP3 | Effektiv drift og interaksjon med eksterne. | FF | Identifisere, redusere og fjerne "tidstyver". | FF-A | Innen 1. september 2014 foreslå forenkling av regelverk eller prosedyrkrav fastsatt av andre som skaper "tidstyver" for virksomheten. | 2 | A (alle avd/seksjoner) | | |
| | | | IP3.1 | Videreutvikle IKT fagsystemet EMPIC | IP3A | Reviderte mål og fullføring av implementering av Empic i løpet av 2014. | 1 | A (ALLE) | | |
| | IP4 | Ha et relevant og effektivt kommunikasjonssystem | IP4.1 | Utvikle en moderne plattform, struktur og kommunikasjonsstrategi for de neste +4 år, bygget opp i 3 tidsperspektiv (hhv 1, 2-3 og +4 år). | IP4A | Identifisere kortsiktige effektive tiltak og gjennomføre innenfor disponible rammer. | 2 | KS | Å | |
| | | | | | IP4B | Analysere sine eksisterende intra- og internettløsninger og lage en plan for eventuell oppgradering for de neste hhv 1, 2-3 og +4 år. | 2 | KS | Å | vurderes koordinert med effektivisering og tidstyver; ref IP3, FF og FF-A |

Kompetanse

| # | Hovedmål | # | Delmål > Luftfartstilsynet skal: | # | Særskilte mål 2014 (iht. Tildelingsbrev) | PRI | ANSVAR (delansvar) og RAPPORTERING | KUN årsrapport | Aktiv RL | Kommentarer |
|----|--|------|--|-----|---|-------|------------------------------------|----------------|----------|--|
| H4 | Luftfartstilsynet skal ha høy kompetanse og kvalitet , særlig innenfor områdene offentlig forvaltning, tilsynsvirksomhet og luftfartsfag. | D4.1 | Rekruttere, utvikle og beholde høy og relevant kompetanse. | A | Implementere revidert rekrutteringspolicy innen 1. august 2014. | 1 | A | | | bestilling ift plan: enkel beskrivelse av prosess som forankres i LG |
| | | D4.2 | Videreutvikle og forbedre sin forvaltningskompetanse. | B 1 | Gjennomføre et forbedringsprogram for forvaltningskompetanse [...]. | 1 | J (ALLE) | | | OBS - grensesnitt mot særskilt mål D |
| | | | | C | Dokumentere nåværende kompetanse og utarbeide en plan for ønsket kompetanse innen 1. august 2014. | 2 | A (ALLE) | | | |
| | | | | D | Utvikle og ta i bruk et system for kvalitetsikring av vedtak og annen utadrettet kommunikasjon innen 1. september 2014. | 1 hhv | J, A, KS | | | OBS - grensesnitt mot særskilt mål B1 over?! 1 og 2 for hhv VEDTAK og øvrige |

* Ref punkt 4 i Tildelingsbrev for detaljert beskrivelse av "Andre forutsetninger og krav."

** Ref punkt X om tillegg i fellesføringer i Tildelingsbrev.

Vedlegg 1: Målstruktur 2014 - kort status

| Nr. | Mål | Status |
|-------|---|---|
| | Hovedmål 1: | |
| H1 | Sikkerhetsnivået i norsk luftfart skal være tilfredsstillende. | I sum er sikkerhetsnivået tilfredsstillende i norsk luftfart. |
| | Delmål | |
| 1.1. | Gjennomføre det antall adgangskontroller og virksomhetstilsyn som er nødvendig for å ivareta sikkerheten i luftfarten. | Gjennomført med noen avvik. Se vedlegg 2 for detaljer og kommentarer. |
| 1.2. | Gjennomføre HMS-tilsyn for flygende personell og flymedisinsk tilsyn i henhold til Luftfartstilsynets plan. | Gjennomført. |
| 1.3. | Ha samarbeid med Arbeidstilsynet vedrørende HMS-tilsyn. | Gjennomført. |
| 1.4. | Gjennomføre økonomitilsyn i henhold til Luftfartstilsynets plan. | Gjennomført. |
| 1.5. | Prioritere økt tilsynsaktivitet innenfor områdene flyplass og flysikring. | Gjennomført. |
| 1.6. | Anvende innsamlet og bearbeidet informasjon om ulykker og hendelser til å iverksette målrettede sikkerhetstiltak i Luftfartstilsynet. | Gjennomført, se vedlegg 5. |
| 1.7. | Følge opp anbefalte tiltak i sikkerhetsstudien for innlandshelikopter. | Gjennomført. |
| 1.8. | Utarbeide, implementere og vedlikeholde State Safety Programme (SSP). | Forslag utarbeidet og oversendt SD, videre prosess iverksatt. |
| 1.9. | Etablere en sanksjonspolicy som påvirker aktørene i luftfarten til sikkerhetsfremmende adferd. | Arbeidet nesten fullført i 2014, vil bli iverksatt i 2015. |
| 1.10. | Prioritere forberedelser og deltakelse i fora knyttet til utviklingen av EU-regelverk i samsvar med Samferdselsdepartementets EØS-strategi. | Luftfartstilsynet har jobbet for å prioritere og koordinere vår deltakelse i EASA Rulemaking Advisory Group (RAG) og i de fire Thematic Advisory Groups (TAG's) under EASA. |
| 1.11. | Følge utviklingen av økt konkurranse innen luftfarten for om mulig å identifisere eventuelle sikkerhetsmessige utfordringer. | Gjennomført, se kap 6 i årsrapporten. |
| 1.12. | Ha målrettet informasjonsarbeid om sikkerhet mot aktørene i luftfarten og samfunnet ellers. | Gjennomført, se kap 4.1.9 i årsrapporten. |
| 1.13. | Lede innlands- og offshore helikopterfora for sikkerhetsfremmende tiltak. | Gjennomført. |
| | Særskilte prioriteringer for 2014 | |

