



Luftfartstilsynet
CIVIL AVIATION AUTHORITY - NORWAY

Årsrapport 2015

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.

Instruks for Luftfartstilsynet 12. juni 2009

1. Innhold

1. Innhold	2
2. Leders beretning.....	3
3. Introduksjon til virksomheten og hovedtall	5
4. Årets aktiviteter og resultater	7
4.1 Flysikkerhet	7
4.1.1 Risikobasert tilsyn og Safety Risk Management (SRM)	7
4.1.2 Flyoperativt område	7
4.1.3 Teknisk område	9
4.1.4 Flymedisinsk område	10
4.1.5 Arbeidsmiljø i luftfarten.....	11
4.1.6 Flyplass – og flysikring	11
4.1.7 Security.....	12
4.1.8 Økonomisk tilsyn	13
4.1.9 Norges Flysikkerhetsprogram (State Safety Program).....	14
4.1.10 Ubemannede luftfartøy (RPAS).....	15
4.1.11 Måltrettet informasjonsarbeid	16
4.2 Samfunnssikkerhet og beredskap	16
4.3 EØS-arbeid	17
4.4 Samfunnsnytte	18
4.5 Ressurser, rammefaktorer og effektivitet	20
4.6 Kompetanse	21
5. Styring og kontroll i virksomheten	23
6. Vurdering av fremtidsutsiktene.....	25
6.1 Generelt	25
6.2 Virksomhetens rammefaktorer	25
6.2.1 Globalisering og økt konkurranse i luftfarten	26
6.2.2 Teknologiutviklingen i flyindustrien.....	26
6.2.3 Miljø i luftfarten	26
6.2.4 Flysikkerhet i Nordområdene.....	27
6.2.5 Samfunnssikkerhet og beredskap	27
7. Årsregnskap	28
7.1 Ledelsens kommentar til årsregnskapet 2015.....	28
7.2 Årsregnskap	29

Vedlegg:

1. Målstruktur 2015, kort status
2. Antall tilsyn for perioden
3. Oppfølging av rapporter og tilrådninger fra havarikommisjonen
4. Sikkerhetsinformasjon basert på innrapporterte ulykker og hendelser

2. Leders beretning

Globaliseringen og den sikkerhetspolitiske situasjonen er to viktige drivkrefter for de endringene vi så i luftfarten i 2015. Globaliseringen bidrar til knallhard konkurranse mellom flyselskapene som hele tiden må gjøre endringer for å overleve. Det er fortsatt positiv vekst i flytrafikken, med den største veksten i Asia og Gulf-området.

Uroen i verden medfører større satsing på securitytiltak. Ulykken med Metrojet-flyet som styrtet etter avgang fra flyplassen i Sharm El Sheikh, viser at securitytilstanden er varierende og at det er behov for bedre samarbeid mellom landene for å sikre en tilfredsstillende standard.

Norge berøres av de samme utviklingstrendene, og flyselskapene i våre områder må både være kostnadseffektive og kreative for å hevde seg i konkurransen. For første gang på flere år ser vi en stagnasjon i veksten i flytrafikken i Norge. Hovedårsaken er fallet i oljeprisen og innenfor offshore helikopter har dette medført en betydelig overkapasitet.

Ulykkesstatistikken bekreftet en positiv utvikling innen flysikkerhet i 2015. Det har aldri vært færre fatale ulykker på verdensbasis for passasjerfly enn i 2015. Dette er en videreføring av en langvarig trend. Også i Norge har vi en god sikkerhetsstatistikk, selv om det er noen segmenter vi følger spesielt med på. Innlands helikopter hadde ingen ulykker med fatalt utfall i 2015, men fremdeles var det ulykker og alvorlige hendelser i segmentet som fort kunne ha endt opp med fatal utgang. Vi registrerer også at trenden med fatale ulykker innen mikrofly fortsetter, og Luftfartstilsynet ønsker derfor å rette større oppmerksomhet mot denne virksomheten fremover.

Germanwings-ulykken 23. mars 2015 var en meget spesiell ulykke og avdekket svakheter i dagens regler og prosedyrer for medisinsk sertifisering og varsling. Det er identifisert flere mulige tiltak for forbedringer både i det felleseuropeiske – og det nasjonale regelverket.

Air Baltic-saken der en flybesetning ble stoppet mens de klargjorde for flyging i alkoholpåvirket tilstand, har medført økt oppmerksomhet knyttet til misbruk av alkohol og rusmidler i luftfarten. En kartlegging av omfanget av misbruk og vurdering av mulige tiltak ble derfor påbegynt høsten 2015.

Den voldsomme utviklingen innen dronevirksomheten fortsatte i 2015, og Luftfartstilsynet ga mer enn 500 godkjenninger til RPAS-operatører i løpet av året. En viktig milepæl var ferdigstillelsen av forskrift om luftfartøy som ikke har fører om bord, som ble vedtatt og iverksatt 31. november 2015.

Flysikringsområdet ble i mai 2015 gjenstand for EASA Standardiseringsinspeksjon. Dette var første inspeksjon av Luftfartstilsynet etter at EASA utvidet sitt kompetanseområde til å omfatte ANS/ATM. Selv om inspeksjonen resulterte i flere avvik, må dette ses i sammenheng med forbedringsarbeidet som på sikt vil bedre interne og eksterne prosesser for Luftfartstilsynet.

Gjennom 2015 har Luftfartstilsynet fortsatt arbeidet med å etablere et flysikkerhetsprogram for Norge. Dette er et omfattende arbeid som vil ta flere år og i løpet av 2015 prioriterte vi arbeidet med flysikkerhetsmål, risikobasert tilsyn og overordnet styring av flysikkerheten.

Reaksjonspolicy ble implementert i 2015, og vi mener at vi etter kort tid kan se effekter av dette.

Luftfartstilsynet har en viktig rolle i forbindelse med samfunnssikkerhet og beredskap og i 2015 startet vi implementeringen av et databasert krisehåndteringsverktøy. Det vil forbedre vår evne til å håndtere kriser gjennom bruk av logging, varslingssystemer samt rapportering til Samferdselsdepartementet og informasjonsutveksling med andre etater.

I 2015 har vi sett resultater av langvarig og målrettet arbeid for å sikre at nye EU-rettsaker blir gjennomført til riktig tid. Tiden fra publisering av rettsaker til vedtak i EØS-komiteen og gjennomføring i norsk rett er blitt kortere. Gjennom arbeidet har Luftfartstilsynet i fjor fullført arbeidet med en konseptbeskrivelse for regelverksarbeidet vårt. Konseptbeskrivelsen er en helhetsbeskrivelse av hvordan vi planlegger, organiserer og gjennomfører arbeidet med regelverksutvikling i Luftfartstilsynet.

Luftfartstilsynet fastsatte 17. desember 2015 ny forskrift om støyforebygging for Oslo lufthavn. Forskriften gjelder fra 26. mai 2016 og formålet med den er å unngå unødige støybelastninger i områdene rundt Oslo lufthavn, og samtidig ivareta hensynet til sikkerhet, operative forhold, kapasitet og andre miljøforhold.

Luftfarten er mangeartet og det er stadig nye områder som krever vår oppmerksomhet. Luftfartstilsynet har over tid blitt tildelt budsjetter uten reell økning i kjøpekraften. Når oppgavene blir flere, blir det derfor mer og mer utfordrende å få ressursene til å strekke til. Luftfartstilsynet arbeider derfor med sikte på å få til en effektivisering for å bli bedre i stand til å løse fremtidens oppgaver. En spesiell utfordring for en liten etat er å skaffe investeringsmidler for å øke effektiviteten gjennom digitalisering.

3. Introduksjon til virksomheten og hovedtall

Luftfartstilsynet har hovedansvaret for tilsynet 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 og har hovedkontor i Bodø. 31. desember 2015 var vi 182 ansatte, hvorav 70 var kvinner og 112 var menn. I toppledergruppen er det 40% kvinner og 60% menn, mens det i utvidet ledergruppe er 21,5% kvinner og 78,5 % menn. Gjennomsnittsalderen blant våre ansatte er 49,5 år. Turnover var lav i 2015, helt nede på 4,3%, 7,5% dersom vi også tar hensyn til avgang for pensjon.

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, informasjon og kommunikasjon, samt samfunnssikkerhet og beredskap.

Luftfartstilsynet fører tilsyn med at aktørene i norsk luftfart følger de lover, regler og forskrifter som til enhver tid gjelder. For å sikre at dette skjer fører vi tilsyn med blant annet flyselskaper, flyverksteder, flyskoler, luftfartøyer, sertifikatnehavere, lufthavner og landingsplasser for helikoptre.

Luftfartstilsynet utsteder også sertifikater og godkjenninger til personer og næringsaktører i norsk luftfart, som flyselskaper, verksteder, piloter og kabinpersonell, lufthavner, flysikringstjenester og flygeledere.

Ansvar for å innføre og tilpasse nasjonalt og internasjonalt regelverk på luftfartsområdet ligger også hos oss, i tillegg til at vi lager forskrifter for norsk luftfart der det er nødvendig. I løpet av de årene Luftfartstilsynet har eksistert har regelverket for sivil luftfart gått fra å være nasjonalt til i stadig større grad bli utviklet og styrt av EU. At Norge og flere land i Europa nå følger et felles EU-regelverk gjør at vi på svært 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 det europeiske flysikkerhetsbyrået EASA¹ og FNs organisasjon for sivil luftfart ICAO².

Stein Erik Nodeland er fra og med 1. august 2012 luftfartsdirektør.

Norske luftfartøyer utgjør i dag en betydelig andel av tung europeisk luftfart og sikkerheten for passasjerer som flyr med norske rutenet og til og fra installasjonene på norsk kontinentalsokkel er høy. Antallet flybevegelser og passasjerantall her i landet har økt jevnt over flere år og i 2015 utgjorde rutenetflygninger mer enn 683 000 flytimer, 463 000 landinger og 44 millioner passasjerer. Selv om totaltallet for året som helhet viste en positiv utvikling, var det en stagnasjon i antall flybevegelser og passasjerantall i siste halvdel av 2015. Dette

¹ European Aviation Safety Agency

² International Civil Aviation Organization

knytter seg først og fremst til den økonomiske utviklingen som følge av fallet i oljeprisen. Dette gjaldt også innen offshore helikopter med en nedgang på 30% i trafikken sammenlignet med året før. Innlands helikopter er den sektoren som vokste mest i 2015 med en økning på 10% i flytimer.

Gjennom bransjens pålagte innrapportering av ulykker og hendelser presenterer Luftfartstilsynet oppdaterte ulykkesrater for norske luftfartøyer innenfor ulike typer flyging. Sammen med ulykkeskategorier (typer ulykker) representerer de det oppnådde flysikkerhetsnivået 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 så representerer de kjente årsaker og feil som kunne ha ledet frem til en ulykke. Disse sikkerhetsindikatorene 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 vært involvert i hendelsene.

4. Årets aktiviteter og resultater

4.1 Flysikkerhet

Sikkerhetsnivået i norsk luftfart var i 2015 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.

Det var ingen ulykker eller alvorlige personskader innen kommersiell passasjerflyging i Norge eller om bord på kommersielle norske luftfartøy i 2015. For innlands helikopter fant det sted tre ulykker med norske helikoptre, i tillegg til et havari med et svensk helikopter i indre Troms. En person om bord og en person på bakken ble alvorlig skadd i disse fire ulykkene. For allmennflyging skjedde det en dødsulykke i mikroflymiljøet i 2015 slik det dessverre også gjorde i 2014.

Nærmere informasjon om ulykker og hendelser finnes i vedlegg 4.

4.1.1 Risikobasert tilsyn og Safety Risk Management (SRM)

Tidlig i 2015 etablerte Luftfartstilsynet et prosjekt hvor etablering av funksjonen Safety Risk Management (SRM) skulle utredes. Etableringen av SRM har sin begrunnelse både i eksterne krav og forventninger, samt interne utviklingsprosesser som skal fylle målsetningene i det nasjonale flysikkerhetsprogrammet (State Safety Program – SSP).

Parallelt med at risikobasert tilsyn får innhold, der risikoaspekter fra norsk luftfart naturlig skal prege planlegging og gjennomføring av inspeksjonsaktiviteten, må statens fagmyndighet på flysikkerhet (Luftfartstilsynet) ha en tverrfaglig funksjon som ut fra tilgjengelig informasjon og tilstandsbilder forsøker å styre flysikkerhetsutviklingen i ønsket retning (SRM). En viktig gevinst fra risikostyring av flysikkerheten i norsk luftfart vil være at avveininger og prioriteringer blir mer tydelige, og at sikkerhetstilstanden og effekter av sikkerhetsarbeidet kan dokumenteres bedre.

Høsten 2015 ble denne funksjonen bestemt etablert. Formålet er å ha ansvar for å ta frem og ajourholde et helhetlig bilde over sikkerhetstilstanden inkludert risiko og ytelse i norsk sivil luftfart. SRM-funksjonen gir råd og støtter Luftfartsdirektøren og tilsynsdirektørene i sine prioriteringer, planer og sin informasjon.

Utvikling av metode og standardisering av risikobasert tilsyn har som nevnt også stått i fokus i 2015. Blant annet er vi i gang med å standardisere både språk og verktøy (maler for brev, rapporter og lignende), noe som gir et nødvendig grunnlag for å kunne utvikle felles metoder. Vi har også etablert et tilsynsforum der inspektørene møtes jevnlig for å diskutere og bli enige om viktige aspekter ved tilsynsvirksomheten. Overordnet tema i tilsynsforum er hvordan vi planlegger, gjennomfører, følger opp og evaluerer våre tilsyn og eventuelle tilhørende avvik.

4.1.2 Flyoperativt område

Vårt inntrykk er at norske operatører jobber aktivt og målrettet med sikkerhet, men innenfor noen områder er det fremdeles utfordringer. Det er fortsatt nødvendig med spesiell oppmerksomhet rettet mot innlands helikopter, og innenfor offshore helikopter kan en endret markedssituasjon bety nye utfordringer for sikkerhetsarbeidet. Innføringen av et nytt

regelverk og en eventuell oppmykning av kravet til norsk AOC vil kunne gi konsekvenser vi skal være spesielt oppmerksomme på.

Trenden med fatale ulykker innen mikrofly fortsetter. Utviklingen for denne flytypen har vært stor, og flyene er mye mer avanserte nå enn når denne klassen ble introdusert.

Luftfartstilsynet vil derfor rette mer oppmerksomhet mot dette segmentet i tiden som kommer.

