

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Vår saksbehandler: Vår referanse: Vår dato:
Geir Miskov 200401771-4/131/GMI 24.2.2005

Telefon direkte: Deres referanse: Deres dato:
913 47 159

Årsrapport 2004

Vi viser til tildelingsbrevet for 2004 datert 23. desember 2003 vedrørende rapporteringskrav til Luftfartstilsynet. Årsrapporten fra Luftfartstilsynet skal inneholde følgende elementer.

Regnskapstall i samsvar med godkjent rapportering til det sentrale statsregnskapet.
Forklaring til avvik i forhold til tildelt bevilgning.
Rapportering om resultater i henhold til fastsatte krav
Redegjørelse for måloppnåelse og for utvikling på strategiske utfordringer.

Årsrapporten for 2004 vil inneholde disse elementene og vil tillegg følge kjent mal fra tertialrapportering i 2004.

Del 1 Økonomirapportering

1.1 Presentasjon av regnskapstall fra statsregnskapet for 2004*)

Kapittel 1313

Post	Underpost	Beløp	Bevilgning	Avvik
01	11 Stillinger	61 535 444,15		
	12 Ekstrahjelp			
	13 Bistillinger	1 471 744,35		
	17 Styret, råd utvalg			
	18 Trygde, pensjon	8 488 114,14		
	Sum lønn og godtgjørelse.	71 495 302,64		
Post	Underpost	Beløp		
01	21 Maskiner, inventar, utst.	4 178 792,53		
	22 Forbruksmateriell	784 301,97		
	23 Reiseutgifter, kurs, m.v.	14 048 116,48		
	24 Kontortjenester	6 744 728,48		
	25 Konsulent tjenester m.v.	4 125 665,49		

26 Andre driftskostnader	10 213 108,46		
27 Vedl.hold og dr. trsp.m.	833 518,69		
28 Vedlikehold av bygg/anl.	171 989,44		
29 Drift av bygning, lokalleie	10 245 198,23		
Sum andre driftsutgifter	51 345 419,77		
Sum kapittel 1313, post 01	122 840 722,41	123 479 000,00	- 638 277,59

Post		Beløp	Bevilgning	Avvik
Sum post 22	Utgifter til flytting	19 490 125,44	43 200 000,00	- 23 709 874,56

Kapittel 4313

Post	Underpost	Beløp	Bevilgning	Avvik
Sum post 01	Inntekter fra tilsyn	86 036 147,35	87 600 000,00	- 1 563 852,65
02	11 Refundert, fakturert	3 162 005,00		
16	11 Refunder fødselspenger, lønn	211 912,00		
	12 Refundert fødselspenger, AGA	29 881,00		
18	11 Refusjon sykepengen, lønn	888 060,00		
	12 Refusjon sykepengen, AGA	120 665,00		
Sum post 02, 16 og 18 – Refusjoner		4 412 523,00	0,00	4 412 523,00

Sum kapittel 4313	90 448 670,35	87 600 000,00	2 848 670,35
--------------------------	----------------------	----------------------	---------------------

Kapittel 5309

Post	Underpost	Beløp	Bevilgning	Avvik
29	Tilfeldige inntekter – ymse	93 068,00	0,00	93 068,00

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

Driftsutgifter, kapittel 1313, post 01

Luftfartstilsynet hadde i 2004 en samlet bevilgning på kr 123 479 000. Av dette var ordinært bevilgede midler kr 121 000 000, kr 238 000 var overført fra 2003 og 2 241 000 var ekstrabevilgning til dekning av lønnsoppgjøret 2004.

Lønnsutgiftene utgjorde for 2004 ca 57 prosent av Luftfartstilsynets samlede utgiftsramme, inkl refusjoner. Lønnsandelen har vært stigende. Det har vært et lite, samlet mindreforbruk i forhold til total utgiftsramme på 2,5 prosent. Den største delen av mindreforbruket skyldes svak fremdrift i et utviklingsprosjekt med sikte på å etablere en elektronisk virksomhetsportal for Luftfartstilsynet og har medført at midler er blitt holdt tilbake. I tillegg har en noe presset ressursituasjon på grunn av flyttingen til Bodø gjort at det har blitt foretatt færre tilsynsreiser og opplæringstiltak, med noe innsparing på reisekostnader og kompetanseutvikling som følge. De totale utgiftene ble kr 122 840 722.

For øvrig har driften gått som planlagt, bortsett fra at vi har mistet en del personell. De lønnsutgifter som er innspart har imidlertid gått med til kostnader knyttet til midlertidig ansettelse.

Driftsutgifter, kapittel 1313, post 22

Flyttingen av tilsynet til Bodø har medført lavere kostnader i 2004 enn planlagt i henhold internt budsjett. Det interne budsjettet er også lavere enn årets bevilgning. Årsaken til mindreforbruket er både at planlagt fremdrift tilsier at kostnadene kommer i senere perioder, men også at det har vært vanskelig å rekruttere tilstrekkelig med kvalifiserte medarbeidere til Bodø. Antall ansatte i Bodø ved utgangen av 2004 er derfor vesentlig lavere enn planlagt. Bevilgningen til flytteprosjektet er overførbart.

Inntekter fra tilsynsvirksomheten, kapittel 4313, post 01

Det har vært økning i gebyrsatsene i 2004. Gebyrregulativet kom imidlertid først ut i september, og det medførte at løpende gebyrinntekter ble en del lavere enn om gebyrforskriften var kommet ut i begynnelsen av året. Det var lenge håp om å nå budsjettmålet for gebyrinntekter, men ujevn gebyringang mot slutten av året medførte at inntektsmålet ikke ble nådd. Avviket var imidlertid relativt lite (- 1,8 prosent). Foruten at gebyrregulativet kom sent på året ligger en vesentlig årsak til inntektssvikten i at det har vært en netto nedgang av fartøyer fra Norsk luftfartøyregister i 2004. Det har medført lavere inntekter fra flytekniske gebyrer.

Økningen i gebyrsatsene, foruten nye gebyrtyper for vandelsattester og security, har gjort at gebyrinntektene har steget vesentlig fra 2003. De totale gebyrinntekter ble kr 86,0 mill, mot kr 71,3 mill i 2003.

Refusjoner, kapittel 4313, post 02, 16 og 18

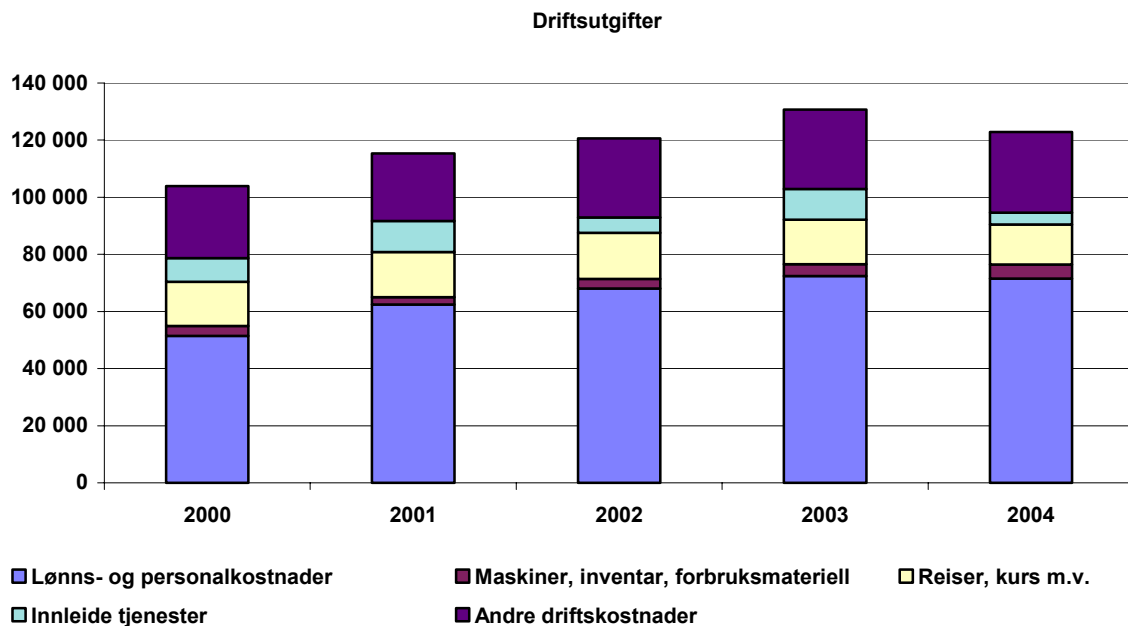
Dette gjelder forskjellige refusjoner av utgifter Luftfartstilsynet har hatt. Post 02 gjelder utlegg vi har hatt til norske inspektører som er engasjert av det fellesskandinaviske tilsynskontoret for SAS (STK) i Stockholm og som er viderefakturert dit. Refusjonen representerer således hovedsakelig en ren gjennomfakturering av utgifter som er betalt i Norge på vegne av STK. Det er også en mindre post som gjelder gjennomfakturering av kostnader til JAA (Joint Aviation Authorities). Post 16 gjelder refunderte fødselspenger og post 18 er refunderte sykepenger.