| | | |
|------|---|---|
| A. | State Safety Programme (SSP) skal være ferdig innen 1. august 2014. Utviklingen av State Safety Plan (SSp) og risikobasert tilsynsmetodikk skal prioriteres i hele virksomheten gjennom 2014. | Utkast til SSP ligger hos SD til godkjenning, samtidig pågår arbeidet med SSp. Et eget prosjekt med risikobasert tilsyn pågikk i 2014, og avsluttes i 2015. |
| B. | Utarbeide og iverksette plan for oppfølging av anbefalinger i sikkerhetsstudien for innlands helikopterflyging. | Gjennomført. |
| C. | Etablere trepartssamarbeid mellom myndighetssiden, arbeidsgiversiden og arbeidstakersiden i norsk luftfart på området HMS innen 1. mars 2014. | Gjennomført. |
| | Hovedmål 2: | |
| H2 | Samfunnssikkerhet og beredskap innen luftfartssektoren skal effektivt forebygge uønskede hendelser, og begrense konsekvensene dersom disse likevel skulle oppstå. | Gjennomført - følges kontinuerlig opp. |
| | Delmål | |
| 2.1. | Iverksette revidert mandat for sikkerhetsrådet for luftfarten (SFL) | Gjennomført. |
| 2.2. | Kontinuerlig vurdere risikoen for anslag mot samfunnssikkerheten i samarbeid med relevante myndigheter. | Gjennomført - utarbeidet Risikovurdering for sivil luftfart i Norge for 2014. |
| 2.3. | Regelmessig øve evnen til krisehåndtering. | Gjennomført (fokus på storulykke, askehåndtering og beredskapsendringer på securityområdet). |
| 2.4. | Ha et hensiktsmessig gradert samband. | LT har etablert et sikkert nettsted og innført krypterte telefoner for nøkkelpersonell. |
| 2.5. | Sikre rutiner for rask informasjonsflyt til viktige aktører på samferdselssektoren og andre sektorer. | Gjennomført. |
| 2.6. | Gjennomføre egevaluering av øvelser og håndtering av virkelige hendelser. | Gjennomført |
| 2.7. | Legge "Strategi for samfunnssikkerhet og beredskap i samferdselssektoren" (2009) til grunn for Luftfartstilsynets arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap. | Gjennomført. |
| | Særskilte prioriteringer for 2014 | |
| A. | Oppdatert risikovurdering av sivil luftfart skal være ferdigstilt 1. juli 2014. | Gjennomført. |
| B. | Luftfartstilsynet skal være ferdig med den pågående anskaffelsen av gradert samband senest 1. februar 2014. | LT har etablert et sikkert nettsted og innført krypterte telefoner for nøkkelpersonell. |
| C. | Det skal gjennomføres minst én øvelse i krisehåndtering i løpet av året. | Gjennomført. |

| | | |
|------|---|---|
| D. | En strategisk overordnet risiko- og sårbarhetsanalyse for egen virksomhet, med en strategisk plan for innretning og prioritering, samt en handlings- og tiltaksplan for Luftfartstilsynets arbeid på samfunnsikkerhets- og beredskapsområdet, skal ferdigstilles i første kvartal 2014. | Gjennomført. |
| | Hovedmål 3: | |
| H3 | Luftfartstilsynet skal være en aktiv pådriver for samfunnsnyttig luftfart. | Luftfartstilsynet har fokus på samfunnsnytte og følger opp denne føringen som en integrert del av virksomheten. |
| | Delmål | |
| 3.1. | Delta og samarbeide nasjonalt og internasjonalt for å redusere miljøulempen og for å forbedre miljøeffekter gjennom North European Airspace Block (NEFAB), ECAC og ICAO. | Gjennomført. |
| 3.2. | Identifisere mulige utfordringer som følge av økt trafikk og konkurranse, og vurdere og eventuelt iverksette tiltak rettet mot disse. | Gjennomført. |
| 3.3. | Arbeide målrettet og effektivt for bedre ytelse innenfor Single European Sky II (SESII), herunder innen North European Functional Airspace Block (NEFAB). | Gjennomført. |
| 3.4. | Kontrollere at tjenester fra Avinor AS produseres og leveres iht. vedtak og andre føringar nasjonalt og gjennom NEFAB, med spesiell vekt på leveranser iht. ytelsesplanen. | Gjennomført. |
| 3.5. | Samarbeide med Forsvaret for å sikre en best mulig koordinering mellom sivil og militær luftfart. Luftforsvaret skal involveres tidlig i prosessen ved regelverksendringer og annet regelverksarbeid som er relevant for dem. | Gjennomført. |
| 3.6. | Involvere det sivile luftfartsmarkedet så tidlig som mulig i regelverks- og andre relevante prosesser. | Gjennomført. |
| 3.7. | Prioritere arbeidet med å redusere støybelastningen fra flytrafikken ved Oslo lufthavn, Gardermoen og fra helikoptertrafikken til Nordsjøen fra Bergen lufthavn, Flesland, og Stavanger lufthavn, Sola. | Gjennomført. |
| | Særskilte prioriteringer for 2014 | |

| | | |
|------|--|---|
| A. | Utarbeide nasjonal ytelsesplan og felles ytelsesplan for NEFAB for referanseperiode II (2015-19). | Luftfartstilsynet har i 2014 ledet arbeidet med utarbeidelse av en felles ytelsesplan for NEFAB. Målene som er fastsatt i planen er av PRB (Performance Review Body) vurdert å gi et adekvat bidrag til å nå de overordnede europeiske mål innenfor alle de fire hovedområdene; miljø, kapasitet, sikkerhet og kosteffektivitet. |
| B. | Revidere støyforskriften for Oslo lufthavn, Gardermoen | Luftfartstilsynet har i 2014 arbeidet med evaluering og revisjon av forskrift om støyforebygging for Oslo lufthavn Gardermoen. Det har vært behov for en ytterligere støykartlegging av alternative løsninger i tilknytning til den ene utflygingstraséen, 01R. Sintef leverte desember 2014 en ny rapport som Luftfartstilsynet nå vurderer. |
| | Hovedmål 4: | |
| H4 | Luftfartstilsynet skal ha høy kompetanse og kvalitet, særlig innenfor områdene offentlig forvaltning, tilsynsvirksomhet og luftfartsfag. | Gjennomført - følges videre opp i 2015. |
| | Delmål | |
| 4.1. | Rekruttere, utvikle og beholde høy og relevant kompetanse. | Arbeidet har kontinuerlig fokus, og inngår i ett av satsningsområdene for 2015. |
| 4.2. | Videreutvikle og forbedre sin forvaltningskompetanse. | Gjennomført. |
| 4.3. | Ha et system for kvalitetskontroll som dekker hele virksomheten. | Dette inngår som en del av forbedringsprogrammet og vil bli gjennomført første halvdel/tertial 2015. |
| | Særskilte prioriteringer for 2014 | |
| A. | Implementere revidert rekrutteringspolicy innen 1. august 2014. | Gjennomført til 31.12.2014. |
| B. | Gjennomføre et forbedringsprogram for forvaltningskompetanse og regelverktviklingsprosesser (inkludert EØS prosesser). | Program og prosjekter er igangsatt i 2014, forventes fullført i 2015. |
| C. | Dokumentere nåværende kompetanse og utarbeide en plan for ønsket kompetanse innen 1. august 2014. | Gjennomført til 31.12.2014. |
| D. | Utvikle og ta i bruk et system for kvalitetssikring av vedtak og annen utadrettet kommunikasjon innen 1. september 2014. | Inngår i forbedringsprogrammet for forvaltningskompetanse. |
| | Hovedmål 5: | |
| H5 | Luftfartstilsynet skal ha velfungerende prosesser og effektiv utnyttelse av ressursene. | Følges opp fortløpende, og satt som ett av 4 satsningsområder for perioden 2015-18. |
| | Delmål | |