Vi ser også en fortsatt stor økning i aktiviteten med droner. Stadig større droner tas i bruk, noe som medfører andre krav til operatørens kompetanse og sertifisering. Luftfartstilsynet vil ha fortsatt målrettet innsats for å sikre at utviklingen skal foregå på en trygg måte.

Luftfartstilsynet ser også et økende behov for å kunne gjøre nasjonale tilpasninger utover det som ligger som minimumskrav i regelverket. Dette henger særlig sammen med de geografiske og meteorologiske utfordringene til luftfart i Norge som kan stille spesielle krav til kompetanse, utstyr og trening. Luftfartstilsynet ser både behovet for et tilpasset felleseuropeisk regelverk som tar hensyn til dette og god kontakt med andre lands tilsynsmyndigheter for å gjøre dem oppmerksom på spesielle norske forhold.

På det flyoperative området er det to ting som har hatt hovedfokus i 2015. Det ene er videreutvikling av Luftfartstilsynets risikobaserte tilsynsmetodikk, det andre er å følge opp luftfartsaktørens implementering av Safety Management System (SMS) gjennom nye krav i regelverket. Oppfølgingen av implementeringen av SMS har blitt gjort gjennom tilsynsaktivitetene og utstrakt veiledning har også vært et godt virkemiddel.

I påvente av et felles tilsynsverktøy for risikobasert tilsynsmetodikk, har Luftfartstilsynet på det flyoperative området etablert et tilsynsverktøy som leverer en kombinasjon av risikobasert tilsyn som inkluderer en analyse av risikonivåer, samt etterlevelsbasert tilsyn³ som beskrevet i regelverket. Dette viser seg å gi gode resultater som vil danne grunnlag for en mer fokusert tilsynsplanlegging.

Gjennom året har det også vært arbeidet med flere ulike regelverk på ulike måter. Disse er

- EASA Rulemaking Task – Evidence Based Training
- Utforming av forskrift om krav til trykkabin for operatører av rutefly over fjellområder i Norge og klargjøring for høring
- Informasjon om nytt regelverk for aerial work/bruksflyging (Part SPO) og utarbeiding av definisjoner for høyrisikoperasjoner på regelverksområdet
- Ny forskrift for flyoppvisning publisert
- Arbeid knyttet til forskrift for ubemannede luftfartøyer (RPAS)

Vi anser informasjonsarbeidet som er gjort i forbindelse med kulepunkt to som vellykket siden samtlige operatører som opererer innen regelverket (aerial work) hadde levert selverklæring, søkt om og fått autorisasjon for å drive høyrisikoperasjoner innen fristen.

Også på allmennflyområdet har det vært drevet meget aktivt informasjonsarbeid i året som har gått, som vi mener har gitt gode resultater og økte kunnskaper for segmentet.

³ Compliance Based Oversight

For allmennflygingen pågår det en betydelig endring i tilnærmingen til det felleseuropeiske regelverket. Målsettingen er et enklere og bedre tilpasset regelverk, samtidig som et tilstrekkelig sikkerhetsnivå beholdes. Under overskriften «EASA Roadmap For Regulation of General Aviation» deltar Luftfartstilsynet aktivt i dette arbeidet.

I 2015 gjennomførte Luftfartstilsynet samtlige planlagte tilsyn ved kommersielle flyskoler. Gjennom det skandinaviske tilsynssamarbeidet har vi også gjennomført tilsyn med simulatorer ved flere lokasjoner i Europa. Dette er etter Luftfartstilsynets oppfatning et kosteffektivt og fruktbart samarbeid. Resultatene fra tilsynene viser at virksomhetene har en tilfredsstillende standard.

Flysikkerhetsforum for innlands helikopter (FsF) og Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel (SF) er fortsatt svært viktige arenaer for utvikling av flysikkerheten og kulturen innenfor helikoptersegmentet.

For å få kartlagt og belyse risikoområder for innlandsoperasjoner, ble det i 2012 og 2013 gjennomført en sikkerhetsstudie på oppdrag av Samferdselsdepartementet. Den endelige rapporten inneholdt 41 tilrådninger for å forbedre sikkerheten i innlandsoperasjoner. Arbeidet med tilrådingene har vært diskutert i FsF for mulige løsninger. For noen av disse er kundene også en viktig aktør, gjennom de krav som de må stille til operatørene. Ved utgangen av 2015 er 16 tilrådninger foreslått lukket på bakgrunn av gjennomførte tiltak.

På grunn av kapasitetsutfordringer ble det ført færre tilsyn enn planlagt med innenlands helikopter i 2015. På den andre siden har det vært satset på arbeidet med sikkerhetsformidling⁴ inn mot segmentet, blant annet gjennom FsF. Dette har bidratt til en bedring i sikkerhetsnivået i henhold til de sikkerhetsindikatorerne som nå er laget inn under SSP.

For Samarbeidsforumet ble det i 2015 rettet mye oppmerksomhet mot det nye felleseuropeiske regelverket HOFO⁵ som er planlagt innført i Norge fra 2018. I tillegg har forumet behandlet tiltak for å redusere muligheten for lynnedslag i helikopter, forbedringer innen lufttrafikkjenesten og holdt seg oppdatert på utviklingen i nordområdene.

4.1.3 Teknisk område

Den generelle tilstandsvurderingen av luftdyktighet innenfor kommersiell luftfart er tilfredsstillende. Imidlertid har vi gjennom våre virksomhetstilsyn avdekket flere alvorlige forhold (nivå 1-avvik) også i 2015. Alle disse forholdene er håndtert av operatørene i tett dialog med Luftfartstilsynet og vi suspenderte derfor ingen rettigheter i fjor. Det har ikke vært en økning i slike avvik sett i forhold til tidligere år som skulle tilsa noen spesiell trend.

Forhold som Luftfartstilsynet følger særlig med på teknisk område, er

- Effektiviteten til operatørenes kvalitetssystemer, herunder avvikshåndtering med årsaksanalyse
- Ressurssituasjonen i selskapet med fokus på planlegging av vedlikehold
- Komplekse vedlikeholdsoperasjoner og oppfølging av disse
- Bortsetting av vedlikehold og kontroll/oppfølging av vedlikeholdskontrakter

⁴ Safety Promotion

⁵ Helicopter Offshore Operations

Luftfartstilsynet ser imidlertid at enkelte problemstillinger knyttet til globalisering og økt konkurranse medfører en rekke forhold som kan ha innvirkning på flysikkerhetsarbeidet. Vår erfaring er at det er avgjørende å opprettholde et godt og tilpasset tilsynsarbeid for å redusere innvirkningen på flysikkerheten disse problemstillingene kan ha. Våre fokusområder tar derfor høyde for dette.

Generell tilstandsvurdering hos skoler og treningsorganisasjoner på teknisk område er tilfredsstillende, men også her er det avdekket flere alvorlige forhold i 2015. Disse forholdene er spesielt knyttet opp mot effektiviteten til operatørens/skolens kvalitetssystem og spesielt ser vi at dette er en utfordring hos de fylkeskommunale skolene. Luftfartstilsynet har derfor satt i verk tiltak opp mot skolene det er snakk om for å bidra til at forståelsen for regelverkets intensjon ivaretas og at kompetansenivået hos skolene økes. Vi har gjennom 2015 sett at disse tiltakene begynner å gi resultater.

Den generelle tilstandsvurderingen av luftdyktighet i allmennflysegmentet er tilfredsstillende, men innenfor enkelte områder vurderer vi likevel situasjonen som utfordrende. Spesielt vil Luftfartstilsynet trekke frem mikroflysegmentet som er ivaretatt gjennom Norges Luftsportsforbunds (NLF) eget sikkerhetssystem. Vi har gjennom 2015 erfart at systemet ikke i tilstrekkelig grad oppfyller sin intensjon og Luftfartstilsynet har derfor i dialog med NLF etablert et særskilt fokus mot området.

EASA har gjennom 2015 kommet ut med revisjoner til sitt regelverk, i tråd med den policyen som er lagt i «EASA Roadmap for Regulation of General Aviation». Dette går i hovedsak ut på å forenkle regelverket for allmennflygingen. Luftfartstilsynet utarbeidet og implementerte sin egen policy som oppfølging av dette i 2015, «Fremtidens regulering av allmennflysegmentet». Arbeidet med forenkling av regelverket innbefatter også forenklinger innenfor det nasjonale regelverket (BSL-B serien). I løpet av 2016 skal Luftfartstilsynet legge ut nye forskrifter i denne serien på høring. Disse skal være harmonisert med utviklingen av EASA-regelverket.

4.1.4 Flymedisinsk område

Både innenfor og utenfor landets grenser har det vært flere ulykker og hendelser som kan relateres til menneskelige faktorer i 2015. Spesielt preget Germanwings-ulykken i de franske alpene i mars det flymedisinske ansvarsområdet.

Luftfartstilsynet mener at kvaliteten på flymedisinske vurderinger gradvis har bedret seg etter at ansvaret ble overført til godkjente flyleger i 2013. For å lette identifiseringen av risikoområder ble det i 2015 gjennomført en bred kartlegging med påfølgende individuell oppfølging der forventet effekt var størst. Som følge av dette arbeidet er det gjennomført få stedlige tilsyn i fjor, men vi har fått et bedre bilde av nivået til gruppen som er ansvarlig for medisinsk sertifisering i første linje. Samtlige utstedelser av legeattester gjennomført av flyleger i 2015 er kontrollert av Luftfartstilsynet.

Som følge av Germanwings-ulykken 23. mars 2015 har Luftfartstilsynet gjennomgått dagens regler og prosedyrer for medisinsk sertifisering og varsling. Det er identifisert flere mulige tiltak for forbedringer både i det felleseuropeiske og det nasjonale regelverket.

En kartlegging av omfanget av misbruk av alkohol og rusmidler i norsk luftfart ble påbegynt og vil fortsette gjennom 2016. Til dette ligger også en vurdering av ulike tiltak som kan iverksettes for å kontrollere denne faktoren bedre. Parallelt jobbes det på europeisk nivå med økte krav til alkohol- og rustesting av piloter.

4.1.5 Arbeidsmiljø i luftfarten

Det er gjennomført 14 HMS-tilsyn og generelt observerer vi at det utøves godt HMS-arbeid i de fleste virksomhetene. Det er ikke påvist forhold gjennom arbeidsmiljøtilsynene som kan påvirke flysikkerheten. Det er avholdt to treparts møter i Luftfartstilsynets HMS-forum.

I november 2015 ble den første nasjonale kartleggingen av arbeidsmiljøet blant besetningsmedlemmer på norske baser gjennomført og resultatene fra undersøkelsen vil bli presentert i 2016.

4.1.6 Flyplass – og flysikring

På flyplass- og flysikringsområdet har tilsynsaktiviteten vært i henhold til det fastsatte årsprogrammet, med unntak av noen mindre endringer. Det er ikke avdekket alvorlige avvik innenfor noen av områdene og sikkerhetsnivået ansees å være på et tilfredsstillende nivå. Flyplassområdet har fokusert på den pågående konverteringen av dagens nasjonale tekniske og operative godkjenning til EU-sertifikat i henhold til nytt europeisk regelverk.

Tilsynsvirksomheten for små flyplasser og helikopterlandingsplasser har vært nedprioritert på grunn av Luftfartstilsynets ressursituasjon. Dette er uheldig, fordi sikkerhetsnivået over tid kan bli redusert som følge av manglende oppfølging. Det er lagt en plan for å hente inn dette etterslepet i løpet av de nærmeste årene.

Tilsynspraksisen er endret til å være på et systemisk nivå, og avvikene er derfor gitt på dette nivået. På denne måten har vi sett en gradvis bedring hos de større tjenesteyterne, der avvik funnet på en enhet har medført forbedringer på flere enheter. I tillegg har vi sett en betydelig bedring i oppfølging av avvik hos tjenesteyterne. Dette har nok sammenheng med at Luftfartstilsynet i 2015 innførte en reaksjonspolicy, som er videreført med konkrete prosedyrer for foretaksgebyr.

Mange lufthavner, både offentlige og private, har søkt om fornyelse av konsesjon i 2014-2015 og det forventes også mange søknader i 2016. I tillegg kommer søknader om konsesjon for helt nye landingsplasser. Dette har medført at Luftfartstilsynet ved årsskiftet har opparbeidet betydelige restanser på dette området, og det vil være krevende å komme a jour. For å unngå at lufthavner må stenge er det gitt en rekke midlertidige konsesjonsforlengelser. Selv om situasjonen er uheldig ansees den ikke å utgjøre en økt risiko for flysikkerheten.

Det er saksbehandlet et betydelig antall sikkerhetsrelaterte endringer innen flysikringsområdet. De største endringene har vært innføring av kontrollert luftrom i Ekofisk-området, etablering av flygeinformasjonstjeneste og alarntjeneste på Balder, innføring av Free Route Airspace (FRA), samt en rekke systemtekniske endringer. Alle disse bidrar i stor grad til sikker og effektiv luftfart. Det forventes et fortsatt høyt aktivitetsnivå hos tjenesteyterne med mange endringsprosesser i 2016.

Det er gjennomført tre resertifiseringsprosesser i 2015, hos ConocoPhillips, KingsBay AS og Avinor Flysikring AS Treningsorganisasjon.

Luftfartstilsynet har vært sterkt involvert i regelverksprosessen som pågår i regi av ICAO og EASA i forbindelse med overgangen til et nytt globalt rapporteringsformat for rullebaner. Dette er særlig viktig for Norge, sett i lys av at vi har korte rullebaner og utfordrende vinterforhold. Det gjenstår fortsatt mye arbeid i prosessen frem mot implementeringen i 2020, og for å ivareta Norges interesser vil ressursinnsatsen fortsette fremover i tett dialog med flyplassoperatørene og flyoperatørene.

Luftfartstilsynet mottok i 2015 den første klagen fra en flygelederelev som har fått terminert sin utdanning. Opprettelse av klageordning for flygelederutdanning har medført at Luftfartstilsynet har fått en ny oppgave som har medført stor ressursbruk.

Etter innføringen av ny forskrift om rapportering og merking av luftfartshindre, har Luftfartstilsynet hatt økt fokus på dette området. Det har vært informasjon ut mot alle landets kommuner og det har også vært dialog med Vegdirektoratet for å se på potensielle landingsplasser knyttet til tunneler. Det har også vært en oppfølging mot alle kraft- og nettselskapene og dette har resultert i at flere store aktører har gjort en omfattende kartlegging av sine kraftlinjer og at et betydelig antall luftfartshindre er blitt merket i løpet av 2015. Det gjenstår fortsatt arbeid på dette området men de fleste selskapene har planlagt hvordan avvikene skal lukkes.