1.2 Økonomisk utvikling i Luftfartstilsynet i 2004

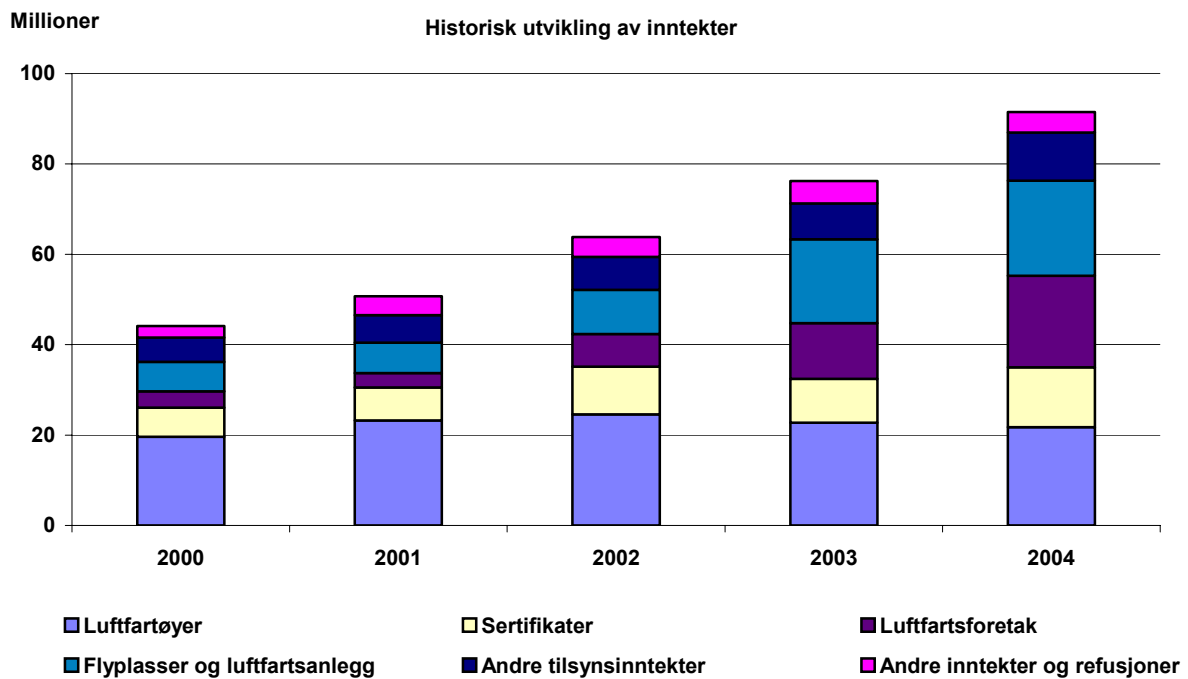
Etter opprettelsen av Luftfartstilsynet i 2000 har utviklingen frem til og med 2003 vært preget av tilpassinger og konsolidering av organisasjonen. 2003 var året da Luftfartstilsynet hadde fått etablert en kompetent og effektiv organisasjon, faglig og administrativt. I 2004 har organisasjonen i stadig sterkere grad vært preget av stortingsvedtaket om flytting av Luftfartstilsynet til Bodø. Til tross for at det er gjennomført tiltak for å beholde medarbeidere lengst mulig frem til flytting for å sikre overføring av kompetanse, har mange valgt å slutte i perioden. Siden svært få medarbeidere ønsker å flytte med til Bodø må en også regne med at stadig flere vil slutte i tiden fremover. Luftfartstilsynet skal være fullt etablert i Bodø senest 1.1.2007.

I 2004 har Luftfartstilsynet begynt rekruttering til Bodø, og ved utgangen av året var det i alt 16 medarbeidere ved det nyetablerte Bodø-kontoret. Det var langt færre enn planlagt, og det har vært vanskelig å fylle tilsynsfaglige stillinger i Bodø. Spesielt for disse stillingene er det ønskelig å tilsette nye medarbeidere i Bodø så tidlig som mulig for å sikre en tilstrekkelig periode med

kompetanseoverføring. Denne situasjonen har også preget den økonomiske utviklingen i Luftfartstilsynet det siste året. Til tross for færre ansatte og bruk av ressurser i flytteprosessen har man klart å opprettholde tilsynsvirksomheten på et tilfredsstillende nivå. Det har imidlertid vært nødvendig å foreta sterkere prioriteringer enn tidligere i tilsynsarbeidet. I det store og hele har likevel driften gått som planlagt og kostnadsstrukturen er ikke vesentlig endret.

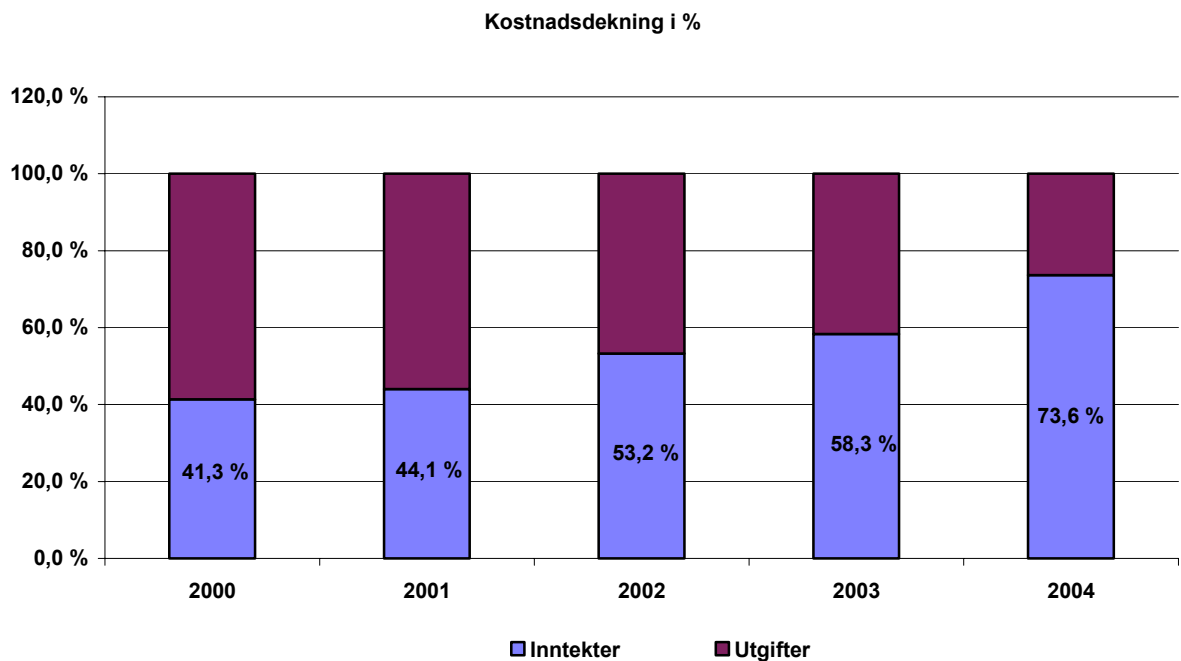


Økonomisk belastes kostnader til flytteprosessen en egen budsjettpost som er bevilget til formålet. Det gjør at Luftfartstilsynet har økonomi til både å drifte det løpende tilsynet og gjennomføre flytteprosessen. Det er imidlertid sannsynlig at de midler som er bevilget til selve flyttingen er for lite for å kunne gjennomføre flyttingen fullt ut. Foreløpig er det imidlertid tilstrekkelig, da bevilgningen er gjort overførbart.



I kategorien andre tilsynsinntekter inngår i 2004 for første gang også inntekter fra securityområde.

Inntektens andel av totalkostnadene har økt jevnt siden Luftfartstilsynet ble opprettet. Med årets inntekt er kostnadsdekningen nesten 75 % prosent.



Del 2 Rapportering på tiltak i årsplan

For å bidra til sikkerheten i sivil luftfart benytter Luftfartstilsynet en rekke virkemidler. Dette er blant annet adgangskontroller, virksomhetstilsyn, utvikling av regelverk og informasjon til aktørene i luftfarten.