| | | |
|------|---|---|
| 5.1. | Videreutvikle enhetlig styringsmodell som skal benyttes i hele organisasjonen. | Gjennomført og videreføres i utvikling. |
| 5.2. | Praktisere en anerkjent og velfungerende gebyrstruktur. | Gjennomført og videreføres. |
| | Særskilte prioriteringer for 2014 | |
| A. | Den enhetlige styringsmodellen skal være etablert innen 1. august 2014. | Gjennomført innen 31.12.2014. |
| B. | Luftfartstilsynet skal gjennomføre en effektivitetsanalyse av organisasjonen. | Utsatt til 2015, i forbindelse med strategisk plan. |
| C. | Luftfartstilsynet skal effektivisere driften for å sikre at behovet for gebyrinntekter og overføringer over statsbudsjettet holdes så lavt som mulig, og at midlene utnyttes på mest mulig effektiv måte. | Følges opp fortløpende, og vil ha fokus i flere av de 4 satsningsområdene i perioden 2015-18. |
| D. | Luftfartstilsynet skal etablere et digitaliseringsprogram for sin virksomhet. | Gjennomført. |

Vedlegg 2:

Antall tilsyn 2014

| Område | Antall gjennomførte tilsyn | Antall planlagte tilsyn | Avvik gjennomførte - planlagte | Virkning for sikkerheten ved ev. større avvik fra planlagt produksjon |
|---|----------------------------|-------------------------|--------------------------------|--|
| Operativ utdanning- ATO/RF | 5 | 12 | -7 | Pga overgang til nytt regelverk for flyskolene ble planlagt virksomhetstilsyn for ATO endret våren 2014 fra 12 til 7. To av disse tilsynene er flyttet til første kvartal 2015. |
| Operativ utdanning- FSTD | 51 | 44 | +7 | CAE har i løpet av 2014 fått langt flere simulatorer samlet under samme organisasjon |
| Operativ fly | 74 | 91 | -17 | Av planlagte tilsyn som ikke er gjennomført, er noen utsatt på grunn av stor arbeidsbelastning i forbindelse med innføring av EASA ops. Noen av de planlagte tilsyn (9) gjelder tilsyn med OPC/simulatortrening og har ikke latt seg gjennomføre ettersom operatøren planlegger tidspunktene for disse. Avviket er ikke en risiko for flysikkerheten |
| Operativ helikopter | | | | |
| Operativ allmennfly | 8 | 13 | 5 | Årsak til avviket er ressursmangel og at planlagt aktivitet ble kansellert fra operatørens side. |
| Lufthavner, security | 24 | 23 | +1 | |
| Flyfrakt, security | 160 | 160 | 0 | |
| Flyselskap, security | 47 | 70 | -23 | |
| Andre leverandører, security | 3 | 7 | -4 | |
| Teknisk vedlikehold, virksomhetstilsyn | 81 | 68 | 13 | Ordinære virksomhetstilsyn (ute hos tilsynsobjekt/ikke ACAM)- 8 ACAM gjennomført i tillegg. |
| Teknisk allmennfly, virksomhetstilsyn | 13 | 16 | -3 | Ordinære virksomhetstilsyn (ute hos tilsynsobjekt/ ikke ACAM) |
| Teknisk utdanning, virksomhetstilsyn | 13 | 18 | -5 | Ordinære virksomhetstilsyn (ute hos tilsynsobjekt) |
| Teknisk vedlikehold, adgangskontroll | 783 | 795 | -12 | Innenfor normal variabel |
| Teknisk allmennfly, adgangskontroll | 455 | 484 | -29 | Innenfor normal variabel |
| Teknisk utdanning, adgangskontroll | 355 | 408 | 53 | Innenfor normal variabel |
| Øvrige teknisk adgangskontroll | 370 | 240 | 130 | Behandling av innleieavtaler karakteriseres som adgangskontroll. Økende. |
| Flysikring | 19 | 18 | 1 | Ingen virkning, 1 tilsyn utsatt pga av sykdom, gjennomført januar 2015 |
| Flyplass | 25 | 25 | 0 | |
| Flyleger | 7 | 8 | -1 | En flylege fornyet ikke sin godkjenning som flylege som følge av varslet tilsyn. |
| AeMC | 1 | 1 | 0 | |
| Arbeidsmiljø | 7 | 10 | -3 | Ingen forventet virkning på sikkerhet, det er kun rutineinspeksjoner som ikke er gjennomført. 3 tilsyn ble utsatt til 2015 for å bedre tilpasse tilsynet til virksomheten og fordi det ikke var forventet negative konsekvenser ved utsettelsen. |

Vedlegg 3:

Bidrag årsrapport 2014

D1.4 Gjennomføre økonomisk virksomhetstilsyn basert på tilsynsplan

Lufftartilsynet gjennomfører økonomisk tilsyn av luftfartsnæringen for å kontrollere at den økonomiske situasjonen i selskapene er på et tilfredsstillende nivå, med tanke på den mulige forbindelse mellom et luftfartsforetaks finansielle situasjon og sikkerhet. Luftfartsforetakene skal sikre at all virksomhet kan finansieres og utføres i samsvar med gjeldende krav.

Finansanalysen viser selskapenes utvikling over tid, og analysene som utarbeides viser bl.a. nøkkeltall på rentabilitet, likviditet og soliditet for luftfartsforetak som innehar AOC/operativ lisens og driftstillatelse. De økonomiske nøkkeltallene som benyttes er valgt ut for å belyse forhold som regelverket legger vekt på i vurderingen av det enkelte selskap. Det er innarbeidet indikatorer som fremhever selskaper hvor poengverdien er lavere enn en fastsatt verdi, og gir en indikator på hvilke selskap som må følges tettere opp.

Situasjonen i lufttransportforetakene

Analysen for lufttransportforetakene viser at det er til dels store variasjoner innad i bransjen. Blant annet viser analysen at antall ansatte samlet sett i lufttransportforetakene¹ ved utgangen av regnskapsåret 2013² er redusert med vel 3 % sammenlignet med 2010. Hvis vi ser på segmentene hver for seg, ser vi at antall ansatte i offshorebransjen har økt med hele 18 % fra 2010, mens øvrige luftfartsoperatører har hatt en reduksjon. Nedgangen for bransjen samlet var størst i år 2012, men ved utgangen av 2013 har antall ansatte holdt seg forholdsvis stabil. Også for 2013 er det rapportert inn at antall ansatte innen offshore helikopter har økt med 10 % siste år, mens øvrige lufttransportforetak som opererer innlands helikopter, lette fartøy/fixed wing og tunge fartøy/fixed wing har hatt en reduksjon på bortimot -10 % samlet sett.