Flysikringsområdet ble i mai 2015 gjenstand for EASA Standardiseringsinspeksjon. Dette var første inspeksjon av Luftfartstilsynet etter at EASA utvidet sitt kompetanseområde til å omfatte ANS/ATM. Denne omfattende inspeksjonen resulterte i totalt 23 avvik. Avvikene var relatert til tilsynsaktivitet, flygeledersertifikater, SERA (Standardized European Rules of the Air) og ATFM (Air Traffic Flow Management). I etterkant har det blitt utarbeidet en plan for lukking av avvikene med tilhørende tidsfrister. Det ligger et betydelig arbeid i oppfølging av disse, men det er også et forbedringsarbeid som på sikt vil forbedre interne og eksterne prosesser i Luftfartstilsynet.

4.1.7 Security

Securityregelverket omfattet i 2015 til sammen 640 ulike aktører i Norge. Tallet varierer noe fra år til år avhengig av aktiviteten på flyfraktmarkedet. Tilsyn med flyplasser og fraktleverandører har vært prioritert i 2016 og det er totalt gjennomført 241 tilsynsaktiviteter i form av revisjoner, inspeksjoner og godkjenninger. Dette er en liten økning fra 2014 og tilnærmet maksimalt av det Luftfartstilsynet har kapasitet til. Dette er likevel ikke tilstrekkelig til at Luftfartstilsynet oppfyller tilsynskravene i EU-regelverket fullt ut.

Terrorhendelsene i Europa i fjor har ikke direkte berørt norsk og europeisk luftfart. Men luftfarten er fortsatt et attraktivt mål for terrorhandlinger, og god utførelse av de pålagte sikkerhetstiltakene er viktig og følges derfor tett opp av Luftfartstilsynet.

Vi har gjennom 2015 opplevd et komplisert trusselbilde i Norge og i Europa. Samspillet nasjonalt fungerer godt og informasjonsflyten fungerer svært bra mellom Luftfartstilsynet og andre relevante myndigheter. Luftfarten har i 2015 videreutviklet og forsterket evnen til å respondere på endringer i trusselbildet.

Internasjonalt er det imidlertid mer krevende. Overvåking og informasjonsinnhenting i land utenfor EU/EØS er i 2015 blitt mer aktualisert i etterkant av hendelsen med utgangspunkt i Egypt (Sharm El Sheikh). Her ble svak sikkerhet raskt avdekket og flyginger fra Europa til Sharm El Sheikh i realiteten avvirket. Mye tyder på at også andre regioner utenfor Europa har de samme sikkerhetsutfordringene.

Aktørene i norsk luftfart forventer at Luftfartstilsynet skal være i stand til å skaffe tilveie informasjon til bruk for passasjerer, flyselskaper og andre myndigheter slik at operative og andre reiseråd kan utferdiges med høy kvalitet og riktige anbefalinger. Erfaringsvis vet vi imidlertid at den type informasjonsutveksling som er nødvendig for å få dette til, er vanskelig å oppnå.

4.1.8 Økonomisk tilsyn

Den økonomiske tilsynsvirksomheten skal bidra til at selskapene innen luftfartsnæringen er solide og at den økonomiske situasjonen er på et tilfredsstillende nivå. Tilsynene skal bidra til økt sikkerhet med tanke på den mulige forbindelse mellom et luftfartsforetaks finansielle soliditet og sikkerhet.

Ved utgangen av 2015 hadde 30 selskaper gyldig operativ lisens til utøvelse av ervervsmessig luftfartsvirksomhet med passasjerer, post og frakt. Av disse var 10 flyselskaper og 20 helikopterselskaper – noen i kombinasjon med fly. Det ble gjennomført 18 økonomiske tilsyn i 16 av selskapene (sju flyselskaper og ni helikopterselskaper) der to av tilsynene var adhoc-baserte. I tillegg ble det gjennomført adgangskontroll på økonomi for et nyetablert selskap i 2015.

Analysen viser at det er store variasjoner blant lufttransportforetakene. Lønnsomheten i de analyserte selskapene var svak eller ikke tilfredsstillende for 14 av de 16 selskapene ved analysetidspunktet i 2015. Likviditeten var svak i ni av selskapene i 2015 og soliditeten var svak eller ikke tilfredsstillende i sju av dem. Selskaper som ikke tilfredsstillt kravene får tilbakekalt eller midlertidig opphevet sin lisens, slik at foretaket ikke kan utøve sin virksomhet. Overvåking og analyser av utviklingen i økonomien er en forutsetning for et løpende finanstilltyn med bransjen.

For helikopternæringen er det fortsatt store økonomiske utfordringer. Av totalt 20 helikopterselskaper med operativ lisens per januar 2015, viste lønnsomheten for 2014 et negativt gjennomsnitt på -5,3 %. For sju av de ni analyserte helikopterselskapene viste lønnsomheten/rentabiliteten -2,2% for 2014, og ved analysetidspunkt 2015 var det for de samme selskaper en forverring til -9,6%. Soliditeten er dermed redusert noe fra gjennomsnittlig 27 % i 2014 til 22 % ved analysetidspunkt 2015. Likviditeten er svak.

Av de 16 selskapene som ble analysert i 2015, hadde 10 selskaper underskudd ved analysetidspunkt i 2015. Fem selskaper hadde negativ egenkapital ved inngangen til 2015, der tre av selskapene fikk oppkapitalisert selskapet i løpet av første halvår. De øvrige to selskapene fikk varsel om avvik, med frist til å få dette lukket primo 2016.

På området flysikring er det gjennomført to økonomiske tilsyn med Avinor AS og Avinor Flysikring AS. I revisjonen var det fokus på kostbase for underveistjenesten og TNC. Det ble også fulgt opp innrapporterte investeringskostnader for hovedprosjektene spesifisert i

Nasjonal ytelsesplan for referanseperiode 1 (RP1), for å få verifisert gjennomførte investeringer (prosjekter) kontra planlagte i RP1.

4.1.9 Norges Flysikkerhetsprogram (State Safety Program)

Samferdselsdepartementet har gitt Luftfartstilsynet i oppdrag å utvikle og implementere et norsk flysikkerhetsprogram i tråd med føringer i ICAOs Annex 19 og ICAOs Doc 8959 (Safety Management Manual). Kontinuerlig forbedring av flysikkerheten er hovedmålet med slike flysikkerhetsprogram og Luftfartstilsynet har i samarbeid med Statens havarikommisjon for transport (SHT) og Samferdselsdepartementet ført i pennen et utkast til dokument som beskriver en første versjon av flysikkerhetsprogrammet. Så snart departementet gir sitt klarsignal, vil dokumentet bli sendt på høring slik at også luftfartsaktørene kan gi sine innspill. Slik det ligger an til nå, er det opp til Samferdselsdepartementet å godkjenne programmet og Luftfartstilsynet har i 2015 derfor ventet på departementets avklaring. I desember ble det avtalt at forslag til overordnede flysikkerhetsmål (se under) skal innarbeides i dokumentet før høringen og den er derfor utsatt til 2016.

Parallelt med at vi venter på de rent formelle avklaringene, arbeider vi videre med å utvikle innholdet i et flysikkerhetsprogram. Den vesentligste dreiningen innføringen av SSP medfører i Norge, er at flysikkerheten skal styres ved at vi skal forholde oss mer konkret til flysikkerheten gjennom å måle (ved bruk av indikatorer) hva flysikkerhetsnivået er, sette konkrete mål for hvilke flysikkerhetsmessige forbedringer vi ønsker å oppnå i en gitt periode, fastsette hvilke tiltak som skal gjennomføres for å nå målene, underveis evaluere hvorvidt vi ligger an til å nå målene og eventuelt justere tiltak dersom det viser seg nødvendig.

Gjennom 2015 har vi på tre hovedområder arbeidet med å utvikle våre metoder og vår arbeidsform i tråd med føringene for et flysikkerhetsprogram

- Flysikkerhetsmål
- Risikobasert tilsyn og
- Overordnet styring av flysikkerheten

Det er etablert et europeisk nettverk for formidling av flysikkerhet (safety promotion) i regi av EASA, der Luftfartstilsynet vil delta. Målet for nettverket er å utarbeide felles retningslinjer for formidlingsarbeidet og lære av hverandres arbeid. Luftfartstilsynet har derfor ikke prioritert å lage egne planer i påvente av at arbeidet i nettverket blir igangsatt våren 2016.

I desember ferdigstilte Luftfartstilsynet forslag til overordnede flysikkerhetsmål basert på ulykkesfrekvens og omkomnefrekvens, med ulike mål for ulike typer luftfart. Forslagene skal diskuteres med Samferdselsdepartementet i januar 2016 og inngå i SSP-dokumentet når det sendes ut på høring til luftfartsaktørene. SHT skal også konsulteres angående flysikkerhetsmålene før høringen. De overordnede flysikkerhetsmålene skal ikke på noen måte erstatte transportsektorens nullvisjon, men heller være konkrete steg på veien mot nullvisjonen, i tråd med grunntanken om stadig forbedring av flysikkerheten.

Vårt arbeid med risikobasert tilsynsmetodikk og Safety Risk Management (SRM, se 4.1.1), er også viktige elementer i oppbyggingen og gjennomføringen av SSP. Det er grunnleggende viktig at SRM forholder seg til performance i betydning flysikkerhet. Systematikk og styring

er nøkkelord, sammen med valg av virkemidler. Dette handler ikke bare om tilsyn, inspeksjoner og regelverk, men også om dialog, informasjon og veiledning («safety promotion»).

I tillegg vil SRM gi sammenheng til operatørens sikkerhetsstyringssystemer (SMS) og deres lokale flysikkerhetsleveranser og -mål. Overordnede flysikkerhetsmål fastsatt av staten skal i SRM-prosessen brytes ned i mer detaljerte mål, noe som innebærer prioritering av flysikkerhetstemaer, fagområder eller grupper av luftfartsaktører. Disse detaljerte målene må ses i sammenheng med de sikkerhetsresultatene luftfartsaktørene faktisk leverer, og med de innsatsområdene og lokale flysikkerhetsmålene som operatørene setter i sine sikkerhetsstyringssystemer (SMS).

Luftfartstilsynet vedtok i mai 2015 en ny reaksjonspolicy. Policyen fastsetter grunnleggende prinsipper og retningslinjer for Luftfartstilsynets behandling av overtredelser. Policyen tar for seg hele spennet av reaksjoner som kan være aktuelle i en overtredelsessak. Vi har likevel viet mest plass til de nye økonomiske sanksjonsmulighetene som er tatt inn i luftfartsloven – tvangsmulkt og overtredelsesgebyr.

Policyen med underliggende prosedyrer er ment å være et levende dokument, og vi vil jevnlig oppdatere den. Vår behandling av overtredelsessaker skal være forankret i policyen. Luftfartstilsynet har ennå ikke identifisert saker der vi har funnet grunn til å ta i bruk de økonomiske sanksjonene. Vi forventer at de første sakene med et slikt utfall vil komme i løpet av 2016.

4.1.10 Ubemannede luftfartøy (RPAS)

Aktiviteten med droner/ubemannede luftfartøy (RPAS) vokser raskt i Norge, som det gjør i resten av verden. Vi ser stadig flere aktører og bruksområder og i løpet av 2015 ga Luftfartstilsynet 508 godkjenninger til RPAS-operatører, etter tidligere praksis. Arbeidet med å ferdigstille forskrift om luftfartøy som ikke har fører om bord pågikk i hele 2015 og ble vedtatt og iverksatt 31. november 2015.

Luftfartstilsynet ønsker å sikre at flysikkerheten til den bemannede luftfarten ivaretas samtidig som RPAS-aktiviteten kan foregå i trygge og former. På den måten kan RPAS utnyttes til beste for samfunnet. I tillegg forventer markedet og andre myndigheter at Luftfartstilsynet har bred kompetanse innenfor dette området for å ivareta sikkerheten i forbindelse med utviklingen av RPAS-segmentet. Luftfartstilsynet arbeid gjøres i tråd med internasjonal regelverksutvikling på området. Vi deltar i arbeidsgrupper som for eksempel Joint Authorities for Rulemaking of Unmanned Systems (JARUS), adhocmøter i EASA-regi og symposier i regi av ICAO.

Regelverket på området er i utvikling, og RPAS integreres nå mer og mer i ICAO-anneksene. Arbeidet i JARUS har blant annet resultert i at det er utviklet et system for en risikobasert tilnærming for regulering av RPAS-operasjoner fra myndighetenes side, som nå er ute på konsultasjon.

Luftfartstilsynet er også opptatt av de mulighetene og utfordringene RPAS gir med hensyn til samfunnssikkerhet og beredskap. Vi har derfor gjennomført møter både med Nasjonal

Sikkerhetsmyndighet (NSM), Nasjonal Kommunikasjonsmyndighet (NKOM) og Forsvarets dronetjeneste.

4.1.11 Målrettet informasjonsarbeid

Luftfartstilsynet har gjennom året en rekke aktiviteter rettet direkte mot markedet og samfunnet for øvrig. Dette er for eksempel seminarer for kontrollanter, skolesjefer og lignende, kontaktmøter med tjenesteytere og andre markedsaktører.

Det største og viktigste arrangementet for vår del er likevel Luftfartskonferansen, som har vokst seg til å bli den største og viktigste møteplassen for aktørene i norsk luftfart. Årets konferanse gikk av stabelen 28. og 29. januar og samlet 360 deltakere og foredragsholdere. Også i år fikk konferansen svært gode tilbakemeldinger fra konferansens deltakere.

Luftfartstilsynet har også deltatt med foredragsholdere på en rekke andre konferanser, og i tillegg arrangert en rekke møter og workshoper for bransjen og markedsaktører. I 2015 har vi blant annet hatt workshoper og møter for flyleger, for små tjenesteytere innen flysikringsområdet og om rapporteringsforordningen.

I løpet av 2015 har det også vært drevet direkte rettede informasjonstiltak mot blant annet alle landets kommuner om hindermerkingsforskriften, flyleger i tillegg til en rekke oppdateringer av Luftfartstilsynets nettsider.