I gjennomføringen av adgangskontroller og virksomhetstilsyn fører Luftfartstilsynet et aktivt og veiledende tilsyn. Dette kan skje i form av inspeksjoner ute hos det enkelte tilsynsobjekt, eller dokumentgranskninger av tilsendt materiell, eller en kombinasjon av disse to.

Rapporteringen på tiltakene i årsplanen vil skje med følgende struktur.

- Rapportering på produksjons- og saksbehandlingsindikatorer
- Rapportering på utarbeidelse og implementering av forskrifter
- Rapportering på de viktigste prosjektene
- Rapportering på andre aktiviteter

Dette gir en god oversikt over Luftfartstilsynets aktiviteter i 2004. For ytterligere detaljer vises det til tertialrapportene for 2004.

2.1 Produksjons- og saksbehandlingsindikatorer

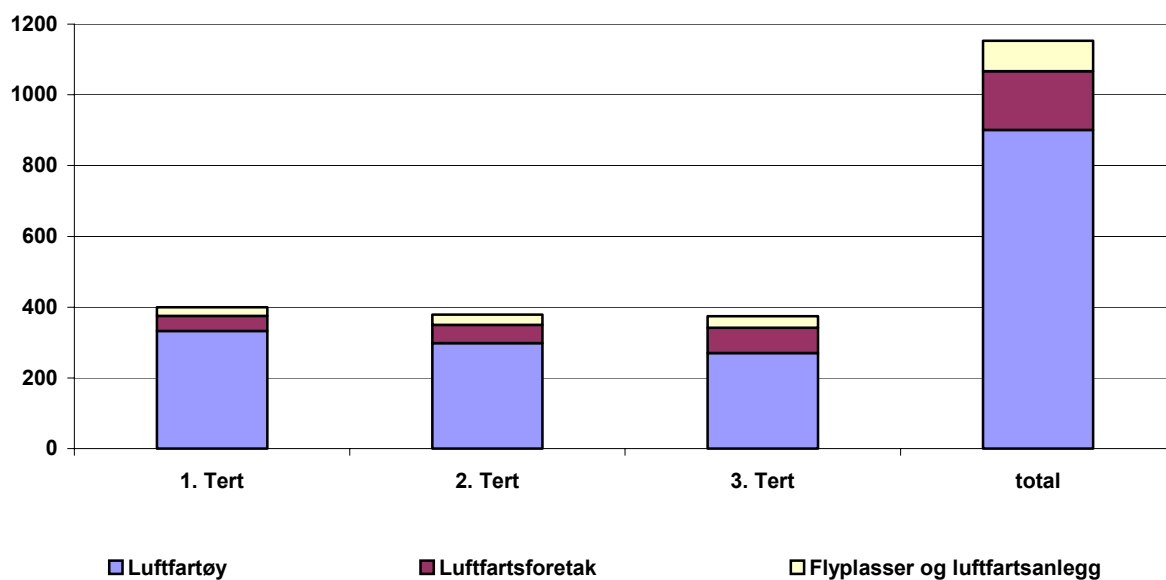
Luftfartstilsynet rapporterer på to grupper med indikatorer fordelt på forskjellige områder.

Produksjon.

Denne indikatoren forteller om omfang på tilsyn, inspeksjoner, dokumentgranskninger, godkjenninger og sertifiseringer. Luftfartstilsynet opererer med tre produksjonsindikatorer, på områdene luftfartøy, luftfartsforetak og flyplass og luftfartsanlegg. I oversikten under sammenstilles forventet produksjon innen det enkelte område, sammenstilt med faktisk produksjon. Oversikten viser også utviklingen gjennom året. Indikatorene er at faktisk produksjon er minimum 80 prosent av planlagt produksjon.

Område	Forventet antall i 2004	Gjennomført antall i løpet av:			Total antall gjennomført	Avvik
		1. tertial	2. tertial	3. tertial		
Luftfartøy: luftdyktighetsbevis, fornyelse og øvrig	830	317	282	254	853	23
Luftfartøy: luftdyktighetsbevis, adgangskontroll	45	16	16	16	48	3
Luftfartsforetak: virksomhetstilsyn	145	27	40	62	129	-16
Luftfartsforetak; adgangskontroll	57	15	12	10	37	-20
Luftfartøy og luftfartsanlegg: adgangskontroll	79	22	27	29	78	-1
Luftfartøy og luftfartsanlegg: virksomhetstilsyn	4	3	2	3	8	4
Sum i 2004	1 160	400	379	374	1 153	-7

Antall gjennomførte tilsyn, inspeksjoner og adgangskontroller i 2004



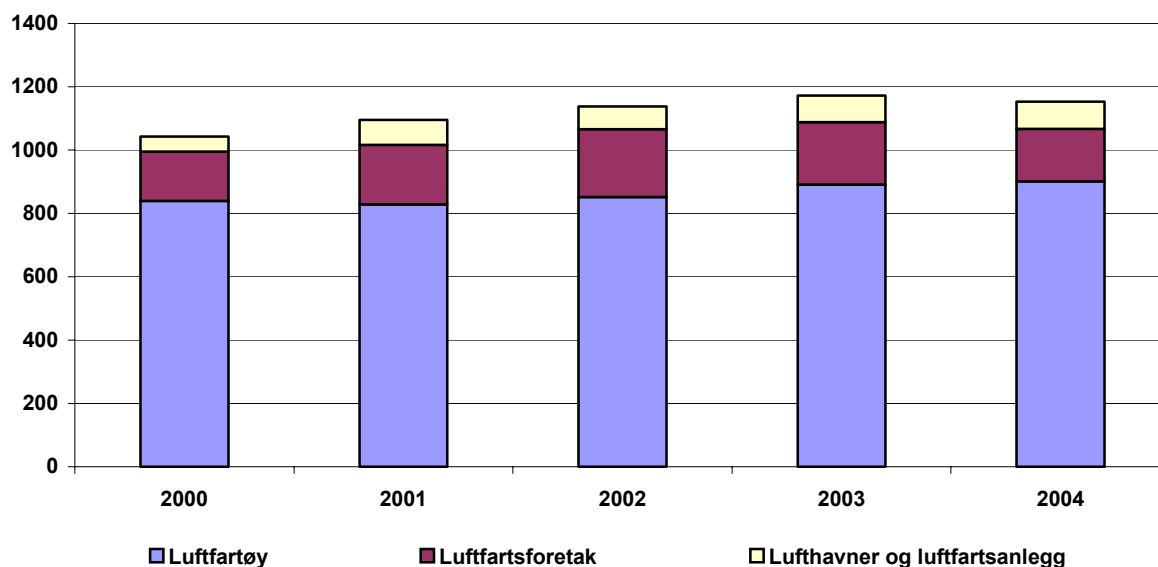
Luftfartstilsynet utførte således i 2004 1153 inspeksjoner, tilsyn, adgangskontroller og dokumentgranskninger innen områdene luftfartøy, luftfartsforetak og flyplasser og luftfartsanlegg.

Den historiske utviklingen vises under.

Område	Antall inspeksjoner, tilsyn, adgangskontroller og dokumentgranskninger gjennomført i				
	2000	2001	2002	2003	2004
Luftfartøy: luftdyktighetsbevis, fornyelse ^(*)	714	728	732	756	853
Luftfartøy: luftdyktighetsbevis, adgangskontroll og annen fornyelse ^(*)	125	100	120	135	48
Luftfartsforetak: virksomhetstilsyn	113	137	145	128	129
Luftfartsforetak; adgangskontroll	43	51	69	69	37
Flyplasser og luftfartsanlegg: virksomhetstilsyn	47	79	71	84	78
Flyplasser og luftfartsanlegg: adgangskontroll				1	8
SUM	1 042	1 095	1 137	1 173	1 153

(*) metoden for å telle antall tilsyn, adgangskontroller og dokumentgranskninger på luftfartøysiden har blitt endret litt i kategoriseringen i 2004. Kategorien fornyelse inkluderer nå også ”annen fornyelse”.

Antall tilsyn, inspeksjoner og adgangskontroller 2000 - 2003



Det har vært en nedgang på ca 2 prosent i antall tilsyn fra 2003 til 2004.

Saksbehandlingstid

Indikatoren som går på tiden fra en inspeksjon er gjennomført til rapport, eller en foreløpig rapport, er oversendt tilsynsobjektet skal ikke overstige 3 uker. Utviklingen i dette vises i tabellen under. Denne målindikatoren skal oppnås i minst 80 prosent av inspeksjonene.