De totale driftsinntektene for lufttransportforetakene ved utgangen av regnskapsåret 2013 var på 64 milliarder kroner, og er en økning totalt sett på 20 % sammenlignet med 2012. Den største omsetningsøkningen var i lufttransportforetak som opererer tunge fly som hadde en inntektsøkning på 21 % siste år. Også selskap som opererer offshore helikopter hadde en inntektsøkning på 11 % fra 2012, mens foretak som opererer innlands helikopter hadde en økning på 7 % siste år.

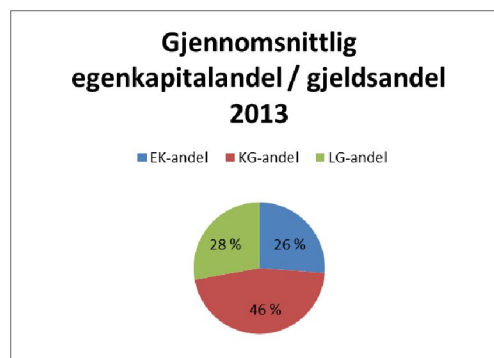
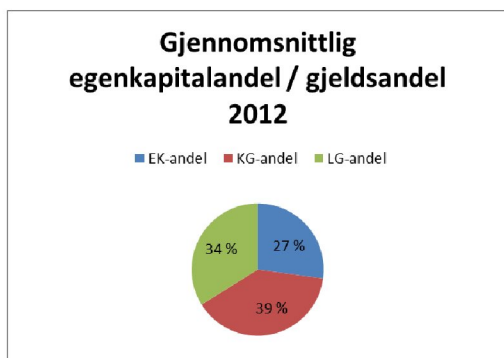
Samlet for næringen er driftsresultatet (resultat før finans og skatt) i 2013 økt med 184 % sammenlignet med 2012 og endte ut på vel 4 milliarder kroner. Men ved å ta for seg hvert enkelt segment ser vi at økningen relaterer seg til selskap som opererer innlands helikopter og flyselskap. Offshorebransjen hadde samlet sett høyere driftskostnader enn inntekter, og fikk negativt driftsresultat på -94 millioner kroner (2012: 25 millioner kroner).

Lufttransportforetakene oppnådde i 2013 et samlet årsresultat etter skatt på 354 millioner kroner, etter å ha vært negativ de foregående tre årene. Sammenlignet med 2012 var dette en øking på 730 millioner kroner. Offshorebransjen gikk med underskudd sammenlignet med 2012, etter å ha hatt positivt resultat de foregående tre årene. Innlands helikopter og selskap som opererer lette fly har klart å forbedre årsresultatet noe i løpet av siste år, mens flyselskap som opererer tunge fly samlet sett gikk med overskudd i 2013. Den samlede egenkapitalen økte i samme periode med 276 millioner

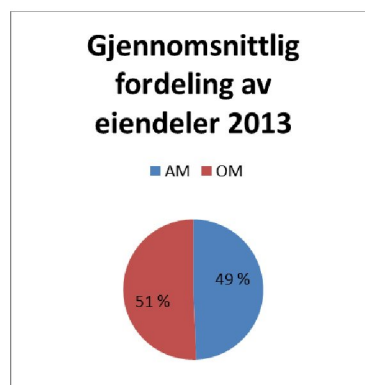
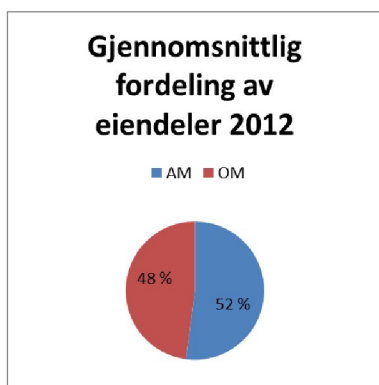
¹ Foretak med gyldig operativ lisens i 2014

² Inkluderer også selskap med avvikende regnskapsår som har flest driftsmåneder i 2013.

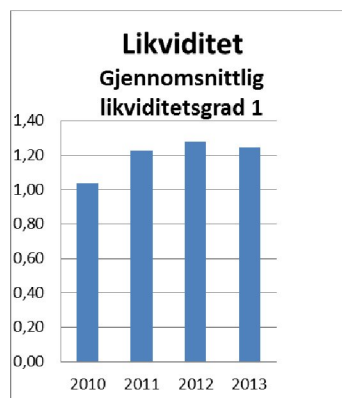
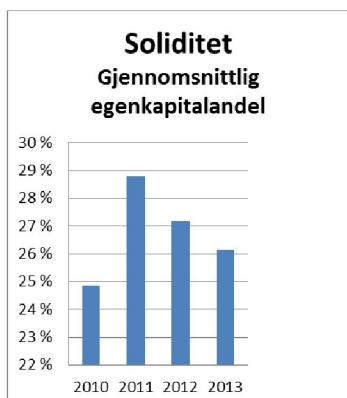
kroner, og soliditeten viser at den gjennomsnittlige egenkapitalandelen for lufttransportnæringen ligger på vel 26 % og er en nedgang fra 27 % i 2012.



Årsake til dette er at gjelden og totalkapitalen i perioden har økt. Totalkapitalen i lufttransportforetakene per 2013 utgjorde samlet sett 62 milliarder kroner, og er en økning på 2,7 milliarder kroner som blant annet relaterer seg til finansiering av nye luftfartøy. Det er imidlertid betydelige forskjeller i egenkapitalandelen hos selskapene, og 23 av selskapene har en egenkapitalandel over 20 %. Tre av selskapene har negativ egenkapital, og ytterligere tre selskaper ligger på en egenkapital mellom 3 og 12 % per 2013.



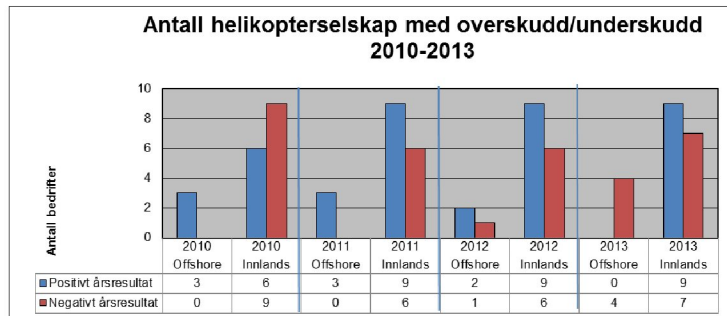
Gjennomsnittlig likviditetsgrad I for norske lufttransportforetak er forbedret noe siden 2010, og er på 1,24 poeng i 2013. Heri inngår fire selskap med en likviditetsgrad I på over 2 poeng, 11 selskap har en likviditetsgrad I mellom 1 og 2 poeng, mens 14 selskap er under anbefalt nivå som er på 1 poeng.