Luftfartstilsynet er også en attraktiv kilde for mediene og vi registrerte i 2015 i underkant av 250 henvendelser fra mediene. Dette resulterte i 1 316 oppslag i media. Av disse var 0,8% (10) vektet negative, 21,6% (284) positive og resten (1 022) nøytrale. Dette er på linje med 2014 og etter Luftfartstilsynets mening svært sterke tall. Det er også verdt å nevne at over 300 av oppslagene dreide seg om droner i en eller annen form, noe som bekrefter det vi tidligere har nevnt om den sterkt økende droneaktiviteten her i landet.

4.2 Samfunnssikkerhet og beredskap

Luftfartstilsynet fører kontinuerlig tilsyn med at reglene som skal forebygge anslag mot sikkerheten i luftfarten overholdes. Scenariobasert risikovurdering av sivil luftfart i Norge ble utarbeidet før sommeren og inneholder en beskrivelse og rangering av risiko forbundet med aktuelle scenarioer hvor anslag mot sikkerheten er i fokus. Vurderingen er oversendt til Samferdselsdepartementet og ligger også tilgjengelig på Luftfartstilsynets sikre nettsted Securityportalen.

Oppnåelse av tilfredsstillende IKT-sikkerhet krever også tilsyn. Luftfartstilsynet har i første omgang gjennomført en undersøkelse av status hos utvalgte aktører. Undersøkelsen viser blant annet at prosedyrer og tiltak er iverksatt for å sikre viktige systemer mot anslag, men det er først gjennom tilsynsaktivitet at en kan danne seg et mer korrekt bilde av hvordan prosedyrer og tiltak etterleves.

IKT-sikkerhet er også en viktig del av området Air Traffic Management Security samt objektsikkerhet. Kritiske objekter er definert og Luftfartstilsynet forholder seg til «Strategi for samfunnssikkerhet» utgitt av Samferdselsdepartementet i oktober 2015, hvor det heter at både informasjons- og IKT-sikkerhet, samt sikring av kritiske objekter, systemer og funksjoner, skal prioriteres. I 2016 planlegges derfor tilsyn med flere av de kritiske objektene.

Luftfartstilsynets «Strategi for samfunnssikkerhet og beredskap» fra mars 2014 beskrev hvordan SOROS-prosjektet skulle følges opp.

Sentralt i arbeidet var implementering av det nettbaserte krisehåndteringssystemet CIM samt gjennomgang av krisehåndteringsorganisasjonen i Luftfartstilsynet. Flere tiltakspunkter fra denne strategien er gjennomført og Luftfartstilsynet skal nå utarbeide en ny strategi for samfunnssikkerhet, basert på Samferdselsdepartementets strategi fra oktober 2015. Her vil naturligvis de tre prioriterte områdene klimatilpasning, informasjons- og IKT-sikkerhet samt sikring av kritiske objekter, systemer og funksjoner ha fokus.

De viktigste objektene innen SAMROS II er også definert som objekter under objektsikkerhetsforskriften. I 2015 ble det ført tilsyn med ett av de fire objektene og i 2016 vil det bli ført tilsyn med minst to andre. Andre objekter som ble identifisert i SAMROS II-prosjektet omfatter blant annet de største lufthavnene. Disse er gjenstand for tilsyn gjennom året, i noen tilfeller ved flere anledninger, fordi det er nødvendig med oppfølging av tilbakemeldinger på avvik og så videre.

Krisehåndteringsverktøyet CIM ble i 2015 implementert hos Luftfartstilsynet. Dette gir oss gode muligheter for å håndtere kriser gjennom korrekt bruk av loggføring, varslingsystemer samt rapportering til Samferdselsdepartementet på fastlagt mal. Systemet gjør det mulig å følge krisehåndteringen uansett hvor en måtte befinne seg, forutsatt at man har tilgang til internett. Systemet gjør det også enklere å holde nødvendig kontakt og motta rapporter fra andre etater og organisasjoner som har det samme systemet, for eksempel Avinor.

I det pågående arbeidet med IKT-sikkerhet har Luftfartstilsynet valgt å avgrense omfanget til å gjelde kritisk infrastruktur som understøtter hele luftfartssystemet og som vil ha omfattende konsekvenser ved et utfall. Arbeidet har derfor hatt fokus på flysikringsområdet. Avinor Flysikring har et betydelig fokus på IKT-sikkerhet og det er iverksatt flere risikoreducerende tiltak.

Det pågår et kontinuerlig forbedringsarbeid knyttet til å gjøre kritiske systemer mest mulig robuste. Det er etablert en strukturert plan for gjennomføring av risikovurderinger knyttet opp til ATM Security inkludert Cyber Security i Avinor. Luftfartstilsynet vil følge opp status på Avinors IKT-sikkerhetsarbeid og sikre at identifiserte tiltak fullføres. Det er i tillegg anbefalt å etablere en tverrfaglig gruppe i Luftfartstilsynet for å jobbe videre med IKT-sikkerhet innenfor hele luftfartssektoren

Sikring av interne IKT-systemer og skjermingsverdig informasjon skal gjennomføres i henhold til sikkerhetslovens krav. Luftfartstilsynet er i ferd med å oppdatere sine systemer og rutiner i så måte.

4.3 EØS-arbeid

I 2015 har vi sett resultater av langvarig og målrettet arbeid for å sikre at nye EU-rettsakter blir gjennomført til riktig tid. Tiden fra publisering av rettsakter til vedtak i EØS-komiteen og gjennomføring i norsk rett har blitt kortere.

Luftfartstilsynet har i 2015 fullført arbeidet med en konseptbeskrivelse for vårt regelverksarbeid. Konseptbeskrivelsen er en helhetsbeskrivelse av hvordan vi planlegger, organiserer og gjennomfører arbeidet med regelverksutvikling i Luftfartstilsynet.

Det meste av sikkerhetsregelverket for norsk luftfart er basert på EUs regelverk på området og beskrivelsen tar for seg helheten i arbeidet fra idé til operativ implementering.

Samferdselsdepartementets EØS-strategi ligger til grunn for Luftfartstilsynets arbeid på området, i tillegg til andre viktige referansedokumenter som for eksempel utredningsinstruksen og Utlendingsdepartementets midlertidige retningslinjer for forvaltningen av Norges deltakelse i EØS- og Schengen-samarbeidet med veileder.

Luftfartstilsynet arbeider for at vi så tidlig som mulig skal identifisere EØS-saker av særlig betydning for Norge og norske luftfartsaktører. I 2015 har vi arbeidet videre med å etablere et regelverksprogram som gir en totaloversikt over kjente og ventede regelverksforslag fra EASA og EU-Kommisjonen. Vi har videre arbeidet med våre rutiner for oppfølging av regelverksprosesser i en tidlig fase gjennom deltakelse i rådgivende grupper i EASA – de såkalte RAGs⁶ og TAGs⁷. Dette arbeidet videreføres i 2016.

4.4 Samfunnsnytte

Luftfartstilsynet fastsatte 17. desember 2015 ny forskrift om støyforebygging for Oslo lufthavn, Gardermoen. Forskriften gjelder fra 26. mai 2016 fordi det er behov for en viss implementeringstid for Avinor, Avinor flysikring og luftfartsselskapene. Formålet med forskriften er å unngå unødige støybelastninger i områdene rundt Oslo lufthavn, og samtidig ivareta hensynet til sikkerhet, operative forhold, kapasitet og andre miljøforhold. I forskriften er det blant annet fastsatt bestemmelser om inn- og utflyging, nattrestriksjoner og støyrestriksjoner for fly.

I stor grad er bestemmelsene i dagens forskrift videreført. Dagens bestemmelse om høydebegrensning på 4 000 fot for etablering på ILS⁸-glidebane eller etablering på ikke-presisjonsflyging, er ikke videreført. Med denne endringen legges det til rette for at mer støygunstig innflyging til lufthavna kan tas i bruk, særlig i form av det som kalles kurvet innflyging.

Luftfartstilsynet har i 2015 for første gang hatt ansvar for å fastsette avgiftene for alle lufthavner drevet av Avinor AS. Dette er en ny oppgave og det råder fortsatt noe usikkerhet rundt selve prosessen og hva som skal være Luftfartstilsynets oppgave. Oppgaven følger av internasjonalt regelverk og vi anser den ikke å være direkte relatert til flysikkerhetsarbeid.

Luftfartstilsynet har vektlagt å følge opp arbeidet i det europeiske prosjektet «Single European Sky». 2015 var første år i andre referanseperiode (RP2 2015-2019). Dette er første referanseperiode med felles ytelsesplan for den funksjonelle luftromsblokken NEFAB⁹.

⁶ Rulemaking Advisory Group

⁷ Thematic Advisory Groups

⁸ Instrument Landing System

⁹ North European Functional Airspace Block

Ytelsesplanen gir et akseptabelt bidrag til oppfyllelse av de felleseuropeiske målene innenfor områdene sikkerhet, kapasitet, miljø og kost-effektivitet. Planen er godkjent av både EU (for Finland, Estland og Latvia) og ESA (for Norge).

Luftfartstilsynet har deltatt i Samferdselsdepartementets referansegruppe i utredningsarbeidet som Helios har gjort knyttet til konkurranseutsetting for flysikringsområdet. Bidraget fra Luftfartstilsynet har vært å bidra med konkrete innspill i utredningsarbeidet samt å få belyst konkrete utfordringer og oppgaver som vil være relevante for oss i en fremtidig konkurransesituasjon på flysikringstjenester.

Luftfartstilsynet deltar i de internasjonale fora som er viktige for å ivareta norske interesser.

Støy og miljø

Ny støyforskrift for Oslo lufthavn er etter en omfattende jobb vedtatt og denne vil tre i kraft i 26. mai 2016.

Luftfartstilsynet har ellers hatt en aktiv rolle i det internasjonale arbeidet med støy, med spesielt fokus på helikopterstøy. Etter forslag fra Norge, Sverige og Danmark, gjorde helikopterindustrien gjennom ICAO forumet CAEP¹⁰ Working Group 1 en gjennomgang av teknologi for å redusere støy fra helikopter, med tanke på å se om det var mulig å skjerpe støystandarden for helikopter. Det ble konkludert med at teknologien foreløpig ikke er moden for å skjerpe standarden og resultatene fra denne gjennomgangen blir publisert som en egen offentlig tilgjengelig ICAO-rapport. Som et resultat av studien vil Helicopter Assosiation International oppdatere «[Fly neighborly guide](#)». Dette er en guide som viser hvordan man kan fly og manøvrere helikoptre optimalt med tanke på å lage minst mulig støy under ulike arbeidsoperasjoner.

Det ble også foreslått å arbeide videre med å se på hvorvidt støystandarden for helikopter faktisk viser de reelle støynivåer i daglige operasjoner. Det er tidligere gjort en tilsvarende studie for fly. Hoovering er en type flyoperasjoner som ikke dekkes av dagens støystandard og det ønskes derfor også å se på om det er mulig å ta dette inn i standarden slik at det ved anskaffelse av helikoptere også vil være mulig å vurdere denne type støy.

Sivilt/militært samarbeid

Etter ønske fra Forsvaret ble det etablert en samarbeidsgruppe i regi av Samferdselsdepartementet med representanter fra Luftfartstilsynet, Luftforsvarets Operative Inspektorat (LOI) og Forsvarsdepartementet. Bakgrunnen er å drøfte sivil/militære problemstillinger på et mer overordnet nivå. Problemstillingene som har vært drøftet er bruk og prioritering av luftrom (luftromspolicy), konsekvenser for Forsvaret i forbindelse med implementering av Single European Sky-regelverket, samt behov for beredskapsavtale.

Som nødvendig forberedelse for fremtidig militært behov for treningsområder samt optimalisering av eksisterende FUA¹¹-områder i forbindelse med implementering av Free Route Airspace ble det utarbeidet og implementert ny FUA-avtale medio november 2015. Arbeidet med revisjon av avtalen var krevende og utfordret det sivile og militære samarbeidet, men resulterte likevel i en omforent avtale. I etterkant har det vært betydelige utfordringer på

¹⁰ Committee on Aviation Environmental Protection

¹¹ Flexible Use of Airspace

flere områder, og det er uklart om disse utfordringene er en konsekvens av innføringen av FRA¹² eller ny FUA-avtale. Mye tyder på at årsaken er en kombinasjon av begge disse forholdene. Dette utfordrer sivilt/militære samarbeid på luftromssiden i betydelig grad og det vil være nødvendig med tett oppfølging og dialog mellom Luftfartstilsynet, Forsvaret og Avinor Flysikring AS for å søke å løse disse utfordringene og å bedre samarbeidet.

Universell utforming

Alle lufthavner som omfattes av regelverket for universell utforming har levert rapporter med oversikt over hvilke ombordstigningsløsninger de har og tilstanden på disse. Lufthavnene som ikke tilfredsstillt regelverket har fått pålegg om utbedringer. Det er i tillegg utarbeidet en revisjonsplan for å føre tilsyn med dette og opplæring av flyplassinspektørene vil gjøres i første halvår 2016.

4.5 Ressurser, rammefaktorer og effektivitet

Luftfartstilsynet har siden 2001 reelt sett hatt en nedgang i budsjetttrammen (korrigert for lønns- og prisvekst) tilsvarende 0,48% per år. Samtidig har vi de fem siste 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. I tillegg har det siste året vært en positiv utvikling med hensyn til rekruttering, også til stillinger som krever flyfaglig spisskompetanse. Dette har resultert i færre vakanser, og gjennom det økt anvendelse av lønnsmidlene. I sum har dette medført at vi har fått et betydelig strammere driftsbudsjett.

Det har derfor oppstått en utilsiktet ubalanse med hensyn til oppgaver/aktiviteter kontra driftsmidler. Med utgangspunkt i politiske signaler våren 2015, valgte vi å forholde oss til at vår budsjettamme fortsatt vil være flat. Dette medførte behov for å få på plass en betydelig omlegging av drift og streng prioritering av oppgavene. I tillegg viste det seg også at kostnadssiden for 2015 ble høyere enn budsjettet, noe som krevde ytterligere prioriteringer for å redusere aktivitetsnivået. Dette har gitt utslag både på tilsynsaktiviteten, deltakelse i internasjonale arbeidsprosesser og kompetansehevingstiltak.

Med bakgrunn i en forventning om forenkling, forbedring og fornying av offentlig sektor, skal Luftfartstilsynet gjennom utviklingsprosesser videreutvikle en effektiv virksomhet, få på plass rett kompetanse og skape klare gevinster. Som ett ledd i dette arbeidet påbegynte Luftfartstilsynet i 2015 en revisjon av vår langsiktige strategi. I tillegg er godt forberedte digitaliseringsprosjekter en sentral driver for å forbedre våre tjenester, øke kvalitet, forbedre kommunikasjon og skape ønskede resultater for flysikkerheten i norsk luftfart.