Sakstype	Indikator	1. tertial	2. tertial	3. tertial	Gjennomsnitt
Tilsyn med luftfartsforetak	3 uker	75 %	86 %	88 %	83 %
Tilsyn med flyplasser og luftfartsanlegg	3 uker	100 %	100 %	97 %	99 %

2.2 Regelverksutvikling og implementering

Det er i 2004 gjennomført et omfattende og betydelig arbeid med forskriftsutvikling og implementering. Oversikten under viser aktiviteten i 2004.

FORSKRIFT	DATO	ENDRING
Forskrift om registrering av luftfartøy m.m.	5. februar 2004 nr 0393	Ny forskrift
Forskrift om gjennomføring av Commission Regulation (EC) No 2042/2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks (vedlikeholdsforskriften – EASA)	22. februar 2004 nr 0465	Ny forskrift
Forskrift om gjennomføring av Commission	22. februar 2004 nr 0466	Ny forskrift

Regulation (EC) No 1702/2003 for the airworthiness and environmental certification of aircraft and related products, parts and appliances , as well as for the certification of design and production organisations (sertifiseringsforskriften – EASA)		
Forskrift om kontinuerlig luftdyktighet (luftdyktighetsforskriften), (BSL B 1-2)	24. februar 2004 nr 0433	Ny forskrift
Forskrift om luftfartøyers masse og balanse (masseforskriften), (BSL B 1-3)	24. februar 2004 nr 0434	Ny forskrift
Forskrift om eksport av flymateriell (eksportforskriften), (BSL B 1-4)	24. februar 2004 nr 0435	Ny forskrift
Forskrift om vedlikehold av flymateriell for ervervsmessig flyging og luftfartøy sertifisert i henhold til JAR/FAR 25 eller 29 (vedlikeholdsforskriften – erverv), (BSL B 2-1)	24. februar 2004 nr 0457	Ny forskrift
Forskrift om vedlikehold av flymateriell for ikke-ervervsmessig luftfart (vedlikeholdsforskriften – privat), (BSL B 2-3)	24. februar 2004 nr 0458	Ny forskrift
Forskrift om dokumentasjon knyttet til luftdyktighet (dokumentasjonsforskriften), (BSL B 1-1)	24. februar 2004 nr 0468	Ny forskrift
Forskrift om autoriserte verksteder (verkstedforskriften), (BSL B 2-4)	24. februar 2004 nr 0469	Ny forskrift
Forskrift om utforming av små helikopterplasser (BSL E 3-6)	16. april 2004 nr 0629	Ny forskrift
Forskrift om plasstjeneste (BSL E 4-2)	27. april 2004 nr 0670	Ny forskrift
Forskrift om forebyggelse av anslag mot sikkerheten i luftfarten (BSL A 2-1)	30. april 2004 nr 0715	Ny forskrift
Forskrift om bruk av modified automatic dependant surveillance (M-ADS) - utstyr i sivile helikopter (BSL D 2-10).	18. juni 2004 nr 0959	Ny forskrift
Forskrift om minstestørrelser på forsikringssummer for passasjer- og tredjemannsansvaret.	6. juli 2004 nr 1101	Ny forskrift
Forskrift om elektrotjeneste (BSL E 4-3).	26. august 2004 nr 1245	Ny forskrift
Forskrift om gebyr for luftfartens offentlige forretninger (Gebyrregulativet).	31. august 2004 nr 1232	Ny forskrift
Forskrift om gjennomføring av JAR-STD 1A om kvalifisering av flygesimulatorer	23. september 2004 nr 1331	Ny forskrift
Forskrift om gjennomføring av JAR-STD 4A om kvalifisering av instrumenttreningsinnretninger for fly	23. september 2004 nr 1332	Ny forskrift
Forskrift om låsing av cockpitdør	30. september 2004 nr 1303	Ny forskrift
Forskrift om gebyr for luftfartens offentlige forretninger (Gebyrregulativet)	15. desember 2004 nr 1703	Ny forskrift
Forskrift om arbeidstid med mer for besetningsmedlemmer i sivile luftfartøyer (BSL D 2-4)	30. desember 2004 nr 1817	Ny forskrift

2.3 Rapportering på de viktigste prosjektene

Det er en rekke av aktivitetene Luftfartstilsynet utfører som er utviklingsoppgaver. Disse oppgavene organiseres som prosjekter og følges opp separat i forhold til regulær drift. En oversikt over de viktigste prosjektene som er satt i gang i 2004 er beskrevet i tabellen under. Oversikten viser også en kort målbeskrivelse for prosjektet og status. For mer utdypende omtale av prosjektene vises det til tertialrapportene.

Prosjektet	Prosjektets mål	Status
ESARR 2	Forskrift om rapportering av hendelser	Uavklart – venter på behandling i Stortinget
ESARR 4	Forskrift om systemer for sikkerhetsanalyser og kompensierende tiltak	Forsinket – forventet ikrafttredelse 1.05.05
SUS – prosjektet	Elektronisk portal innen områdene skole, utdanning og sertifikat	Forsinket – avklaringer med leverandør pågår
Trase II – prosjektet	Nye inn- og utflygingsprosedyrer for Gardermoen	Uavklart – forskrift forventes oversendt SD i løpet av 1. tertial 2005
Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk sokkel	Oppfølging av tilrådninger for bedret sikkerhet på norsk sokkel	I rute, arbeider med oppfølging av NOU'en
Etablering av ny kontrollantordning	Gjennomføring av ny kontrollantordning og autorisasjon av nye kontrollanter i hht ny kontrollantforskrift	I rute, arbeidet med autorisering går som planlagt
Grønn stat	Statlig arbeid med miljøløedelse	I rute, arbeidet går som planlagt og er lagt opp etter retningslinjer gitt av Miljøverndepartementet
SCAT – 1	Satellittbasert innflyging	Forsinket – første installasjon forventes sertifisert første tertial 2005

2.4 Annen aktivitet og oppgaver

SAFA programmet

Med bakgrunn i den generelle situasjonen innen luftfarten i dag med bl.a. økonomisk liberalisering og fokusering på security (sikkerhet), er det Luftfartstilsynets vurdering at tilsynsaktiviteten bør økes. SAFA gruppen har derfor i forbindelse med gjennomføringen av ECAC SAFA program, gjennomført 201 SAFA inspeksjoner (Safety Assessment of Foreign Aircraft) Det gjennomføres også Ramp Checks av Nasjonale fly, inkludert SAS fly. Det ble utført 130 SANA inspeksjoner (Safety Assessment og National Aircraft) i perioden. Totalt er det gjennomført 331 slike Ramp Checks i 2004 mot 179 i 2003.

Sertifikater

Det er en betydelig aktivitet når det gjelder sertifisering av personell og avholdelse av teoretiske eksamener.

Tabellen under viser omfanget av eksamens og sertifikatproduksjonen i 2004.

Personer	Antall prøver gjennomført i 2004	
	Teori	Praktiske
Operative sertifikat/bevis	873	1368
Tekniske sertifikat/bevis	748	176

Den historiske utviklingen innen sertifikatvolumet vises i tabellen under

	Antall i 2000	Antall i 2001	Antall i 2002	Antall i 2003	Antall i 2004
Antall oppmeldte kandidater (teori)	1 389	1 512	1 153	939	873
Antall beståtte (teori)	1 020	1 141	840	631	477
Antall ikke beståtte (teori)	369	371	313	308	396
Totalt antall sertifikater ved utgangen av året	8 527	10 330	11 738	12 309	12 838

Antallet sertifikater ved utgangen av året er totalt (inkl. tekniske): 12 838.

Medisinske undersøkelser

Luftfartstilsynets flymedisinske seksjon har ansvaret for de medisinske undersøkelser og kjennelser. Seksjonen er samlokalisert med Flymedisinsk institutt (FMI) på Blindern. FMI utfører flymedisinske spesialistundersøkelser av flygere og flygeledere.

I tillegg til produksjonstallene som fremkommer nedenfor under medisinske undersøkelser, har Flymedisinsk seksjon foretatt forberedende arbeid for publisering av oppdatert forskriftsverk JAR-FCL 3 (medisinske undersøkelser og helsekrav for flygere). Fra seksjonen er det i 2004 utgått to vitenskapelige artikler (til sammen åtte artikler siden seksjonen åpnet i 1999). Seksjonen deltar i undervisningen av leger som deltar i flymedisinsk grunnkurs og universitetskurs. Seksjonen er ansvarlig og avholder hvert år fortsettelseskurs for oppnevnte flyleger.