Tabell: Presentasjon av soliditet og likviditet fra regnskapsanalyse 2010-2013

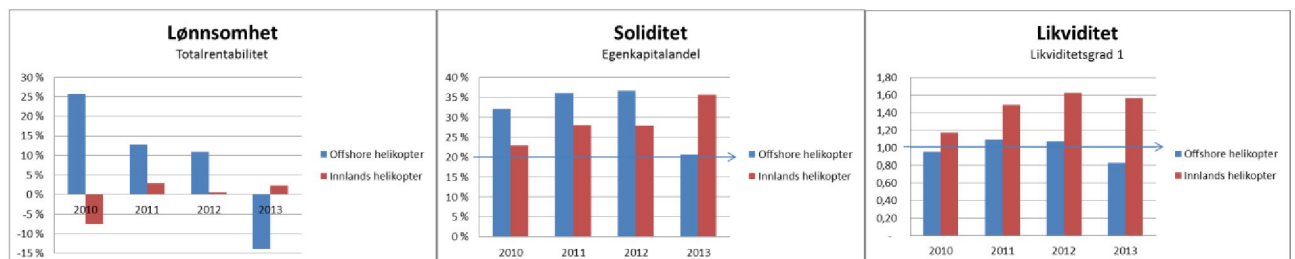
Økonomisk tilsyn helikopter offshore og innlands

Som nevnt har helikopternæringen fortsatt store økonomiske utfordringer, noe årets økonomiske tilsyn av bransjen har vist. Av totalt 20 helikopterselskap med operativ lisens per januar 2014 er andelen av selskap med overskudd redusert ytterligere ved utgangen av regnskapsåret 2013/2014. Hele 11 helikopterselskap endte ut med negativt årsresultat, og sammenlignet med 2012 hvor 7 av selskapene endte ut med negativt årsresultat av totalt 18 helikopterselskap i 2012.



Tabell: Antall helikopterselskap med overskudd/underskudd 2010-2013

Helikopterselskapene hadde en samlet omsetning på 5.632 millioner kroner i 2013, noe som er en økning på 10 % sammenlignet med 2012 og 23 % sammenlignet med 2010. Av dette hadde offshoreselskapene en omsetningsøkning på 11 % i 2013 og innlands helikopter en økning på 7 %. Til tross for omsetningsøkningen i bransjen fikk helikopterselskapene samlet sett et negativt driftsresultat på -11,2 millioner kroner i 2013. Hele åtte av 20 selskaper fikk negativt driftsresultat i 2013. Årsresultatet endte sammenlagt negativt med 73 millioner kroner, og 11 av selskapene gikk med tap i 2013. Sammenlignet med 2012 var driftsresultatet sammenlagt på 64,6 millioner kroner, og gav et årsoverskudd på omtrent 6 millioner kroner i 2012. Syv helikopterselskap endte ut med negativt årsresultat i 2012.



Tabell: Presentasjon av nøkkeltall fra regnskapsanalyse 2010-2013

C

Soliditeten er for offshore-bransjen redusert fra 36 % i egenkapitalandel til 20 %, mens den for innlands helikopter næringen er øket fra 28 % til 36 %. Totalkapitalen er øket for offshorebransjen noe som skyldes at gjelden er økt med 18 % ved utgangen av 2013. Likviditeten er redusert og gjennomsnittlig likviditetsgrad 1 for offshorenæringen var sammenlagt på 0,92 i 2013 og for innlands helikopter på 1,57.

D1.11 Følge utviklingen av økt konkurranse innen luftfarten for om mulig å identifisere evt. sikkerhetsmessige utfordringer

Antall økonomiske tilsyn og avvik i 2014

Ved utgangen av 2014 hadde 9 flyselskap og 20 helikopterselskap gyldig AOC/operativ lisens til utøvelse av ervervsmessig lufttransport. I løpet av 2014 ble det gjennomført økonomisk tilsyn av til

sammen 16 av disse lufttransportforetakene med AOC/operativ lisens. I tillegg ble det gjennomført 5 ad-hoc-baserte tilsyn fordelt på ett selskap med driftstillatelse, en lufthavn, to undervisningsorganisasjoner og et verksted. I løpet av året ble det funnet fire avvik, som alle er åpne ved utgangen av året. Selskapene har frist på å lukke varsel primo 2015. Tabellen nedenfor viser antall selskaper med avvik som har fått varsel om å forbedre selskapets finansielle situasjon ved virksomhetstilsyn for de siste fem årene.

| Selskap med: | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|---------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Stor lisens | - | - | 1 | - | 1 |
| Liten lisens | 4 | 1 | 1 | 3 | 3 |
| FTO/TRTO/ATO | 1 | - | - | 1 | - |

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

Et av lufttransportforetakene med avvik i 2013 fikk suspendert lisensen og ble meldt konkurs i januar 2014.

Vedlegg 4:

Oppfølging av rapporter og tilrådinger fra havarikommisjoner

Oppfølging av tilrådinger fra havarikommisjoner

Tabellen under viser antall avgitte, lukkede og åpne sikkerhetstilrådinger fra og med utgangen av 2004. Som det framgår av tabellen, har Luftfartstilsynet også i 2014 lukket flere sikkerhetstilrådinger enn havarikommisjonene har utstedt. I løpet av 2014 har Luftfartstilsynet lukket i fire sikkerhetstilrådinger, deriblant en tilråding fra 2006 som ble gjenåpnet av Luftfartstilsynet i 2010 og som omhandlet innføring av prosedyre for avgangsklarering. En standardisert takse- og avgangsklarering er nå innført ved samtlige norske kontrollenheter.

| Årstall | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|---------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Avgitte tilrådinger | 52 | 59 | 49 | 37 | 15 | 28 | 12 | 20 | 10 | 11 | 1 |
| Lukkede tilrådinger | 29 | 36 | 18 | 37 | 41 | 96 | 27 | 26 | 15 | 13 | 4 |
| Åpne tilrådinger | 85 | 108 | 139 | 139 | 113 | 45 | 29 | 23 | 17 | 15 | 12 |

Antall avgitte, lukkede og åpne sikkerhetstilrådinger ved utgangen av årene 2004-2014

Luftfartstilsynet lukket fire sikkerhetstilrådinger i 2014, mens Statens havarikommisjon for transport ikke utstedte noen sikkerhetstilrådinger i samme periode. Luftfartstilsynet mottok kun en sikkerhetstilråding i 2014. Den ble avgitt av Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (tysk havarikommisjon) i forbindelse med helikopterulykken i Neüstadter Bucht i 2012 med en norsk operatør.