Norsk flysikkerhetsprogram (SSP) skal implementeres med flysikkerhetsmål, effektiv tilsynsmetodikk, risikostyring og dialog (formidling). Slik vi har sett i Sveits og andre land er dette et møysommelig og langsiktig arbeid. Vi må derfor investere for å ta ut effektene.

En videreføring av flate budsjettammer vil ikke gi rom for å investere i det omfang og tempo som vi anser nødvendig, og dermed blir gevinstrealisering forsinket med flere år. Vi kan også komme til å oppleve resultater av utviklingstrekk som vi ikke har kapasitet eller kompetanse til å overskue eller ta tak i tilfredsstillende.

¹² Free Route Airspace

Luftfartstilsynet jobber kontinuerlig med effektiviseringstiltak. I 2015 satte vi oss som mål å frigjøre 6,5 millioner kroner som kunne omdisponeres til drift og digitalisering i 2016. Dette målet nådde vi. Effektiviseringstiltakene kommer til uttrykk gjennom en rekke mindre forbedringstiltak hvor manuelle arbeidsoppgaver blir automatisert, og dagens IKT-system anvendes i bredere skala. Et annet eksempel er at en økende del av vår fakturering etter tilsynsarbeid, nå skjer direkte via fagsystemet Empic i samspill med Agresso.

Av større gjennomførte prosjekter er digitalisering av bakgrunnssjekken en klar effektivisering, i tillegg til at det er en forenkling for brukerne. I sum har dette blant annet medført at vi kunne avslutte enkelte midlertidige stillinger knyttet til merkantile oppgaver.

Vi gjennomførte høsten 2015 en såkalt brukerreiseanalyse for å avdekke potensialet for forenklinger og forbedringer i vårt arbeid med sertifikatutstedelse. Denne vil bli fulgt opp i 2016, men en forutsetning for videre utvikling på området er at vi tilføres eller får frigjort midler til investering i nødvendige digitaliseringsprosesser.

Luftfartstilsynet jobber videre med å utvikle en helhetlig styringsmodell som inkluderer risikostyring. Innføringen av metodikken Resultatledelse i 2013 var et viktig grep i så måte. I 2015 ble målstrukturen i tildelingsbrevet fra Samferdselsdepartementet i sin helhet lagt inn i Resultatledelseskonseptet, i tillegg til interne strategiske mål for Luftfartstilsynet.

4.6 Kompetanse

Luftfartstilsynet er en kunnskapsorganisasjon der medarbeidernes kompetanse er vårt viktigste verktøy. Regelverket knyttet til flysikkerhet stiller også krav til kompetanse for at vi skal kunne utføre ulike tilsynsoppgaver. Kompetansekravene er rettet både mot formell kompetanse og erfaringskompetanse.

Å rekruttere, utvikle og beholde rett kompetanse er avgjørende for vår virksomhet. Det er igangsatt et arbeid med å kartlegge nåværende kompetanse og å utarbeide en plan for ønsket og nødvendig fremtidig kompetanse. Videre har Luftfartstilsynet igangsatt et arbeid med å forbedre vårt interne opplæringsløp, med henblikk på forvaltningskompetanse og -kultur, samt tilsynsvirksomhet og luftfartsfag.

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 lyktes vi med i 2015, men for at søkerne skal svare endelig ja har vi måttet strekke oss langt hva økonomiske virkemidler angår, noe som i seg selv er kostnadsdrivende.

«Rekruttere, utvikle og beholde» vil være ett av våre satsingsområder i de neste fire årene. Nye medarbeidere tas inn i et «on-boarding program», som inkluderer både generell kompetanse for alle medarbeidere og den mer fagspesifikke opplæringen. Opplæring foregår både i klasserom internt og eksternt, skulder ved skulder og gjennom e-læring.

I henhold til kompetansekrav i det felleseuropeiske regelverket, hvor kompetanse skal dokumenteres etter kategoriene *initial training* og *continius training*, utstedte vi høsten 2015 vår første inspektørlisens. Det felleseuropeiske regelverket legges fremover til grunn for vårt kompetansearbeid.

Luftfartstilsynets vedtok et forbedringsprogram for forvaltningskompetanse og kvalitet høsten 2014. Målet med programmet 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. Programmet hadde en forventet varighet på litt over ett år, med planlagt evaluering høsten 2015.

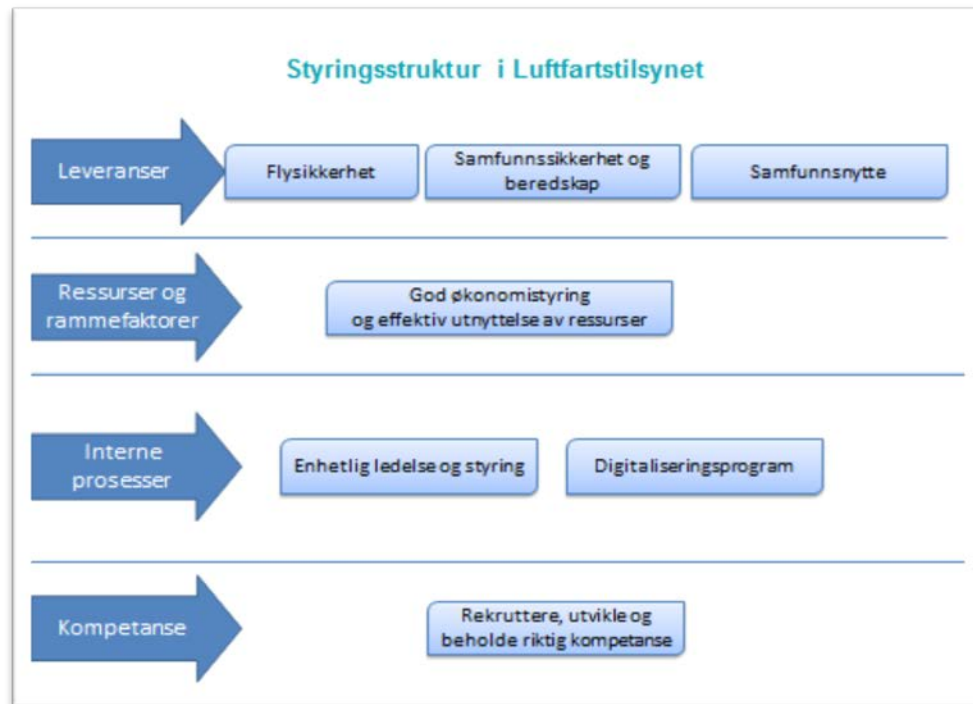
Gjennom 2015 gjennomførte vi en rekke tiltak i henhold til programmet. Internrevisjon for forvaltningskompetanse ga oss et bedre grunnlag for å spisse de tiltakene som allerede lå i programmet samtidig som det bidro til å utforme ytterligere tiltak. Grunnkursene innenfor forvaltningskompetanse er justert og spisset for å få økt fokus på rolleforståelse og de grunnleggende kravene til oss som forvaltningsorgan og til den enkelte som offentlig tjenestemann.

For å sørge for bedre kvalitet på Luftfartstilsynets vedtak, har vi forbedret vår enkeltvedtaksprosedyre og vi har utformet enkle sjekklister og «best practices». Når det gjelder annen utgående kommunikasjon har vi utarbeidet en egen prosedyre som skal bidra til at det skjer kvalitetssikring på riktig nivå i organisasjonen.

Luftfartstilsynet skal fortsette det målrettede arbeidet med forvaltningskompetanse i årene fremover. Vi håndterer en stor mengde saker med svært stort spenn, og det vil alltid være utfordringer i enkeltsaker knyttet til hva som er den forvaltningsmessige riktige håndteringen. I tillegg kommer at vi som forvaltningsorgan i stadig større grad må forholde oss til og ivareta et EU-regelverk som ofte ikke samsvarer godt med norske forvaltningsprinsipper.

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.



For vårt arbeid med styring og intern risikovurdering, utgjør metoden Resultatledelse et viktig verktøy. Tildelingsbrev og interne mål er ansvarsplassert og tidfestet gjennom metoden. Vurdering av risiko og usikkerhet knyttet til det enkelte mål gjøres jevnlig, samt å synliggjøre avvik fra oppsatt plan.

Luftfartstilsynet jobbet gjennom 2015 med flere prosjekter og initiativer der målet er kvalitetsforbedring, styring, kontroll og effektivisering. Sentralt står forbedringsprogram for forvaltningskompetanse, regelverksutviklingsprosesser, 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 gjennomførte også et lederutviklingsprogram for alle ledere i organisasjonen i 2015.

Ved slutten av året ble fase 1 av implementeringen av krisehåndteringsverktøyet CIM fullført. Dette er 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. Den neste fasen i implementeringsprosessen gjør at vi kan vurdere vår organisering og ansvar i forhold til grensesnittet drift/beredskap/krisestab.

Gjennom Basic Regulation (EC) No 216/2008, samt flere forordninger, er det innført krav til at Luftfartstilsynet som nasjonal myndighet, skal ha etablert et styringssystem (Management System).

Høsten 2015 påbegynte Luftfartstilsynet arbeidet med å vurdere hvilke elementer i dagens styrings- og kvalitetssystem som må omstruktureres for å sikre at de spesifiserte kravene til et slikt system blir ivaretatt, og etablerer et standardisert system på tvers av fagområdene i Luftfartstilsynet. Dette vil være et sentralt prosjekt i 2016.

6. Vurdering av fremtidsutsiktene

6.1 Generelt

Vi forventer at utviklingen vi ser i dag med globalisering og geopolitiske spenninger vil fortsette de nærmeste årene. Konkurransforholdene i luftfarten vil medføre kontinuerlige tilpasninger. Teknologiutviklingen påvirker alle deler av luftfarten som lufttrafikkjenesten, nye flytyper, nye segmenter som droner og ved digitalisering. Cyber security er et satsingsområde og her hjemme vil operasjonene i Nordområdene øke.

Luftfartstilsynet arbeider kontinuerlig med å oppdatere sine strategier for å møte de nye utviklingene. En utfordring når oppgavene øker er å ha tilstrekkelige ressurser til å løse oppgavene. Mer effektiv virksomhet, hvor digitalisering er et viktig tiltak kombinert med rett kompetanse er nødvendig.

6.2 Virksomhetens rammefaktorer

Luftfartstilsynet har gjort en grundig vurdering av våre utfordringer og muligheter i 2016 og fremover. 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 budsjettammen 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.

Utfordringene norsk luftfart står overfor er terrortrusler, global konkurranse, mer komplekse og kreative strukturer og prosesser hos operatørene og en til dels voldsom teknologisk utvikling, inkludert droner og cyber. Det kreves mye for å følge med, følge opp og gjøre en forskjell som luftfartsmyndighet.

Luftfartstilsynets langsiktige utviklingsmål tar utgangspunkt i utviklingstrekk og endringer i omverdenen. Nye utfordringer gir nye behov i forhold til kompetanse og hvordan vi strukturerer og fornyer vår virksomhet. Vi skal effektivisere, og vi skal forbedre våre prosesser og vår organisasjon. Vi skal levere gode tjenester til mange interessenter.

Effektiv kommunikasjon må tilpasses nye forutsetninger. På områder som Safety Promotion (formidling av flysikkerhetsinformasjon) må vi bygge nye arenaer, kommunikasjonskanaler, prosesser og strukturer. Nye måter å styre flysikkerhetsarbeidet på (jf. State Safety Program) krever investeringer for å etablere nytt arbeidssett.

Som offentlig etat vil vi søke etter felles løsninger der dette gir kost/nytte effekter eller andre klare fordeler for brukerne (jf. Integra-rapporten). Samarbeid med andre etater – som for eksempel Statens Vegvesen i forbindelse med eksamen på sertifikater og lignende – og muligheter for mer direkte samarbeid på tilsyn og flysikkerhetsarbeid med andre land er satt på vår agenda.

For å være i stand til å gjennomføre forbedringsprosjekter må vi imidlertid ha investeringsmidler. Digitaliseringsprosjekter er svært sterke drivere for å realisere effektiviseringsgevinster raskt og systematisk, noe også Integra-rapporten påpeker. I tillegg

vil digitalisering bidra til økt kvalitet og brukervennlighet i våre tjenester. Big Data er et nytt EASA-prioritert prosjekt som har betydelig potensiale. De fleste digitaliseringsprosjekter vil pågå i en periode på mer enn ett år, og vi legger derfor opp til utvikling på flere områder de neste årene.

Gjennom interne effektiviseringstiltak skal vi fortsette å frigjøre penger som vi trenger å prioritere tydeligere mot viktige tilsynsoppgaver og kompetansetiltak. Fra tiltak i andre halvår 2015 har vi klart å omdisponere 7,4 millioner for 2016. Vi har holdt stramme tøylar og utnyttet vakanser i forhold til antall stillinger totalt, vi har redusert kostnader på kontrakter og tatt ut gevinster gjennom et par mindre digitaliseringsprosjekter.

Nye utfordringer med henhold til flysikkerhet og pålagte oppgaver, kan medføre behov for nye stillinger for å få økt kapasitet og for å få tilført kompetanse som vi ikke besitter i dag.

6.2.1 Globalisering og økt konkurranse i luftfarten

Globaliseringen og geopolitiske spenninger er to hovedtrender vi forventer vil fortsette de nærmeste årene. Globaliseringen slår først og fremst ut i sterk konkurranse, noe som vil bety at selskaper fra områder med et lavt kostnadsnivå vil ha et konkurransefortrinn. Vi kan forvente at flyselskapene vil ta etter organisasjonsformer som er vanlige i annen industri. Vi kan også forvente nye selskapskonstellasjoner med nye allianser, joint-ventures eller andre former for samarbeid med sikte på å oppnå stordriftsfordeler. Det vil komme initiativer for å fjerne ordninger som er til hinder for fri konkurranse, men vi forventer at denne utviklingen vil gå sakte.

De geopolitiske spenningene vil bety økt oppmerksomhet rettet mot security, og vi forventer initiativer for å bedre det internasjonale samarbeidet. Det er et klart behov for å bedre informasjonsflyten om trusselbildet slik at selskaper og myndigheter blir bedre i stand til å sette inn relevante og nødvendige tiltak. Vi kan også forvente at skillet mellom klassisk flysikkerhet og security vil bli redusert fordi det er nødvendig å ha en helhetlig tilnærming til passasjerens sikkerhet.