Resultater i 2004: Totalaktivitet og historisk utvikling

Aktivitet	Antall i 2000	Antall i 2001	Antall i 2002	Antall i 2003	Antall i 2004
Innkommne legeerklæringer	5 528	5 940	5 563	5 872	5731
Undersøkte i FMI/legemnd	1 363	1 282	1 295	1 129	1335
Avsagte kjennelser	6 890	7 222	6 858	7 001	7066
Avholdte møter i Legemnd	123	122	131	124	130

Resultater i 2004: Sertifikatkategorier og kjennelser

Type legeerklæringer	Antall legeerklæringer i 2004, innkomne og legemnd	Antall kjennelser "medisinsk udyktig" de tre siste årene			
		2001	2002	2003	2004
Legeattest klasse 1	3975 (3 887)	32	30	14	14
Legeattest klasse 2	1267 (1 161)	5	2	2	5
Legeattest flygeleder	505 (518)	5	1	1	1

Legeattest kabinpersonell	617 (793)	17	5	11	17
Legeattest brann-og havaripersonell	585 (545)	18	5	11	4
Legeattest AFIS/HFIS-fullmektig	117 (97)	2	0	1	0
TOTALT	7066 (7001)	79	43	40	41

Det ble i 2004 avgitt omtrent like mange usikkerhetskjennelser de senere år.

Helse, Miljø og Sikkerhet(HMS) i luftfarten

I løpet av 2004 er Luftfartstilsynets aktivitet på arbeidsmiljø/HMS-området ytterligere utvidet. Dette har særlig vist seg gjennom en klar og påviselig økning i oppmerksomhet og aktivitet hos operatører og selskaper. I 2004 har flere selskaper blitt besøkt, både gjennom løpende virksomhetstilsyn (JAR-Ops 1&3/JAR 145) og gjennom øvrige besøk og deltagelse på møter. Dette siste har vist seg svært nyttig, særlig i forbindelse med regelverksarbeid samt for å få kommunisert viktige områder i HMS arbeidet overfor flygende personell.

Luftfartstilsynet har brukt en stor del av sine HMS-ressurser på regelverksarbeid i løpet av 2004. Revisjon og justering av BSL D 2-4 er gjennomført etter en lang og krevende prosess med de berørte parter. Det er startet et arbeid med å utarbeide forskrift om arbeidstid for helikoptermannskap i samarbeid med Danske og Svenske myndigheter. Så langt er det kommet frem et utkast til forskrift som er presentert og diskutert med en rekke operatører.

I 2004 er det fellesskandinaviske arbeidsmiljøarbeidet ikke videreført i særlig grad etter at det stoppet mer eller mindre opp høsten 2003. Dette hadde sin årsak i at Svenske representanter fra Arbetsskyddsverket (tilsvarende norske arbeidstilsynet) ikke kunne fortsette på daværende premisser. Dette kan endre seg noe i 2005, da det vil bli søkt å ta opp igjen arbeidet.

Det er også lagt ned betydelige ressurser i utarbeidelse og utgivelse av en arbeidsmiljøveiledning på området arbeidstid for besetningsmedlemmer. Arbeidet har blitt kraftig forsinket, men brosjyren er ferdigstilt og allerede distribuert i et mindre antall. Distribusjon på Luftfartstilsynets Internettside er også forsinket på grunn av sen levering av programvare. Det er registrert en betydelig økning i henvendelser til Luftfartstilsynet og i særlig grad fra enkeltansatte i luftfartsindustrien som har ønsket klargjøring, råd og veiledning.

I løpet av 2004 er det ytterligere synliggjort et stort behov for gjennomgang og revisjon av styrende regelverk for Luftfartstilsynets arbeidsmiljøaktivitet. "86-forskriften" er kraftig utdatert og på enkelte områder ikke lenger gyldig.

Avklaringen av arbeidsmiljøansvar mellom AT og LT er ikke avklart, noe som er svært uheldig. Dette skyldes i all hovedsak at nøkkelpersonell både i Arbeids og Sosialdepartementet og Samferdselsdepartementet ikke har hatt ressurser til eller har prioritert å ta tak i dette området.

Avskallingen av personell i LT har også innvirket på HMS arbeidet, og redusert kontinuiteten på enkelte områder radikalt. Særlig på juridisk side merkes dette godt.

Revisjon av Luftfartstilsynet

Luftfartstilsynet besvarte i 2004 omfattende spørsmålslistene til ICAOs annexer 11 Air Traffic Services, 13 Aircraft Accident and Incident Investigation og 14 Aerodromes. Sent på året mottok LT også spørsmålslistene til ytterligere 13 av ICAOs 18 annexer. Spørsmålslistene er meget omfattende, og det er forventet at arbeidet med å fylle ut mer enn 2500 sider vil kreve store ressurser frem til sommeren 2005. Luftfartstilsynet har ikke mottatt noen dato for når selve revisjonen vil finne sted, men har nå blitt meddelt at 2007 blir tidligste dato.

European Aviation Safety Agency (EASA)

Luftfartstilsynet har vært meget involvert i EASA og EASA-relaterte arbeidsoppgaver i 2004. I påvente av formell tilknytning til EASA gjennom EØS-avtalen har Luftfartstilsynet implementert Kommissjonsforordning nr. 1702/2003/EF (sertifiseringsforordningen) og Kommissjonsforordning 2042/2003 (vedlikeholdsforordningen) som nasjonale forskrifter 1. mars 2004. Dette innebærer at den norske næringen nå følger det samme materielle flysikkerhetsregelverket som EASAs medlemsland. I den forbindelse søkte Luftfartstilsynet også å få til en midlertidig samarbeidsavtale med EASA om gjensidig anerkjennelse av myndighetsgodkjenninger frem til formell tilknytning gjennom EØS-avtalen. Dessverre lyktes ikke Luftfartstilsynet i dette. En lignende avtale ble imidlertid senere inngått av EASA og JAA høsten 2004. Luftfartstilsynet var også i denne prosessen en pådriver. Avtalen vil langt på vei sikre norske interesser frem til Norge blir fullverdig medlem gjennom EØS-avtalen.

Luftfartstilsynet har i 2004, innenfor området sertifisering, blitt akkreditert som POA og ETSO-myndighet. Fremover vil fokus være å oppnå PCA- og DOA-akkreditering. Luftfartstilsynet forventer å oppnå slik status i løpet av første halvår 2005. Disse akkrediteringene har betydning for omfanget av Luftfartstilsynets typesertifiseringsarbeid mv. Innenfor området vedlikehold har Luftfartstilsynet blitt akkreditert som MOA-myndighet.

Luftfartstilsynet har for øvrig deltatt i EASA Management Board og Advisory Group of National Experts samt i diverse workshops innenfor områdene sertifisering og vedlikehold, videre holdt den norske næringen fortløpende orientert om EASA, herunder pågående høringer vedrørende endringer i tilknytning til sertifiserings- og vedlikeholdsregelverket, samt bistått departementet i forbindelse med arbeidet formell tilknytning til EASA gjennom EØS-avtalen.

Single European Sky

Gjennom fire forordninger som trådte i kraft 20. april 2004, er det formelt etablert rammer for EUs ansvar innenfor regulering av flysikkerhetstjenester og organiseringen av luftrommet over Europa (EU). I tråd med regelverket, er det under utvikling fellesskapskrav til leverandører av flysikkerhetstjenester og en rekke harmoniseringsinitiativ i forhold til å oppnå felles tekniske/operative bestemmelser for utstyr og prosedyrer som brukes i utførelsen av flysikkerhetstjenester. For organiseringen av luftrommet er det i første omgang bare snakk om å regulere/harmonisere det øvre luftrommet (over FL 285).

Arbeidsmetodikken innenfor Single European Sky er nedfelt i de fire forordningene som utgjør grunnlaget for realiteten "Single European Sky". Regelverket inneholder vid delegasjon av myndighet til Kommissjonen til å fastsette implementeringsbestemmelser innenfor gitte rammer. Dette skal gjøres gjennom en komitologiprosedyre. Det betyr at Kommissjonen fastsetter implementeringsbestemmelser etter fremleggelse og avstemming i en egen komité (Single Sky Committee). Til å assistere

Kommisjonen i utviklingen av bestemmelser, kan den gi EUROCONTROL mandater til å forberede forslag til bestemmelser som deretter forelegges komiteen for drøftelse, påfølgende avstemming og deretter vedtagelse av Kommisjonen. Det er gjennom 2004 gitt syv mandater til EUROCONTROL. I tillegg er komiteen også gitt en rådgivende rolle på nærmere fastlagte områder.

Norge deltar som observatør i Single sky Committee med en sivil (Luftfartstilsynet) og en militær representant.

Single Sky Committee har hatt månedlige møter gjennom 2004. Luftfartstilsynet har forberedt deltakelsen nasjonalt ved distribusjon av arbeidsdokumenter og ved avholdelse av møter med representanter for de berørte aktører nasjonalt i forkant av møtene.