Tabellen under viser antall åpne sikkerhetstilrådinger per 31. desember 2014 fordelt på hvilket år tilrådingen ble utstedt og hvilken enhet i Luftfartstilsynet som er hovedansvarlig for oppfølgingen. Som det fremgår av tabellen var det ved utgangen av 2014 til sammen 12 åpne sikkerhetstilrådinger. De fleste åpne tilrådingene er på flyplass- og flysikringsområdet, og hele seks av dem ble gitt i temarapporten om vinteroperasjoner og glatte baner (rapport SL 2011/10). Oppfølgingen av disse involverer ICAO, som har meldt at de vil jobbe med tilrådingene i flere år. Det vil følgelig ta relativt lang tid før oppfølgingen ferdigstilles og disse tilrådingene kan lukke. Luftfartstilsynet følger arbeidet i ICAO tett ved at en av våre medarbeidere leder den relevante arbeidsgruppen i ICAO. To ganger i året rapporterer Luftfartstilsynet til Samferdselsdepartementet detaljer om arbeidet med hver enkelt av de åpne tilrådingene.

| Ansvarlig enhet | Årstall for utstedelse | | | | SUM |
|---------------------------------|------------------------|------|------|------|-----|
| | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | |
| Seksjonen for flysikring | | 2 | 1 | | 2 |
| Seksjon for flyplass | 6 | | 1 | | 7 |
| Seksjon for operativ allmennfly | | | | | 0 |
| Seksjon for operativ fly | | | | | 0 |
| Seksjon for operativ helikopter | | | 1 | 0,5 | 1,5 |
| Seksjon for operativ utdanning | | | | | 0 |
| Seksjon for teknisk vedlikehold | | | | 0,5 | 0,5 |
| Seksjon for teknisk allmennfly | | | | | 0 |
| Luftfartstilsynet | 6 | 2 | 3 | 1 | 12 |

Antall åpne sikkerhetstilrådinger per 31. desember 2014 fordelt på utstedelsesår og hvilken enhet i Luftfartstilsynet som er hovedansvarlig for oppfølgingen.

Rapporter fra havarikommisjoner

Luftfartstilsynet mottok i 2014 totalt 16 utkast til rapport fra havarikommisjoner. En drøy tredjedel av disse utkastene omhandler hendelser innenfor innlands helikoptersegmentet. Hendelsene her er av både operativ og teknisk karakter. En tredjedel av utkastene omhandler hendelser innenfor allmennflysektoren. Luftfartstilsynet har i høringsuttalelsene særlig fokus på at sikkerhetstilrådingene blir hensiktsmessig utformet.

Totalt mottok Luftfartstilsynet 13 endelige havarirapporter fra Statens havarikommisjon for transport (SHT), samt henholdsvis en rapport fra svensk, dansk og tysk havarikommisjon, totalt 16 rapporter. Luftfartstilsynet har i løpet av året forsterket arbeidet med å følge opp slike rapporter. Vi vurderer alt innholdet i rapportene, ikke bare eventuelle sikkerhetstilrådinger, med tanke på mulige tiltak som kan bedre flysikkerheten. Dette har vi formalisert i en prosedyre der ansvaret til både ansvarlig saksbehandler (inspektør) og seksjonssjef er tydeliggjort.

Vedlegg 5:

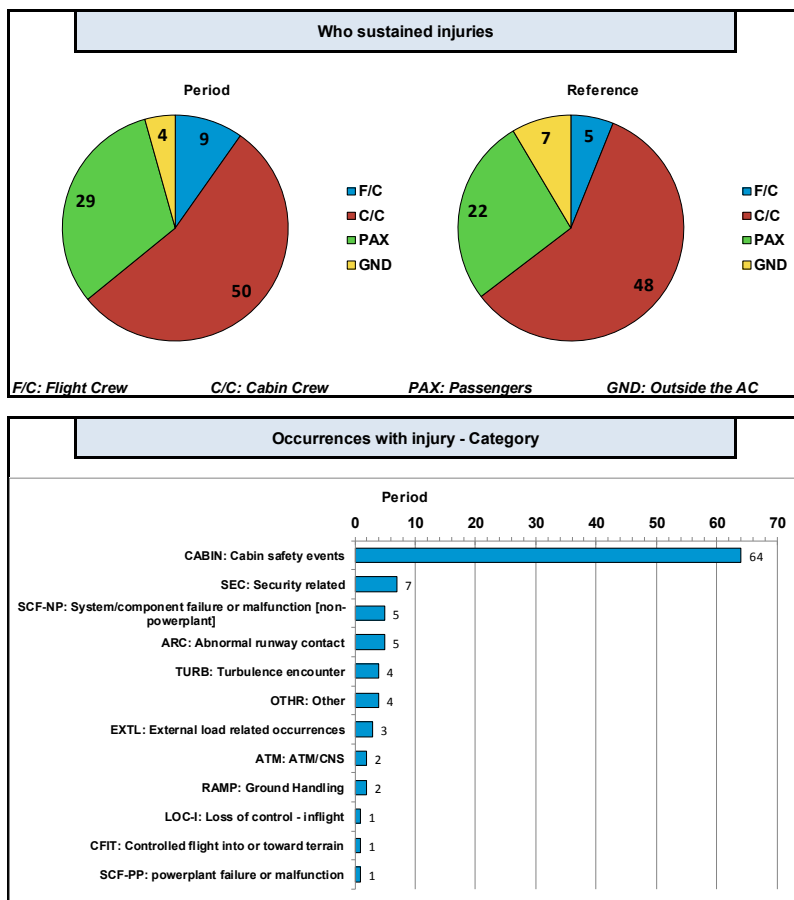
Sikkerhetsinformasjon basert på innrapporterte ulykker og hendelser, og tilgjengeliggjøring av informasjonen internt og eksternt

Ulykker

Innenfor passasjertransporten i norsk luftfart – med fly og offshore helikopter – ble ingen passasjerer eller besetning alvorlig skadd i 2014. Det skjedde imidlertid to fatale ulykker med norsk luftfartøy i fjor. Et redningshelikopter kolliderte med høyspentlinje ved Sollihøgda i januar. To besetningsmedlemmer omkom og den tredje ble alvorlig skadd. Seinere, i mars, havarerte et mikrofly på et islagt vatn utfor Voss, og begge om bord omkom.

Innen ruteflyging skjedde det to ulykker i fjor som resulterte i større skade på flyene. Det var en bakkekollisjon (GCOL) med en taksende Boeing 737 som kolliderte med avisingsbil på Sola, og en ground handling-ulykke (RAMP) der en servicebil kjørte inn i skroget til en Boeing 737 på oppstillingsplassen i London/Gatwick. Ingen personer om bord på flyene ble skadd, og disse typene materielle ulykker kjennetegnes nettopp ved at de ikke skader personer om bord. Under ground handling-ulykka på Gatwick ble imidlertid person som arbeidet med betjening av flyet på bakken alvorlig skadd. Det var ingen alvorlige hendelser med tyngre norske fly i fjor, men en hendelse med stort utenlandsk fly som opplevde alvorlig ising med tap av høyde underveis, og som undersøkes videre av SHT.