6.2.2 Teknologit utviklingen i flyindustrien

Den teknologiske utviklingen skjer kontinuerlig innen flyindustrien. Vi vil se en større grad av automatisering, mer presise og fleksible navigasjonssystemer og økt digitalisering i hele bransjen. Innenfor flysikkerhetstjenesten i Europa vil det bli introdusert ny teknologi som vil gjøre trafikkavviklingen sikrere og mer effektiv. Innen ubemannede luftfartøyer må vi forvente at utviklingen nå rettes mot større fartøyer.

6.2.3 Miljø i luftfarten

Luftfartens satsing mot et bærekraftig luftfartssystem vil fortsette og vi vil se mer effektive motorer og alternative drivstofftyper. Mer effektiv trafikkavvikling vil bidra til mindre utslipp fra hver flytur. Innføringen av globale markedsbaserte mekanismer innebærer krevende prosesser, men vi kan forvente at disse prinsippene gradvis blir innført.

Vi må også forvente at kravene til støyreduksjon vil øke, særlig gjelder dette for helikopter som er særlig aktuelt i norske områder.

6.2.4 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.

Vi ser også at ubemannede luftfartøyer benyttes til mange oppdrag i Nordområdene og det er stadig mer aktuelt å benytte seg av et ubemannet luftfartøy som plattform når det forskes i isen i Arktis.

6.2.5 Samfunnssikkerhet og beredskap

Den teknologiske utviklingen med økt digitalisering har også gitt oss større sårbarhet mot digitale angrep. Det vil derfor bli nødvendig med økt satsing på cyber security. EASA har pekt ut dette som et satsingsområde og Norge må følge opp det arbeidet som gjøres.

7. Årsregnskap

7.1 Ledelsens kommentar til årsregnskapet 2015

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 2015 har Luftfartstilsynet samlet disponert tildelinger på utgiftssiden på kr 196 148 000 som består av kr 193 714 000 i ordinær bevilgning, kr 800 000 for den budsjettmessige virkningen av lønnsoppgjøret i statlig tariffområde og kr 1 634 000 i overføring av ubrukt bevilgning fra 2014, jf note A. Luftfartstilsynet har brukt lønnsrefusjoner på kr 2 378 383 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 2 857 845, jf note B. Mindreutgiften på kr 1 726 433 er søkt overført til 2016.

Med fradrag for lønnrefusjoner har Luftfartstilsynet brukt kr 139 563 367 til lønn og sosiale utgifter, jf note 2. Dette utgjør 72 % av den disponible tildelingen. Husleien utgjør kr 19 980 539, se note 3. Reiseutgifter utgjør også en vesentlig post på kr 15 017 015. Luftfartstilsynet har merinntekter som er relatert til både lønn og reiseutgifter på kr 1 711 126, jf note 1. Luftfartstilsynets gebyrinntekter fra markedet utgjør kr 127 783 720.

Mellomværende med statskassen utgjorde pr 31.12.15 kr 5 799 961. Oppstillingen av artskontorrapporteringen 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 2016.

Bodø, 15. mars 2016

Stein Erik Nodeland
luftfartsdirektør

7.2 Årsregnskap

Oppstilling av bevilgningsrapportering, 31.12.2015							
Utgiftskapittel	Kapittelnavn	Post	Postekst	Note	Samlet tildeling*	Regnskap 2015	Merutgift (-) og mindretgift
1313	Lønn og drift	01	Driftsutgifter		196 148 000	197 279 412	-1 131 412
1633	Nettoordning for MVA i staten	01	Driftsutgifter			4 663 055	
<i>Sum utgiftsført</i>					196 148 000	201 942 467	
Inntektskapittel	Kapittelnavn	Post	Postekst		Samlet tildeling	Regnskap 2015	Merinntekt og mindreinntekt (-)
4313	Inntekter tilsyn	01	Driftsinntekter		126 637 000	127 783 720	1 146 720
4313	Ref. faktureret	02	Ymse			1 711 126	1 711 126
5309	Tilfeldige inntekter - ymse	29	Ymse			229 289	
5700	Arbeids giveravgift	72	Arbeids giveravgift			10 521 140	
<i>Sum inntektsført</i>					126 637 000	140 245 273	
<i>Netto rapportert til bevilgningsregnskapet</i>						61 697 194	
Kapitalkontoer							
60047101	Norges Bank KK /innbetalinger					134 886 845	
60047102	Norges Bank KK/utbetalinger					-197 977 707	
713212	Endring i mellomværende med statskassen					1 393 668	
<i>Sum rapportert</i>						0	
Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12)							
Konto	Tekst				2015	2014	Endring
6260	Aksjer				0	0	0
713212	Mellomværende med statskassen				-5 799 961	-7 193 629	1 393 668

Note A Forklaring av samlet tildeling utgifter			
Kapittel og post	Overført fra i fjor	Årets tildelinger	Samlet tildeling
131 301	1 634 000	194 514 000	196 148 000

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

Kapittel og post	Stikkord	Merutgift(-) mindre utgift	Utgiftsført av andre i hht avgitte belastningsfullmakter (-)	Merutgift(-) mindretgift etter avgitte belastnings-fullmakter	Merinntekter/ mindreinntekter(-) iht merinntektsfullmakt (justert for eventuell mva.)	Ondisponering fra post 01 til 45 eller til post 01/21 fra neste års bevilgning	Innsparinger(-)	Sum grunnlag for overføring	Maks. overførbart beløp *	Mulig overførbart beløp beregnet av virksomheten
131 301			-1 131 412	-1 131 412	2 857 845			1 726 433		1 726 433

Forklaring til bruk av budsjettfullmakter

Fullmakt til å overskride driftsbevilgningen mot tilsvarende merinntekter. Larfarsviksynet har brukt merinntekter på kapittel 4313 post 02 på kr 1 711 125 til overskridelse på kapittel 1313 post 01. Larfarsviksynet har brukt merinntekter på kapittel 4313 post 01 på kr 1 146 719 til overskridelse på kapittel 1313 post 01.

Oppstilling av artskontorrapporteringen, 31.12.2015

	Note	2015	2014
Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Innbetalinger fra gebyrer	1	127 745 254	137 651 816
Innbetalinger fra tilskudd og overføringer	1	0	0
Salgs- og leieinntekter	1	0	9 477 643
Andre inntekter	1	1 711 126	1 260 197
<i>Sum inntekter fra drift</i>		129 456 380	148 389 656
Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utgifter til lønn	2	139 563 367	137 786 084
Andre utgifter til drift	3	53 112 026	66 159 009
<i>Sum utgifter til drift</i>		192 675 393	203 945 094
Netto rapporterte driftsutgifter		63 219 013	55 555 438
Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Innbetaling av finansinntekter	4	39 399	31 055
<i>Sum investerings- og finansinntekter</i>		39 399	31 055
Investerings- og finansutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetaling til investeringer	5	4 596 750	6 756 767
Utbetaling til kjøp av aksjer	0	0	0
Utbetaling av finansutgifter	4	8 203	3 218
<i>Sum investerings- og finansutgifter</i>		4 604 953	6 759 985
Netto rapporterte investerings- og finansutgifter		4 565 554	6 728 929
Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten			
Innbetaling av skatter, avgifter, gebyrer m.m.	6	0	0
<i>Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten</i>		0	0
Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten			
Utgifter av tilskudd og stønader	7	0	0
<i>Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten</i>		0	0
Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler			
Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)		229 289	224 996
Arbeids giveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)		10 521 140	10 462 911
Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)		-4 663 055	0
<i>Sum rapporterte utgifter på felleskapitler</i>		6 087 373	10 687 906
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet		61 697 194	51 596 460
Oversikt over mellomværende med statskassen			
Eiendeler og gjeld			
Fordringer		242 871	234 825
Kasse		0	0
Bankkontoer med statlige midler utenfor Norges Bank		0	0
Skyldig skattetrekk		-5 817 562	-7 211 411
Skyldige offentlige avgifter		-40 507	-166 003
Annen gjeld		-184 764	-51 040
Sum mellomværende med statskassen	8	-5 799 961	-7 193 629

Note 1 Innbetalinger fra drift

	31.12.2015	31.12.2014
<i>Innbetalinger fra gebyrer</i>		
Gebyrinntekt tilsyn	127 745 254	137 651 816
Sum innbetalinger fra gebyrer	127 745 254	137 651 816
<i>Innbetalinger fra tilskudd og overføringer</i>		
Sum innbetalinger fra tilskudd og overføringer	0	0
<i>Salgs- og leieinnbetalinger</i>		
Framleie andre leide bygg	0	9 477 643
Sum salgs- og leieinnbetalinger	0	9 477 643
<i>Andre innbetalinger</i>		
Annen driftsrelatert inntekt	1 711 126	1 260 197
Sum andre innbetalinger	1 711 126	1 260 197
Sum innbetalinger fra drift	129 456 380	148 389 656

Note 2 Utbetalinger til lønn

	31.12.2015	31.12.2014
Lønn	128 091 259	126 834 163
Arbeidsgiveravgift	10 521 140	10 462 911
Sykepenger og andre refusjoner(-)	-2 378 383	-3 184 117
Andre ytelser	3 329 351	3 673 127
Sum utbetalinger til lønn	139 563 367	137 786 084
Antall årsverk:	180	175

Note 3 Andre utbetalinger til drift

	31.12.2015	31.12.2014
Husleie	19 980 539	28 194 733
Vedlikehold egne bygg og anlegg	0	0
Vedlikehold og ombygging av leide lokaler	157 036	246 071
Andre utgifter til drift av eiendom og lokaler	2 014 814	2 214 733
Reparasjon og vedlikehold av maskiner, utstyr mv.	52 343	66 609
Mindre utstyrskaffelser	811 020	1 476 740
Leie av maskiner, inventar og lignende	1 638 031	2 754 763
Kjøp av fremmede tjenester	5 571 360	7 228 859
Reiser og diett	15 017 015	16 145 029
Øvrige driftsutgifter	7 869 869	7 831 473
Sum andre utbetalinger til drift	53 112 026	66 159 009

Note 4 Finansinntekter og finansutgifter

	31.12.2015	31.12.2014
<i>Innbetaling av finansinntekter</i>		
Renteinntekter	38 465	30 874
Valutagevinst	934	182
Annen finansinntekt	0	0
Sum innbetaling av finansinntekter	39 399	31 055

	31.12.2015	31.12.2014
<i>Utbetaling av finansutgifter</i>		
Renteutgifter	7 312	2 703
Valutatap	891	515
Annen finansutgift	0	0
Sum utbetaling av finansutgifter	8 203	3 218

Note 5 Utbetaling til investeringer og kjøp av aksjer

	31.12.2015	31.12.2014
<i>Utbetaling til investeringer</i>		
Immaterielle eiendeler og lignende	4 298 314	6 094 851
Tomter, bygninger og annen fast eiendom	0	0
Beredskapsanskaffelser	0	0
Infrastruktureiendeler	0	0
Maskiner og transportmidler	0	0
Driftsløsøre, inventar, verktøy og lignende	298 436	661 916
Sum utbetalt til investeringer	4 596 750	6 756 767

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

Note 6 Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten

	31.12.2015	31.12.2014
Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten	0	0

Note 7 Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten

	31.12.2015	31.12.2014
Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten	0	0

Note 8 Sammenheng mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen

Del A Forskjellen mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen

	31.12.2015	31.12.2015	
	Spesifisering av <u>bokført</u> avregning med statskassen	Spesifisering av <u>rapportert</u> mellomværende med statskassen	Forskjell
Finansielle anleggsmidler			
Investeringer i aksjer og andeler*	0	0	0
Obligasjoner	0		
<i>Sum</i>	0	0	0
Omløpsmidler			
Kundefordringer	4 256 738	0	4 256 738
Andre fordringer	242 871	242 871	0
Bankinnskudd, kontanter og lignende	0	0	0
<i>Sum</i>	4 499 609	242 871	4 256 738
Langsiktig gjeld			
Annen langsiktig gjeld	0	0	0
<i>Sum</i>	0	0	0
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld	0	0	0
Skyldig skattetrekk	-5 817 562	-5 817 562	0
Skyldige offentlige avgifter	-40 507	-40 507	0
Annen kortsiktig gjeld	-184 764	-184 764	0
<i>Sum</i>	-6 042 832	-6 042 832	0
Sum	-1 543 223	-5 799 961	4 256 738

Vedlegg 1 | Målstruktur og kort oppsummering av status

Nr.	Mål	Status
	Hovedmål 1:	
H1	Sikkerhetsnivået i norsk luftfart skal være tilfredsstillende	
	Delmål 1.1	
D.1.1	Gjennomføre State Safety Program (SSP) iht langtidsplaner	
	Resultatmål	
R1.1A	Gjennomføre høring av første utgave av SSP-dokumentet	Utsatt til 2016
R1.1B	Utforme første utgave av flysikkerhetsmål	Ferdig
R1.1C	Implementere sanksjonspolicy	Sanksjonspolicy vedtatt mai 2015. Den er tatt i bruk, men vi har ennå ikke hatt saker der vi har valgt å bruke de økonomiske sanksjonene.
R1.1D	Utarbeide første konsept for risikobasert tilsyn	Pågår
R1.1E	Påbegynne utvikling av system og rutiner for målrettet formidling (Safety Promotion) i SSP sammenheng	Utsatt til 2016
	Delmål 1.2	
D1.2	Følge opp sikkerhetsstudien for innlandshelikopter	
	Resultatmål	
R1.2.A	Utarbeide framdriftsplan	Tilrådingene er fulgt opp, 16 er foreslått lukket. Videre framdriftsplan er under utforming
R1.2B	Følge opp de tiltak som er planlagt for perioden	
	Delmål 1.3	
D1.3	Gjennomføre hensiktsmessige tiltak for sikker bruk av ubemannede luftfartøy (RPAS)	
	Resultatmål	
R1.3A	Fastsette RPAS-forskrift	Forskriften vedtatt 30.11.2015 og trådte i kraft 1.1.2016
R1.3B	Videreutvikle strategiske tiltak	Arbeidet pågår og vurderes opp mot både sikkerhet og samfunnsnytte
	Delmål 1.4	
D1.4	Kartlegge og vurdere utviklingen i Nordområdene med sikte på å identifisere utfordringer og muligheter for norsk luftfart de neste fire årene	
	Resultatmål	
R1.4A	Påbegynne slik kartlegging sett opp mot LTs rolle og ansvar	Igangsatt.
	Hovedmål 2	
H2	Samfunnssikkerhet og beredskap innen luftfartssektoren skal effektivt forebygge uønskede hendelser, og begrense konsekvensene dersom disse likevel skulle oppstå	