Engasjementet under Single European Sky har også medført bred deltakelse fra Luftfartstilsynet på arbeidsgrupper i regi av EUROCONTROL i lys av mottatte mandater for utarbeidelse av regelverk og spesielle tematiserte Work Shops.

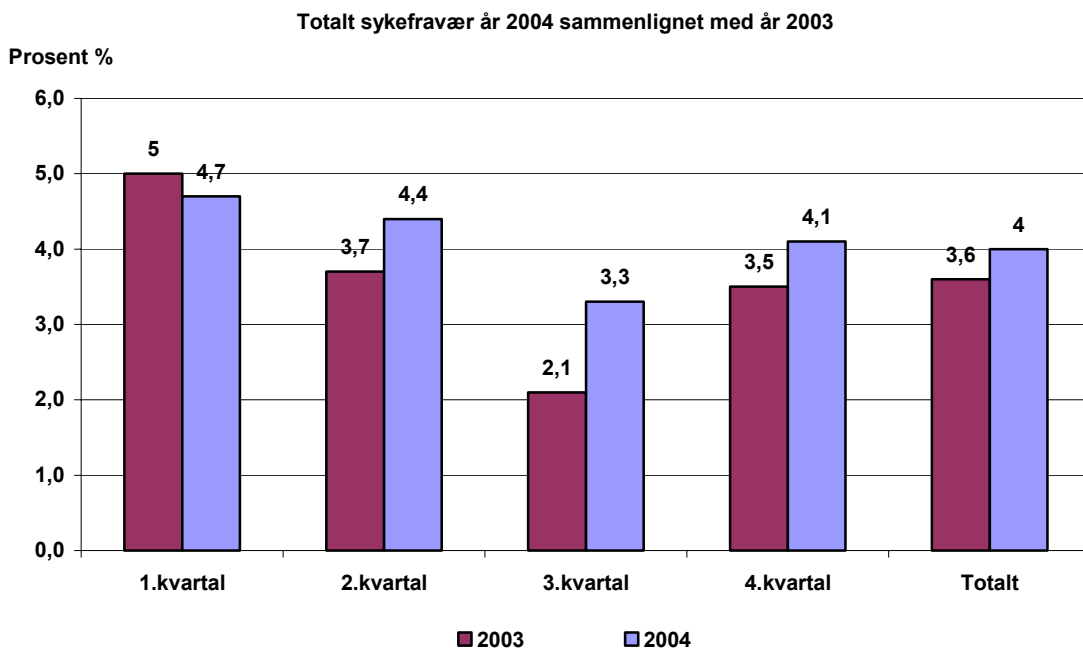
Betydelig arbeidsinnsats har vært nedlagt i forhold til analysering av de fire forordningene som utgjør grunnlaget for Single European Sky i forhold til spørsmålet om Norges tilslutning og hvilken tilknytning som er naturlig/ønskelig. Dette har vært gjort i nært samarbeid mellom relevant luftfartsfaglig og luftfartsjuridisk avdeling. For å være i forkant av prosessen, som vi vanskelig kan se ender opp uten at Norge går inn i Single European Sky, har Luftfartstilsynet på slutten av 2004 etablert en prosjektorganisasjon internt for håndteringen av gjennomføringen av regelverket. Det gjelder både de fire overordnede forordningene, men ikke minst de nærmere implementeringsbestemmelsene som p.t. fremdeles er under utarbeidelse og som står foran den avgjørende komitébehandling i umiddelbar fremtid. Det forutsettes at Avinor trekkes inn i dette arbeidet der det er naturlig. Prosjektene rapporterer til Forskriftsforum i tråd med fastsatte prosjektdirektiv og interne retningslinjer. Luftfartstilsynet forventer å delta aktivt i alle prosesser i tilknytning til behandlingene i EFTA og EØS-systemet, samt prosessen i forhold til utforming av Stortingsproposisjon etc. Det forventes at denne prosessen blir en av de mest ressurskrevende i 2005 og den innebærer en stor utfordring både i forhold til personalmessige ressurser og i forhold til operativ og juridisk kompetanse.

Bemanningsutvikling og sykefravær

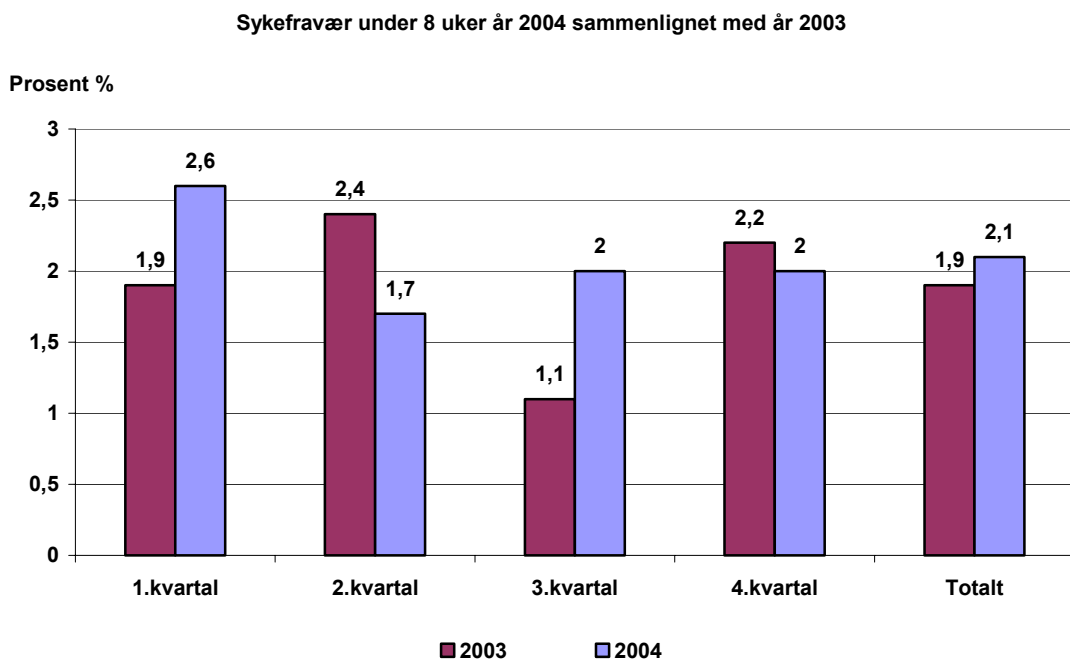
Luftfartstilsynet hadde ved utgangen av 2004, 148 fast ansatte fordelt på 146,5 årsverk lokalisert i Oslo og Bodø med hhv 132 og 16 personer. I løpet av året begynte totalt 2 personer og sluttet 13 personer i Oslo, mens 16 personer begynte i Bodø (se under). Pr. 31.12 2004 hadde virksomheten 13 vakanser i Oslo. For noen av områdene har dette vært løst ved hjelp av midlertidige ansettelser og innleie fra vikarbyrå.

Luftfartstilsynet har i 2004 hatt en spesiell personalsituasjon. Det har vært gjennomført to store rekrutteringsrunder etter flyfaglig personell, fordelt på henholdsvis 34 og 40 utlyste stillinger. På første og andre rekrutteringsrunde ble hhv 18 og 3 personer rekruttert, hvorav 16 personer tiltrådte i 2004.

Sykefraværet har totalt sett steget noe i 2004 sammenlignet med år 2003. Det totale sykefraværet lå på 4 prosent i 2004, en økning på 11 prosent sammenlignet med året før. Dette er illustrert i figuren under.