I overvåking av personskader for norsk luftfart ser vi at det er mindre skader på personer i kabinen som dominerer, der kabinbesetning eller passasjerer får mindre klem-, støt- eller brannskader. En indikator som ble etablert i 2014 følger omfang av personskader med fordeling på blant annet skadegrad, hendelseskategorier og flygefase. Et utdrag fra indikatoren framgår i figuren under.



I 2014 skjedde også tragiske situasjoner der personer omkom, men som ikke var en konsekvens av en luftfartsulykke eller en luftfartshendelse, og de faller derfor utenfor flysikkerhetsdefinisjonen. I 2014 handlet dette om en blindpassasjer i hjulbrønn og selvmord underveis i en passasjerflyging med helikopter.

For innlands helikopter har det funnet sted en dødsulykke i sju av de siste ti årene, samtidig som den totale ulykkesfrekvensen målt mot aktivitet har falt betydelig. I tillegg til den fatale ulykken ved Sollihøgda med et redningshelikopter, skjedde en ulykke med et nytt, lett helikopter som mistet motorkraft rett etter avgang på Dovrefjell. Her ble en person om bord alvorlig skadd.

En ny sikkerhetsindikator («luftfartshinder», se figuren under) ble etablert i fjor med tanke på å overvåke omfang, alvorlighet og involvering i hendelser (og ulykker) der luftfartøy kommer i konflikt med et hinder. Selv om luftfartshinder er vidt definert, som ikke-naturlig konstruksjon som strekker seg opp fra bakken, handler det oftest om ulike typer spenn og kabler når vi ser på konflikter med luftfartøy. Her inngår nærpasering av spenn som besetning ikke var klar over, men også kollisjoner

der besetningen klarer å gjennomføre en sikkerhetslanding. Slike spenn er en utfordring for innlands helikopterflyging, både under arbeid med/vedlikehold av kraftlinjer, men også for øvrig helikopterflyging i lav høyde.



34. Aviation obstacles

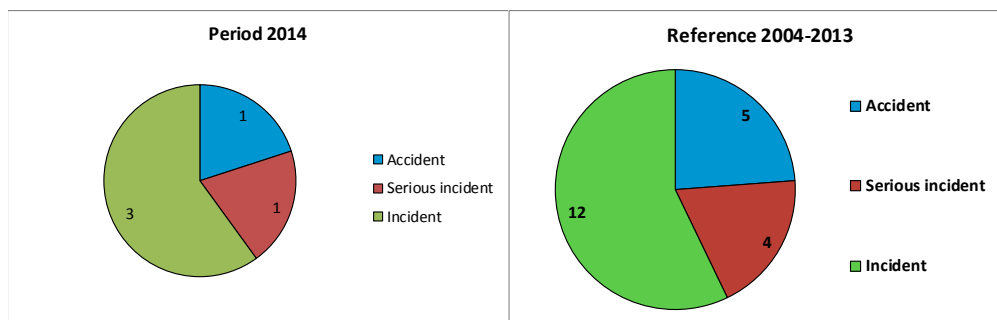
Updated: 14.1.2015

Period: 2014

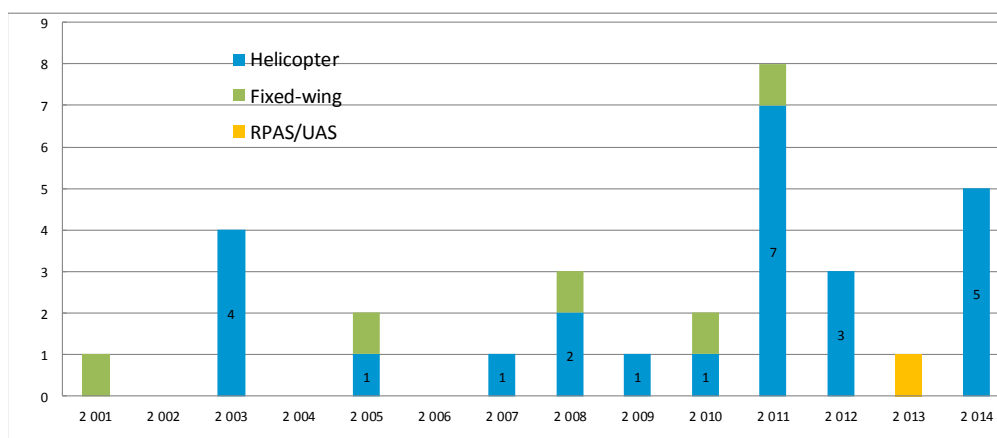
Reference Period: 2004-2013

Occurrences involving collision or near-collision with obstacles - such as wire, cable, power line, tall structure, mast, pole or crane during airborne phases. Terrain, buildings and airborne objects not attached to ground are excluded from this spi.

Collisions/near-collisions - by class



Collisions and near-collisions - yearly count



Denne indikatoren viser også fordeling for hendelsene på høyde over bakken og helikoptertype fordelt på de aktuelle flygefasene. Også typiske offshore-hendelser, der helikopter kommer i konflikt med kranbevegelser eller andre hindre under landing på installasjonene offshore, inngår som egne diagram i indikatoren.

2014 var nok et år uten ulykke for helikoptertransporten offshore, men også for lette kommersielle fly som hadde siste ulykke i 2008.

Innen allmennflyging omkom begge i mikroflyet som havarerte på islagt vatn utenfor Voss i mars. Ulykker, alvorlige hendelser og hendelser er ikke direkte tilgjengelig når det gjelder mikrofly, siden mikroflyklubben i NLF fører egne oversikter og ikke er underlagt det vanlige

hendelsesrapporteringsregimet til myndighetene. Ser vi utelukkende på fatale ulykker, som vi må anta er offentlige kjent, så representerer ikke den fatale ulykka i fjor noen negativ utvikling i fatal ulykkesfrekvens. Tvert imot viser fatal ulykkesfrekvens for norske mikrofly i siste tiårs periode en lavere verdi enn både det vi hadde i Norge på 90-tallet, og i forhold til referanser fra våre naboland, Sverige og Finland. Fatal ulykkesfrekvens for norske mikrofly er likevel som antatt vesentlig høyere enn det vi finner for den lette kommersielle luftfarten, og også høyere enn for vanlig privat motorfly og seilfly.

Vanlig privat motorfly hadde kun en ulykke i fjor, et historisk lavt tall for denne typen luftfart. Og ingen private helikoptre eller seilfly hadde ulykke i norsk luftfart i fjor.