Nr.	Mål	Status
	Delmål 2.1	
D2.1	Gjennomføre styringssystem for sikkerhet og beredskap (CIM), slik at LTs evne til å håndtere hendelser og kriser er oversiktlig og god - og at LT bidrar effektivt i samarbeid med eksterne interesser	
	Resultatmål	
R2.1	Gjennomføre CIM for krisehåndtering og en felles øvelse	CIM LUFT implementert, og trening gjennomført.
	Delmål 2.2	
D2.2	Regelmessig øve evnen til krisehåndtering, slik at prosedyrer, roller og ferdigheter holdes på et tilfredsstillende nivå.	
	Resultatmål	
R2.2.	Gjennomføre minimum en øvelse sammen med minimum en ekstern aktør	Gjennomført i samarbeid med Avinor.
	Delmål 2.3	
D2.3	Gjennomføre risikovurdering og identifisere mulige initiativ for å oppnå tilfredsstillende IKT-sikkerhet, herunder Cyber-security	Gjennomført
	Resultatmål	
R.2.3	Utarbeide foreløpig rapport iht delmål - og eventuelt inkludere anbefalinger om videre tiltak	I det pågående arbeidet med IKT sikkerhet har Luftfartstilsynet valgt å avgrense omfanget til å gjelde kritisk infrastruktur som understøtter hele luftfartssystemet og vil ha omfattende konsekvenser ved et utfall. Arbeidet har derfor hatt fokus på flysikringsområdet. Avinor Flysikring har et betydelig fokus på IKT sikkerhet og det er iverksatt flere risikoreducerende tiltak. Det pågår et kontinuerlig forbedringsarbeid knyttet til å gjøre kritiske systemer mest mulig robuste. Gjennom ATM Security – Cyber security RA roadmap har Avinor Flysikring AS etablert planer for deres videre arbeid. Luftfartstilsynet vil følge opp status på Avinors IKT sikkerhetsarbeid og at identifiserte tiltak fullføres. Det er i tillegg anbefalt å etablere en tverrfaglig gruppe i Luftfartstilsynet for å jobbe videre med IKT-sikkerhet innenfor hele luftfartssektoren.
	Hovedmål 3	
H3	Luftfartstilsynet skal være en pådriver for samfunnsnyttig luftfart	
	Delmål 3.1	
D.3.1	Bidra til å optimalisere trafikk mønster for flytrafikken ved Oslo Lufthavn med hensyn til støy og miljø for øvrig	
	Resultatmål	
R.3.1	Implementere revidert støyforskrift for OSL	Ny støyforskrift for Oslo Lufthavn ble vedtatt i desember 2015. Implementering vil skje 26. mai 2016

Nr.	Mål	Status
	Delmål 3.2	
D3.2	Arbeide for å redusere støybelastningen fra helikoptertrafikk ved å bidra til beslutninger i ICAO på dette området	
	Resultatmål	
R.3.2A	Lede arbeid med scope study til CAEP/10 steering group 2015	Norge har ledet dette arbeidet og resultatene er rapportert til CAEP Steering group i juli.
R.3.2B	Bidra til at revisjon av støystandard for helikopter, Annex16, kommer i arbeidsprogrammet for neste CAEP-syklus	I CAEP steering group møte i juli ble det besluttet at teknologien er ikke moden i forhold til å skjerpe støykravet til helikopter. Hoovering og støyreducerende prosedyrer er imidlertid ikke med i støystandarden pr nå. Det ble besluttet at WG1 skal gjøres en teknologisk gjennomgang av hvorvidt dette kan tas inn i standarden for å redusere støyproblemene
	Delmål 3.3	
D.3.3	Utarbeide og forankre ny strategi for arbeidet med allmennflysegmentet i norsk luftfart de neste +4 årene.	
	Resultatmål	
R.3.3	Utkast til strategi for allmennflysegmentet er ferdig og presentert for SD	Luftfartstilsynets Policydokument «Fremtidens regulering av allmenflygingen i Norge» er ferdigstilt og implementert i LT. Danner ett av grunnlagsdokumentene for det videre strategiarbeidet, blant annet gjennom PAL II (Prosjekt for allmenflyging og Luftsport II).
	Delmål 3.4	
D3.4	Følge opp implementeringen av forskrift om universell utforming	
	Resultatmål	
R.4.1	Vedta planer og gi pålegg om nødvendige utbedringer for de lufthavner som omfattes av regelverket.	Luftfartstilsynet har nå en samlet oversikt over ombordstigningsløsninger ved de lufthavner som omfattes av regelverket. Lufthavner som ikke tilfredsstiller regelverket har fått pålegg om å utbedre dette i henhold til forskriften. Det er også laget revisjonsplan for dette området og alle pålegg vil bli fulgt opp i 2016.
	Hovedmål 4	
H4	Luftfartstilsynet skal ha høy faglig kompetanse	
	Delmål 4.1.	
D4.1.	Luftfartstilsynet skal ha et tilstrekkelig antall medarbeidere med rett kompetanse	
	Resultatmål	
R4.1	Vurdere framtidig behov for kompetanse, og skissere tiltaksplan	Det jobbes med en plan for framtidig kompetanse i LT. Arbeidet noe forsinket pga av redusert kapasitet høsten 2015.
	Delmål 4.2	

Nr.	Mål	Status
D4.2	Luffartstilsynet skal være en organisasjon hvor alle medarbeidere har kunnskap og rolleforståelse som gjør at de handler i samsvar med de gjennomgående krav og forutsetninger som er satt til forvaltningen.	
	Resultatmål	
R4.2.	Gjennomføre prioriterte tiltak iht vedtatt forbedringsprogram for forvaltningskompetanse	Gjennomført, Se tekst i årsrapport.

Vedlegg 2 | Antall tilsyn

Område	Gjennomførte tilsyn	Planlagte tilsyn	Avvik	Virkning for sikkerheten
Operativ utdanning (ATO/RF)	15	15	0	Ingen kommentar, se årsrapport
Operativ utdanning (FSTD)	36	38	-2	I regi av skandinavisk simulatorgrupper. Ingen kommentar
Operativ fly	60	85	-25	AOC, sekundærbaser og rutetilsyn er gjennomført for de største selskapene. På grunn av personellmangel har en del inspeksjoner av trening ikke blitt gjennomført. Disse inspeksjonene er valgt utsatt eller kansellert da OU også fører tilsyn innen trening. Vår vurdering er derfor at disse kanselleringene har en begrenset negativ effekt på tilstandsbildet og sikkerhetsnivået.
Operativ helikopter	25	41	-16	Seks tilsyn ble kansellert grunnet bortfall av tilsynsobjektet. Resterende ti utsatt pga manglende ressurser (økonomi og personell). Økt satsning på sikkerhetsarbeid gjennom formidling har imidlertid hatt en positiv effekt på sikkerhetsnivået i 2015.
Operativ allmennfly	19	37	-18	Kansellerte tilsyn på grunn av personellmangel og fordi tilsynsobjekter ikke var tilgjengelige. Ressurser prioritert opp mot regelverksarbeid. Sikkerhetsarbeidet skal følges ytterligere opp etter granskingsrapport GK1-2015 fra NLF.
Lufthavner (Security)	26	28	-2	Ingen kommentar, se årsrapport.
Flyfrakt (Security)	180	190	-10	Ingen kommentar, se årsrapport
Flyselskaper (Security)	27	100	-63	Tilsyn flyfrakt og lufthavner er prioritert innenfor begrensede ressurser, da disse har størst betydning for security.
Andre leverandører (Security)	6	7	-1	Ingen kommentar
ESA-inspeksjoner (Security)	2			Inkludert en oppfølgingsinspeksjon.
Teknisk vedlikehold (Virksomhetstilsyn)	112	101	11	Ingen kommentar, se årsrapport
Teknisk allmennfly (Virksomhetstilsyn)	16	38	-22	Redusert kapasitet grunnet ressurssituasjon medførte avvik på antall ACAM inspeksjoner. Ressurser prioritert mot RPAS ut fra en vurdering av sikkerhetsrisiko.
Teknisk utdanning (Virksomhetstilsyn)	13	12	1	Ingen kommentar, se årsrapport
Flysikring	29	32	-3	Endringer på grunn av forhold hos tjenesteyter, ingen påvirkning på sikkerheten.
Flyplass	30	30	0	Ingen kommentar, se årsrapport
Flyleger	0	5	-5	Avviket skyldes at vi som ledd i risikobasert tilsyn (RBT) heller har gjennomført kursprøve for 56 av flylegene som gir et sammenlignbart bilde med det å reise på tilsyn.
AeMC	0	0	0	
Arbeidsmiljø	14	14	0	Ingen kommentar, se årsrapport
Økonomi	18	23	-5	Selskap med negative resultat er prioritert fulgt opp.

Vedlegg 3 | Status for arbeidet med rapporter og tilrådinge fra SHT

Status

Tabell 1 viser antall avgitte, lukkede og åpne sikkerhetstilrådinge fra og med utgangen av 2005. Som det framgår av tabellen har Luftfartstilsynet ikke lukket noen sikkerhetstilrådinge i 2015.

Årstall	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Avgitte tilrådinge	59	49	37	15	28	12	20	10	11	1	11
Lukkede tilrådinge	36	18	37	41	96	27	26	15	13	4	0
Åpne tilrådinge	108	139	139	113	45	29	23	17	15	12	23

Tabell 1 | Antall avgitte, lukkede og åpne sikkerhetstilrådinge ved utgangen av årene 2005-2015

Statens havarikommisjon for transport (SHT) utstedte 11 sikkerhetstilrådinge i 2015, hvorav åtte tilrådinge rettet til utenlandske organisasjonene. De øvrige tre sikkerhetstilrådingene rettet SHT til henholdsvis Statens Vegvesen, Norsk Luftambulans og Samferdselsdepartementet.

SHT og Luftfartstilsynet samarbeider godt og har 1-2 årlige kontaktmøter på saksbehandler- og ledelsesnivå. Slike møter er nyttige og bidrar til god dialog og samhandling i arbeidet med norsk flysikkerhet.

I forbindelse med at undersøkelsesforordningen (forordning EU 996/2010) er trådt i kraft i norsk rett, har SHT og Luftfartstilsynet inngått en avtale om samarbeid og ansvarsfordeling knyttet til sikkerhetstilrådinge på luftfartens område. Avtalen utdyper blant annet forordningens krav til SHT og beskriver ansvarsfordeling mellom tilsynet og SHT i det videre arbeidet med sikkerhetstilrådingene frem til at tilrådingene lukkes.

Arbeidet med tilrådinge er viktig i flysikkerhetsarbeidet, og to ganger i året rapporterer Luftfartstilsynet til Samferdselsdepartementet detaljer om arbeidet med hver enkelt av de åpne tilrådingene.

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

Tabell 2 viser antall åpne sikkerhetstilrådinge per 31. desember 2015 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 2015 til sammen 14 åpne sikkerhetstilrådinge som er fordelt internt hos oss. Åtte av tilrådingene SHT utstedte i 2015 er rettet til utenlandske organisasjoner og én er rettet til Samferdselsdepartementet. Disse ni tilrådingene er også åpne ved årsskiftet, men fremgår ikke av tabellen. Luftfartstilsynet har ingen myndighet eller tilsynsrolle overfor de utenlandske organisasjonene, men vil vurdere disse tilrådingene enkeltvis for å se om det er noe vi kan eller bør gjøre for å påvirke luftfartsmyndigheten i landet der organisasjonen er hjemmehørende til å ta tilrådingen til følge.

Det er seks åpne tilrådinge fra 2011 som ble gitt i temarapporten om vinteroperasjoner og glatte baner (rapport SL 2011/10). Oppfølgingen av disse involverer blant annet ICAO og det arbeides nå med å få på plass et nytt, globalt rapporteringsformat for rullebanefriksjon. Dette tar nødvendigvis tid, og Luftfartstilsynet er aktivt med i arbeidet ICAO gjør på området.

Ansvarlig enhet	Årstall for utstedelse					SUM
	2011	2012	2013	2014	2015	
Seksjon fysikring		2	1			3
Seksjon flyplass	6		1		1	8
Seksjon operativ allmennfly						0
Seksjon operativ fly						0
Seksjon operativ helikopter			1	0,5	1	2,5
Seksjon operativ utdanning						0
Seksjon teknisk vedlikehold				0,5		0,5
Seksjon teknisk allmennfly						0
Luftfartstilsynet	6	2	3	1	2	14

Tabell 2 | Antall åpne sikkerhetstilrådinge per 31. desember 2015 fordelt på utstedelsesår og hvilken enhet i Luftfartstilsynet som er hovedansvarlig for oppfølgingen. I tillegg har SHT fremmet åtte tilrådinge i 2015 til utenlandske organisasjoner, samt en til Samferdselsdepartementet

Rapporter fra havarikommisjoner

Luftfartstilsynet mottok i 2014 totalt 17 utkast til rapport fra havarikommisjoner. Litt over en tredel av utkastene omhandler hendelser av flyteknisk karakter. En tredjedel av utkastene omhandler hendelser innenfor allmennfly og privat helikopter. Luftfartstilsynet besvarer alle høringer vi mottar fra SHT.

Totalt mottok vi 16 endelige havarirapporter fra SHT, samt en rapport fra henholdsvis dansk og tsjekkisk havarikommisjon, totalt 18 rapporter. Luftfartstilsynet vurderer alt innholdet i rapportene, ikke bare eventuelle sikkerhetstilrådinge, med tanke på mulige tiltak som kan bedre flysikkerheten. I det månedlige ulykkes- og hendelsesmøtet i Luftfartstilsynet presenteres og gjennomgås alle havarirapporter av den tilsynsseksjonen som er utpekt som ansvarlig. Her blir eventuelle flysikkerhetsmessige tiltak ut fra en havarirapport vurdert og diskutert tverrfaglig.

Vedlegg 4 | Sikkerhetsinformasjon basert på innrapporterte ulykker og hendelser

Ulykker

Det var ingen ulykker eller alvorlige personskader innen kommersiell passasjerflyging i Norge eller om bord på slike norske luftfartøyer i 2015. Flere år på rad med fravær av alvorlige personskader om bord på norske rutefly og offshore helikopter bekrefter et godt sikkerhetsnivå.

For innlands helikopter skjedde det tre ulykker med norske helikoptre, i tillegg til et havari med et svensk helikopter i indre Troms. En person ombord og en person på bakken ble alvorlig skadd i disse fire ulykkene.