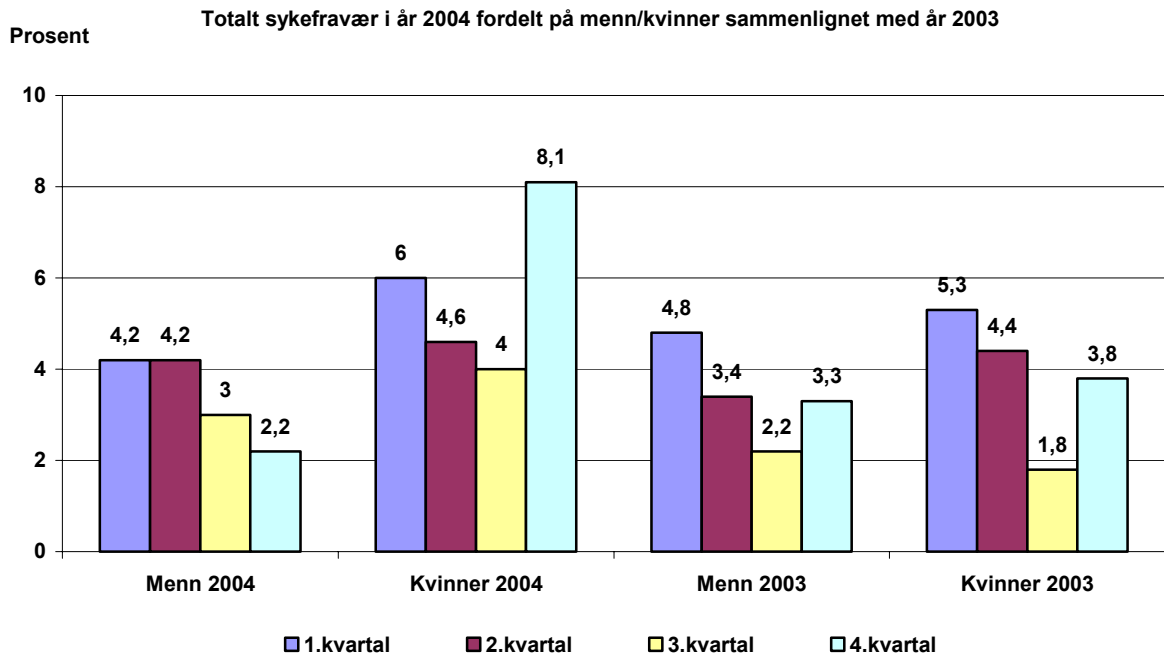


Sykefraværet eksklusive de langtidssykmeldte (under 8 uker), viser en oppgang i forhold til 2003. Det totale sykefraværet i 2004 for denne gruppen, var på 2,1 prosent, en oppgang på 10,5 prosent fra året før. Konklusjonen er at sykefraværet under 8 uker har hatt en oppgang i 2004, mens sykefraværet over 8 uker har hatt en nedgang. Dette er illustrert i figuren under.



Generelt sett hadde kvinner et høyere sykefravær enn menn i alle kvartalene i 2004.

Kvinneres sykefravær har økt i 2004 sammenlignet med 2003. Menns sykefravær sank i første og fjerde kvartal og steg i andre og tredje kvartal sammenlignet med 2003. Se illustrering i figuren under.



Arbeidet for likestilling

De 148 fast ansatte Luftfartstilsynet hadde ved utgangen av 2004 besto av 45 kvinner og 103 menn. Andelen kvinner i virksomheten utgjør 30 prosent og andelen menn 70 prosent.

Luftfartstilsynet består av teknisk-operativ avdeling (TO), lufthavn- og utdanningsavdelingen (LU), luftfartsjuridisk avdeling (LJ) og administrasjonsavdelingen (A). I de flyfaglige avdelingene som i teknisk-operativ avdeling og i lufthavn- og utdanningsavdelingen utgjør kvinneandelen henholdsvis 9 prosent og 35 prosent. Andelen kvinner i luftfartsjuridisk avdeling utgjør 48 prosent og i administrasjonsavdelingen, 43 prosent. Luftfartstilsynet har totalt 21 lederstillinger på forskjellige nivåer. Kvinneandelen i lederstillinger utgjør 10 prosent mens mandsandelen utgjør 90 prosent. Det finnes ingen kvinnelige toppsjefer i virksomheten. Fordelingen mellom kvinner og menn må ses i sammenheng med bransjegjennomsnittet i luftfarten hvor det er få kvinnelige piloter og teknikere og også ledere.

Av de nyansatte var 4 kvinner og 14 menn hvilket utgjør en kvinneandel på 22 prosent. 3 ble tilsatt i juridisk avdeling, 10 i lufthavn- og utdanningsavdelingen og 5 i teknisk-operativ avdeling.

Alle ansatte i virksomheten har samme arbeidstidsordninger. Ved utgangen av året hadde to kvinner og en mann redusert stilling grunnet omsorg for små barn i henhold til tariffavtale og en kvinne arbeider deltid.

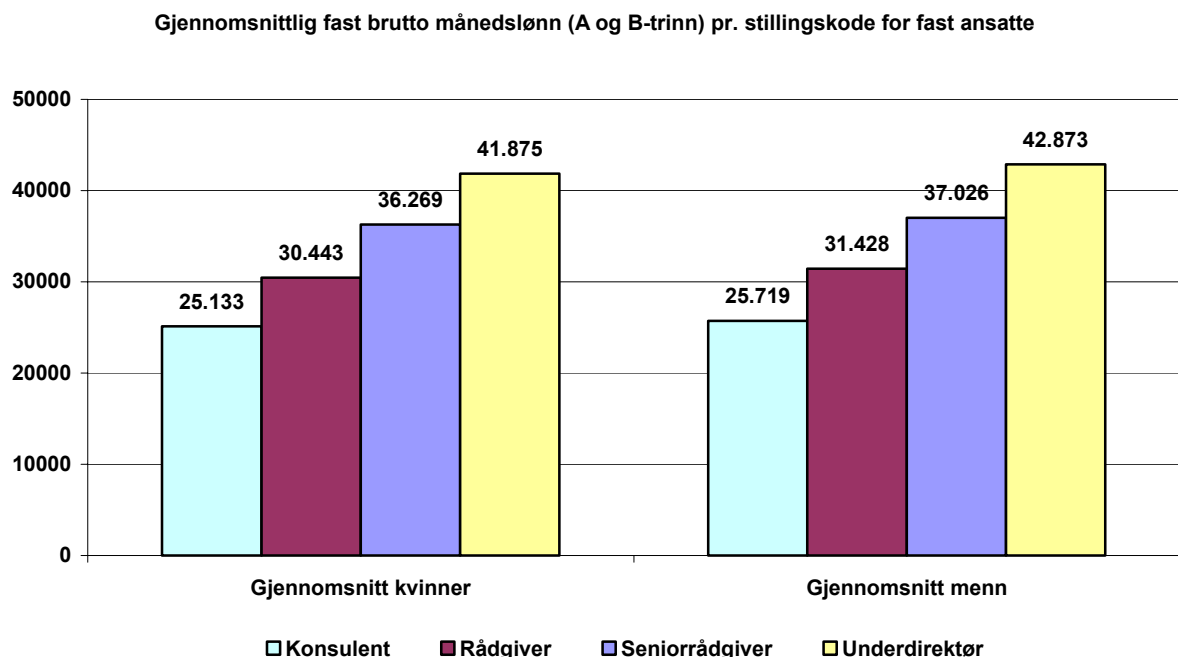
Luftfartstilsynet har i løpet av året utarbeidet en handlingsplan for likestilling for årene 2005 - 2008.

Likestillingsarbeidet i virksomheten skal bidra til å jevne ut skjevheter mellom kjønn innen alle fagområder og i alle typer stillinger. I årene fremover vil det bli fokusert på følgende;

- En jevnere fordeling av kvinner og menn i stillinger hvor det ene kjønn er underrepresentert. Det skal legges hovedvekt på å få flere kvinner tilsatt i flyfaglige stillinger og i lederstillinger
- Kvinner og menn skal gis like muligheter for utvikling, kompetanseheving og karriere
- Kvinner og menn skal ha lik lønn for arbeid av lik verdi

Periodemålet er 25 prosent kvinneandel i mellom- og topplederstillinger.

Gjennomsnittlig månedslønn for alle ansatte i virksomheten er kr. 35 357. I figuren nedenfor illustreres månedlig gjennomsnittslønn for menn og kvinner i følgende fire forskjellige stillingskoder; 1364 (seniorrådgiver), 1434 (rådgiver), 1059 (underdirektør) og 1064 (konsulent).



I årsrapporten for 2003 var B-tillegg for innehav av sertifikater medregnet i gjennomsnittslønn. Det er først og fremst menn som har flysertifikater i Luftfartstilsynet og dermed B-tillegg. I årets rapport er det kun tatt med faste B-tillegg i grunnlaget fordi det vil gi et riktigere bilde av gjennomsnittslønnen mellom kvinner og menn.