Hendelser

Av alvorlige hendelser i 2014 legger vi først merke til to alvorlige nærpasseringer i Farris TMA i mai. Den første skjedde da et amerikansk registrert privatfly klatret gjennom sin tildelte høyde ut fra Torp og kom i konflikt med et lett skolefly som foretok en unnamanøver. Noen dager seinere opplevde et fly med fallskjermhoppere som klatret ut fra Geiteryggen et flygende objekt som passerte nært i 4800 fots høyde. Objektet var antatt å være et radiostyrt luftfartøy, men SHT undersøker saken videre.

For innlands helikopterflyging skjedde tre alvorlige hendelser med velkjente forløp som var svært nært å resultere i ulykker. Først en situasjon med tap av visuelle referanser og kollisjon med spenn før en vellykket sikkerhetslanding. På sommeren erfarte et lett helikopter sterkt vindskjær som dro helikopteret ned i bakken uten at kontrollen ble fullstendig tapt, og den siste hendelsen involverte teknisk feil på halerotor, men heldigvis i så lav høyde at piloten klarte å fullføre landingen.

Noen utvalgte sikkerhetsindikatorer som viste en negativ utvikling (økning i antall hendelser) for 2014 var «avvik fra tildelt høyde», «uregjerlige passasjerer», «fuglekollisjon» og «skade på luftfartøy» – alle med sanntidsoppdatering på våre internettsider. Spesielt omfanget på fuglekollisjoner bekymrer, både med tanke på de kostnadene og mindre materielle skader dette faktisk forårsaker, men også med tanke på skadepotensialet ved kollisjon med store fugler eller fugleflokker. Også skader som påføres luftfartøy under bakkehåndtering øker vesentlig, og langt mer enn den moderate økningen i flybevegelser for fjoråret skulle tilsi.

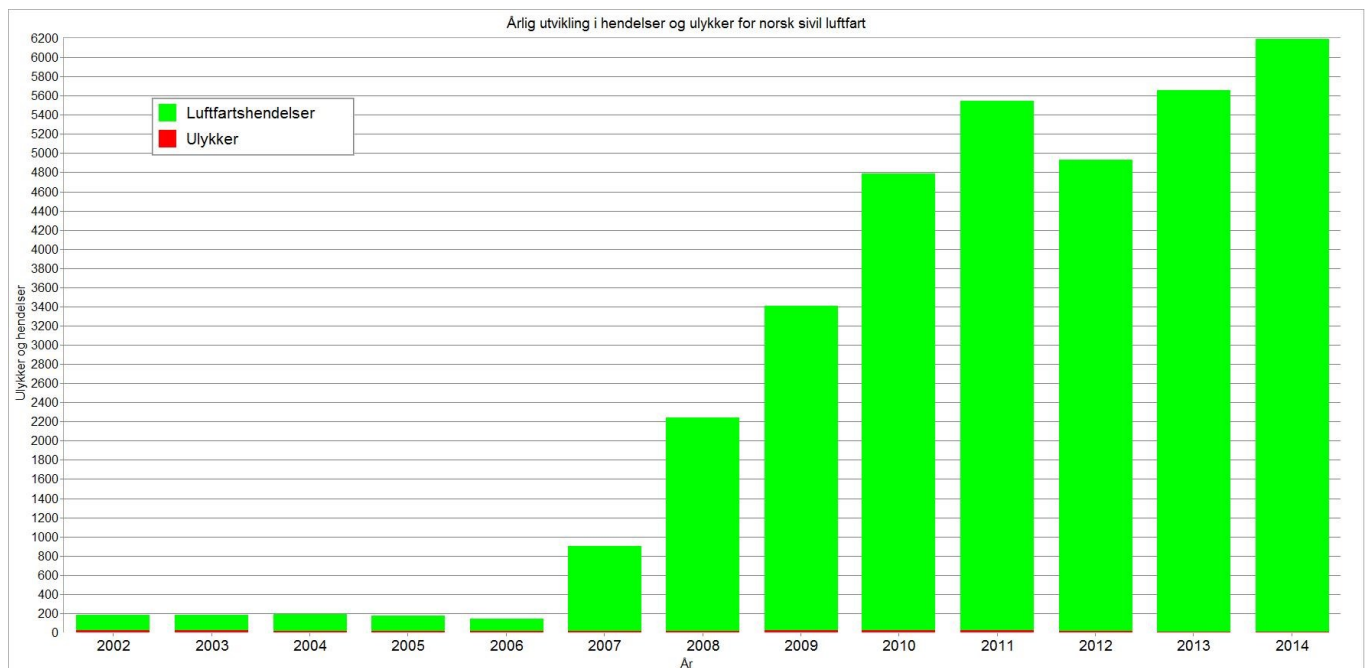
Formidling av sikkerhetsinformasjon fra ulykker og hendelser

Analyseavdelingen har etablert nye indikatorer internt i LT som vi ønsker å publisere ikke-sensitiv informasjon fra. Disse er «utforkjøring fra rullebane», «tap av separasjon», «luftfartshinder» og «personskader». De inngår i ukentlig oppdatering og vil gjøres tilgjengelig som nasjonale nivåer på

våre internettsider etter en innledende forankring hos de mest involverte aktørene. Denne forankringen med de mest involverte organisasjonene skal sikre at man ikke eksponerer bidrag til hendelsene i en så stor grad at vi risikerer at åpenheten og rapporteringsvilje reduseres på sikt.

I 2014 klarte Europa, gjennom «Network of Analysts», å presisere det mest overordna uttrykket for flysikkerhetsmåling, eller Tier 1 SPI (Safety Performance Indicator) for den kommersielle luftfarten. Det innebærer en enkel sektorisering for tunge og lette fly og tilsvarende for tungt og lett helikopter. Gjennom et standardisert uttrykk for ulykker normalisert mot antall landinger, vil vi få referanser på dette nivået fra andre land, og samtidig kunne uttrykke et europeisk nivå for de ulike sektorene. En slik forsmak fikk vi allerede i fjor, da helikoptersikkerheten på norsk og britisk sektor ble eksponert gjennom media og for aktørene, noe som la grunnlaget for et større analyse- og sikkerhetsarbeid på britisk side.

Rapporteringsgraden og antall saker har fortsatt å øke for norsk luftfart fram til i dag, slik figuren under viser. For de totalt 6200 sakene (ulykker og hendelser) som ble tatt inn i nasjonal database for 2014, ble det sendt inn 7300 hendelsesrapporter, siden det er mange typer hendelser som belyses fra flere personellgrupper. For 2014 isolert sett, så har vi endelig fått harmonisert nivået på hendelsesrapportering fra våre tre større flyselskap, samtidig som vi har etablert kanal fra de som leverer meteorologiske tjenester til luftfarten. Også offshoreselskapene og mange større og mindre luftrafikkenheter og flyplasser har åpen og sunn rapportering, selv om det fortsatt finnes enkelte unntak.



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