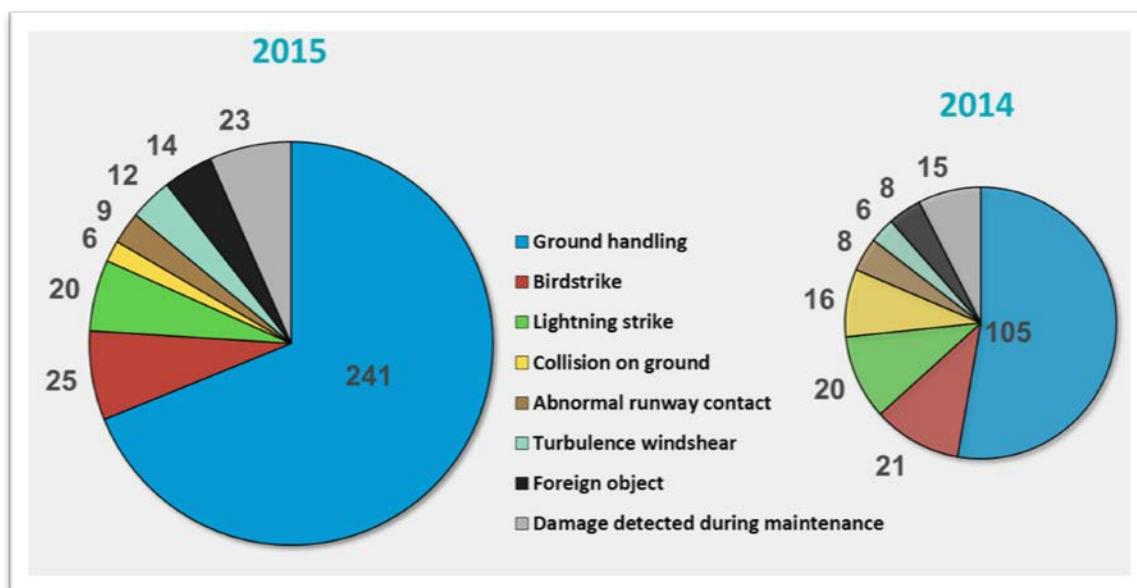
Innenfor allmennflyging skjedde det en dødsulykke i mikroflymiljøet i 2015 slik det også gjorde i 2014. Piloten mistet kontrollen under trening på motorkutt etter avgang fra Stafsberg, og begge ombord omkom som følge av treffet mot bakken og påfølgende brann. Flere ulykker med bare materielle skader på mikrofly i 2015 bekrefter høyere risiko sammenlignet med øvrige private motorfly.

Innenfor seilflysegmentet havarte et norsk fly i fjellterreng i Oppland, og piloten omkom. Forrige dødsulykke med norsk seilfly fant sted tilbake i 2008. Målt i flytimer er årlig aktivitet med mikrofly i Norge omtrent dobbelt så stor som for norske seilfly.

Det var en betydelig nedgang i antallet personskader i norsk luftfart i 2015, sammenlignet med årene før. Av de totalt 61 registrerte personskadene i norsk luftfart, er det flest hendelser med mindre skader på kabinbesetning og passasjerer om bord i norske rutefly, i forbindelse med turbulens eller klem- og fallskader i kabinen.

År	Mindre	Alvorlig	Fatal	Total
2011	73	3	5	81
2012	115	4	12	131
2013	83	3	0	86
2014	86	3	7	96
2015	56	2	3	61

Når det gjelder materielle skader i norsk luftfart, så har vi lenge sett en vesentlig økning som fortsatte i 2015. Mer enn 240 hendelser under bakkehåndtering førte til mindre skader på norske luftfartøyer, der bevegelige broer, bagasjekjøretøyer eller andre kjøretøyer under betjening på bakken skadet skrog, dører eller styreflater på ruteflyene. Påfølgende kostnader til reparasjoner og kanselleringer/forsinkelser blir store for flyselskapene.



Skade påført norske luftfartøyer fordelt på type hendelse i 2015 og 2014

Hendelser

Av alvorlige hendelser i 2015 som innebærer at det nesten skjedde en luftfartsulykke finner vi en med et norsk rutefly i Frankrike. Etter landing på rullebanen og under taksing tilbake for avkjøring, hadde et privat jet-fly startet avgang fra andre den baneenden etter kommunikasjon på fransk med tårntjenesten. Pilotene kunne ikke se hverandre på grunn av høydeforskjeller på aktuell rullebane, men privatflyet avbrøt avgangen da de fikk øye på det norske ruteflyet.

Alvorlige hendelser med rullebaneinntrengning er sjeldne i Norge og Europa, men fortsatt oppmerksomhet på denne ulykkeskategorien begrunnes i det store skadepotensialet slike ulykker kan ha basert på erfaringer fra slike ulykker noen år tilbake.

En annen hendelse med høyt skadepotensial for norsk rutefly fant sted inn til Gardermoen i mars 2015, da fartøysjefen måtte bruke unormalt stor kraft på flygekontrollene i siste del av landingen. Slike låste eller harde flygekontroller har tidligere vist seg å ha sammenheng med avisingsvæske som har frosset i overføringer. Statens Havarikommisjon for Transport undersøker denne aktuelle saken.

For innlands helikopter underbygges tre ulykker av ytterligere to alvorlige hendelser i 2015. De aktuelle sakene faller inn i kjente risikoområder for slike lette helikopter, henholdsvis kollisjon med kraftlinje og motorproblemer underveis med vellykket tvungen landing.

Luftfartstilsynet publiserer ukentlig oppdateringer for utvalgte sikkerhetsindikatorer i norsk luftfart. Disse viser utviklingen og bidrag innenfor definerte risikoområder. I fjor var det noen indikatorer som viste økning og dermed negativ utvikling totalt sett.

Nærpasseringer i ikke-kontrollert luftrom eller med blandet trafikk i D-klasse luftrom synes å øke betydelig. Det var langt flere slike saker i 2015 med forskjellige typer luftfartøy, fra lette helikoptre og private fly, til militære fly, ubemannede luftfartøyer og i noen grad også tungt helikopter og tunge fly.

Her er det ikke eksplisitte separasjonskrav som flygekontrolltjenesten styrer lufttrafikken etter, men prinsippet om å se og bli sett for luftfartøyene med kun flygeinformasjonstjeneste om andre luftromsbrukere.

Andre risikoområder der vi ser flere luftfartshendelser i 2015 var turbulens og vindskjær i luften (som regel knyttet til innflygingen), tekniske hendelser (både motorrelaterte og øvrige systemer) for både tunge fly og helikoptre, samt fuglekollisjoner. Sistnevnte øker fortsatt i Norge, og også totalt sett med norske luftfartøyer i utlandet. Også hendelser med underhengende last fra helikopter, der tap av lasten er vanligst, hadde en økning, til totalt 36 hendelser i 2015.

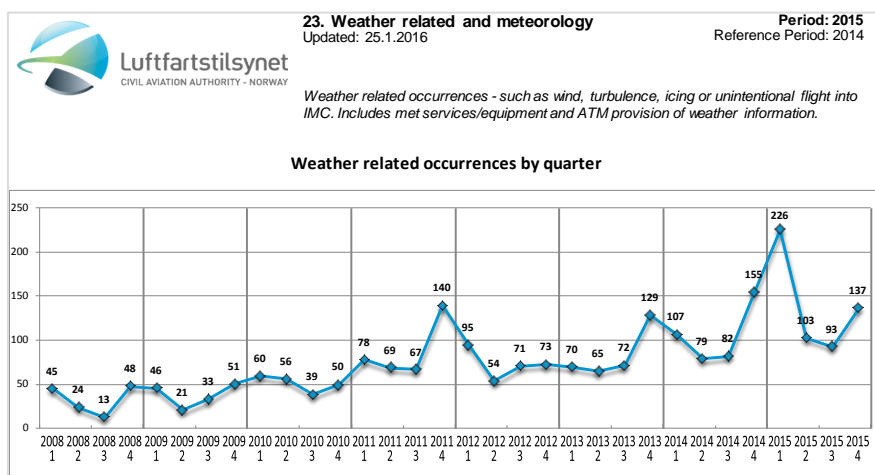
Indikatorer som konfliktsituasjoner på rullebanen, konflikt med luftfartshinder (inkludert spenn), bruk av laserpekere mot luftfartøy og operasjonelle avvik fra den høyden som flygekontrolltjenesten klarerte, viste en positiv tendens med nedgang i antall hendelser fra 2014 til 2015.

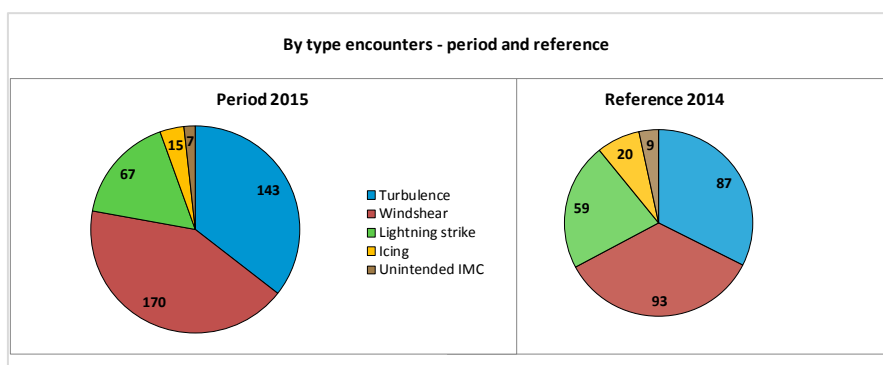
Formidling av sikkerhetsinformasjon fra ulykker og hendelser

Luftfartstilsynet har i 2015 etablert to nye indikatorer internt og for disse ønsker vi å publisere ikke-sensitive oversikter under flysikkerhetsfanen på våre internettsider. Den ene indikatoren følger hendelser med underhengende last for helikopter, som er en stor aktivitet i norsk luftfart. Her inngår helt eller delvis tap av lasten som vanligste hendelse, men også noen alvorlige saker der lasten kommer i kontakt med andre strukturer eller der kontrollen med last eller helikopter blir redusert under flyging.

Den andre indikatoren heter værrelaterte hendelser og skal følge hvordan værforhold bidrar til luftfartshendelser innenfor noen kjente og typiske scenarier. Her inngår turbulens og vindskjær under flyging, ising av luftfartøy, lynnedslag og visuell flyging der man mister visuelle referanser. Værforhold som påvirkningsfaktor vil variere naturlig ut fra årstider og fra år til år. Like fullt skal aktørene styre operasjonene også med tanke på slike trusler, for å unngå at personer skades eller sikkerheten til luftfartøyet reduseres. I denne indikatoren følger vi også hvordan meteorologitjenesten varsler om signifikant vær, og hvordan observasjonsutstyr og værformidlingen fungerer.

Figurene under er et utdrag fra indikatoren og viser kvartalsvis utvikling i værrelaterte hendelser sammen med hovedtyper av slike hendelser.





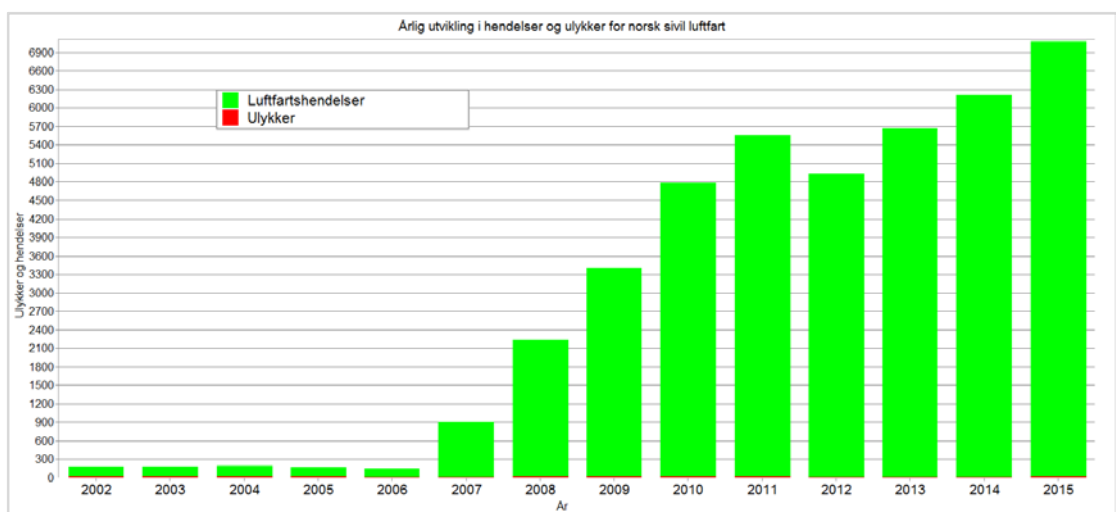
Figuren viser kvartalsvis utvikling og fordeling i typer hendelser for værrelaterte hendelser.

Rapportering

Den nye rapporteringsforordningen Forordning (EU) 376/2014 som trådte i kraft for Europa i november 2015 vil også tre i kraft for norsk luftfart i løpet av 2016. Her har Luftfartstilsynet forberedt aktørene gjennom to workshoper der endringer fra dagens regime og utvidet bruk av denne sikkerhetsinformasjonen på alle nivå ble diskutert.

Vi har sammen med Samferdselsdepartementet og gjennom positivt engasjement hos industrien langt på vei skapt et felles grunnlag for å kunne nyttiggjøre oss denne sikkerhetsinformasjonen til overvåking av sikkerheten, risikostyring av operasjoner og tjenester, samt prioritering av sikkerhetsinitiativ fremover. En forbedret dialog om risikoområder mellom tilsyn og tjenesteyter, og mellom tjenesteytere, vil være fundamentalt for de fremtidige forbedringene som skal underbygge overordnede mål som introduseres for norsk luftfart gjennom Norges Flysikkerhetsprogram (State Safety Program – SSP).

Rapporteringsgraden og antall saker har fortsatt å øke for norsk luftfart frem til i dag, slik figuren under viser. For de totalt 7 077 sakene (ulykker og hendelser) som ble tatt inn i nasjonal database for 2015, ble det sendt inn nærmere 9 000 hendelsesrapporter siden det er mange typer hendelser som belyses fra flere personellgrupper. Dette er en positiv utvikling der også den lettere luftfarten og verksteder i større grad bidrar enn tidligere.



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