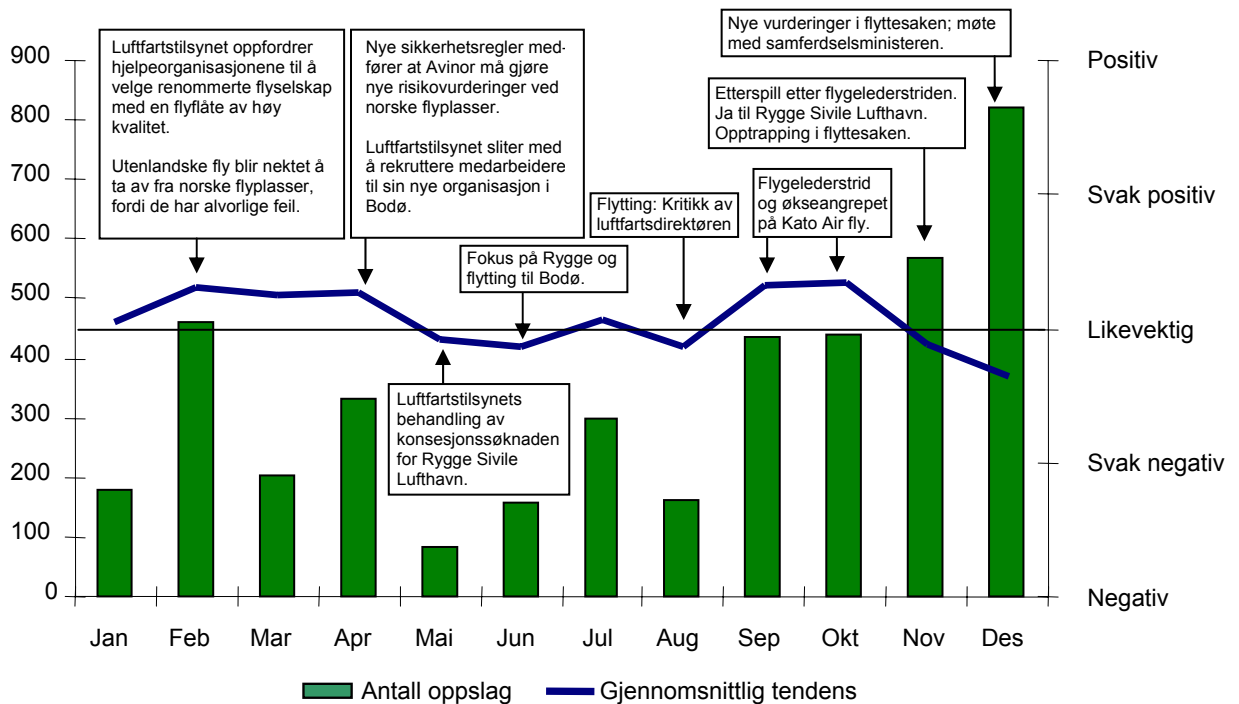
I lønnsforhandlingene for 2004 var det ingen særskilt sentral føring for likestilling. Forhandlingsresultatet i Luftfartstilsynet lå likevel på 29,1 prosent av forhandlingspotten, mens kvinneandelen av lønnsmassen er på 26,8 prosent.

Medieanalyse 2004

Luftfartstilsynet skal være aktiv, ta initiativ, være med på å sette dagsorden og prege samfunnsdebatten. Med utgangspunkt i mediestrategien er åpenhet og saklig informasjon grunnlaget

for samarbeidet med mediene. Mens Luftfartstilsynets medieovervåking gir kontinuerlig oversikt over pressedeckningen i norsk sivil luftfart, viser kvartalsvise medieanalyser utviklingen i omtalen av Luftfartstilsynet gjennom året.

I 2004 hadde Luftfartstilsynet en ekstremt høy profil i mediene. Tilsynet satte viktige flyfaglige saker på dagsorden gjennom innsalg til ulike redaksjoner. I tillegg ble det publisert 15 pressemeldinger og avholdt en pressekonferanse i forbindelse med Kato Air saken 29. september 2004.



Publisitet og gjennomsnittlig tendens per måned i 2004 (Kilde: Observer)

Det ble i 2004 registrert totalt 4.642 medieoppslag mot 2.086 i 2003. Deckningen er mer enn fordoblet i forhold til 2003, mens den er sjudoblet sett i forhold til 2002 (624 oppslag). Luftfartstilsynet kan i 2004 sammenlignes med noen av de største aktørene i privat sektor når det gjelder omfanget av omtalen. Dermed har tilsynet markert seg kraftig.

Tendensen for 2004 viser at Luftfartstilsynet hadde 88 prosent positiv eller nøytral omtale. Dette tilsvarer tendensen for 2003, men målt i antall oppslag har det aldri blitt registrert så mange positive saker. Ifølge Observer er Luftfartstilsynet nå i en ny divisjon med hensyn til mediedekningen, og både positiv og likevektig omtale har gitt tilsynet god profilering. Til tross for flyttesaken har andelen negative oppslag holdt seg stabilt på et lavt nivå (12 %) de siste to årene.

Luftfartstilsynet fikk i 2004 gjennomslag for sine budskap i 32 prosent av dekningen. Dette er omtrent den samme andelen som i 2002. Sammenlignet med 2003 (46 %) har andelen oppslag med gjennomslag for ønsket fremstilling gått ned, men målt i absolutte tall er det registrert omtrent like mange oppslag med gjennomslag for budskapet i 2004 som det totalt sett ble registrert om Luftfartstilsynet i 2003.

Mediedekningen i 2004 varierte i omfang, men trykket var spesielt stort i februar, april, juli og i årets fire siste måneder. I februar stod flytting av Avinors kontrollsentral Nord fra Trondheim til Bodø og konsesjonssøknaden for Rygge sivile lufthavn sentralt. I april var det Luftfartstilsynets rekrutteringsprosess som fikk oppmerksomhet på alle medienivåer. Ervervsmessig luftfart og flysikkerhet var i fokus i juli, og da spesielt spørsmålet om offentliggjøring av hvilke flyselskaper som får anmerkninger ved Luftfartstilsynets SAFA-inspeksjoner. Flygelederstriden og økseangrepet på et Kato Air fly satte sitt preg på mediedekningen i september og oktober, og ifølge Observer fremstod Luftfartstilsynet som solid og handlekraftig i disse sakene. Fra og med november stod flyttesaken sentralt igjen. Dette gjenspeiles også i tendensen på oppslagene (se figuren).

Selv om Luftfartstilsynet er omtalt i 31 prosent av oppslagene i 2004, særlig som organisasjon i forbindelse med flyttesaken, er det hovedtemaene flyplasser/landingsplasser (41 %) og ervervsmessig luftfart (25 %) som til sammen svarer for 66 prosent av oppslagene. Med andre ord, i 2004 har Luftfartstilsynets kjerneområder og operative virksomhet fått svært mye medieoppmerksomhet, og sammenlignet med de to foregående årene har det vært en klar økning i fokuset på disse områdene. Luftfartstilsynet har også vist til bredde i ekspertisen. Tilsynet fyller sin ekspertrolle i hvert fjerde oppslag.

Ifølge Observer står Luftfartstilsynet sterkt i mediene som myndighetsorgan og faginstans. Dessuten fremstår tilsynet som en svært synlig og aktiv aktør i saker som berører norsk sivil luftfart. Til tross for mye mediestøy har flyttesaken i praksis bidratt til økt bevissthet og kunnskap om Luftfartstilsynet.

Årsmelding for 2003

I 2004 ble det utarbeidet en *årsmelding* for Luftfartstilsynet. Årsmeldingen hadde et opplag på 1750 eksemplarer og ble publisert i april 2004. Målgruppene for årsmeldingen var først og fremst tilsynsobjekter, politikere og medier.

Flytting av Luftfartstilsynet til Bodø

Regjeringen Bondevik II la 24. januar 2003 frem Stortingsmelding nr. 17 (St.meld. nr. 17 – Om statlig tilsyn). En del av stortingsmeldingen omhandler relokalisering av statlige tilsyn. Luftfartstilsynet ble besluttet flyttet til Bodø. Stortinget behandlet meldingen våren 2003 og opprettholdt regjeringens beslutning den 6. juni.

Vedtaket innebærer at Luftfartstilsynet skal relokaliseres i Bodø. Luftfartstilsynet skal være fullt operativt i Bodø 1. januar 2007.

Det er Samferdselsdepartementet ved Luftfartstilsynet som har ansvaret for å gjennomføre vedtaket. Det ble nedsatt en prosjektgruppe som skal planlegge å koordinere de ulike tiltakene for å gjennomføre relokaliseringen.

I 2004 var det særlig to viktige tiltak som ble påbegynt.

- Rekruttering, se omtale av dette under avsnittet om bemanning.
- Etablering av midlertidige lokaler. Luftfartstilsynet inngikk en avtale om leie av midlertidige lokaler i Bodø. Lokalene er i ekspedisjonsbygget på Bodø Lufthavn. Lokalene har en

kapasitet på ca 90 personer og vil dekke Luftfartstilsynets behov inntill permanente kontorlokaler er etablert.

Med vennlig hilsen

Otto Lagarhus
luftfartsdirektør

Peder Tømmervåg
avdelingsdirektør