

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Vår saksbehandler:  
Tore Aas

Vår referanse:  
201002573-2

Vår dato:  
16. mars 2010

Telefon direkte:  
98 26 18 24

Deres referanse:

Deres dato:

## Årsrapport 2009

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

### Oppsummering av viktige utfordringer

#### Kvalitetssystem

Luftfartstilsynet har i 2009 prioritert utvikling av et helhetlig kvalitetssystem. Etter å ha valgt å ta utgangspunkt i ISO 9001/2008, har Luftfartstilsynet fastsatt en overordnet virksomhetsmodell bestående av kjerne-, ledelses- og støtteprosesser. Disse prosessene skal i 2010 beskrives nærmere. De overordnede beskrivelsene vil gi Luftfartstilsynet bedre oversikt og et mye bedre utgangspunkt for videre utvikling og forbedring. Allerede opplever vi økt standardisering ved at vi har etablert noen felles definisjoner for sentrale begrep. Imidlertid gjenstår det fremdeles mye arbeid for å ferdigstille kvalitetssystemet. Derfor videreføres arbeidet i 2010, med samme høye prioritet som i 2009. Vi er dessuten svært bevisste på viktigheten av at kvalitetssystemet – når det er ferdig – tas i bruk og vedlikeholdes, slik at det blir et verktøy som bidrar til standardisering internt og økt kvalitet i saksbehandlingen til Luftfartstilsynet.

#### Miljø

På miljøområdet har Luftfartstilsynet vedtatt en overordnet målsetning og en strategi for 2010-2012. Strategien ble utformet i dialog med Samferdselsdepartementet og sentrale dokumenter som Strategi for norsk luftfart og Samferdselsdepartementets handlingsplan for luftfart og miljø.

#### Tilråding, ulykker og hendelser

I 2009 har Luftfartstilsynet lukket hele 96 tilrådinge utstedt av Statens havarikommisjon for transport, og ved årets utgang gjenstår 34 åpne tilrådinge som Luftfartstilsynet følger opp.

Ved å sammenholde antall luftfartsulykker med innrapportert flygetid, ser vi en forbedring i sikkerhetsnivået de seks siste årene sammenliknet med tiårsperioden før. Denne forbedringen er gjennomgående for alle typer luftfart. Det er imidlertid store forskjeller i ulykkesratene (antall ulykker per 100 000 flytimer) mellom de ulike formene for luftfart. Ruteflyging og offshore helikoptervirksomhet skiller seg ut i den positive enden av skalaen, mens annen erverv – og da spesielt innenlands helikopterdrift – har høyere ulykkesrater.

Luftfartstilsynet har i 2009 arbeidet med å utvikle en statistikkplattform: Et sett av tabeller og grafiske framstillinger som gjenspeiler viktige, utvalgte fokusområder innen rapporterte luftfartsulykker og -hendelser. Statistikkplattformen gir oss både et bilde på nåsituasjonen og en mulighet til å følge utviklingen over tid. I tillegg gir det den enkelte saksbehandler en enklere inngang til den store massen av innrapporterte saker. Vi erfarer at det er forskjeller i rapporteringsgraden innenfor de

delene av norsk luftfart som har krav om hendelsesrapportering (gitt i BSL A 1-3). Enkelte grupper av aktører rapporterer hendelser i mye større grad enn andre grupper. Problematikken følges opp både i forbindelse med tilsyn, ved systematisk informasjonsarbeid til enkeltrapportører og i møter med grupper av aktører. Luftfartstilsynet planlegger å kartlegge rapporteringsgraden mer konkret i løpet av høsten 2010. En slik kartlegging vil være et godt verktøy i forbindelse med vår oppfølging av rapporteringsgraden, og bidrar i tillegg til at vi bedre forstår kvaliteten på og omfanget av de sikkerhetskritiske områdene som vi følger gjennom statistikk over ulykker og hendelser.

For å sikre et fortsatt elektronisk rapporteringssystem for ulykker og hendelser i luftfarten, har Luftfartstilsynet vedtatt et prosjekt som skal munne ut i et revidert rapporteringsverktøy innen 1. juli 2011. Uten en slik revisjon, vil det elektroniske rapporteringssystemet slutte å fungere når Brønnøysundregistrene går over til ny teknologisk plattform, kalt Altinn 2. Dette prosjektet har derfor høy prioritet for Luftfartstilsynet.

### Flyplasser

Innen flyplassområdet relaterer de langsiktige utfordringene seg til utvidelsen av EASA og omfatter flyplass fra 2013. Hovedproblemstillingen knytter seg til hvilke konsekvenser EASA regimet vil få for den norske flyplassinfrastrukturen. Luftfartstilsynet har derfor i 2009 engasjert seg igjennom GASR for å bidra inn i prosessen som fører frem til det nye EASA-regelverket på et tidlig tidspunkt. Luftfartstilsynet vil i 2010 videreføre sitt engasjement i denne prosessen, og tar sikte på å etablere permanente strukturer for dialog med markedsaktørene og Samferdselsdepartementet vedrørende utvidelse av EASAs kompetanseområde til å omfatte flyplass, allerede i 2010.

Når det gjelder tilstanden hos operatørene har tilsynsvirksomheten i 2009 avdekket at det jobbes målrettet hos de store flyplassoperatørene og antallet avvik fra tidligere år reduseres. Blant de mindre operatørene er situasjonen varierende, særlig på helikopterlandingsplasser. Luftfartstilsynet vil derfor sette økt fokus på oppfølging av helikopterlandingsplasser i 2010.

### Flysikring

Utfordringene innen flysikringsområdet knytter seg til implementeringen av Single European Sky pakke 2, der særlig innføring av ytelsesstyring ifra 2012 og en mulig etablering av en funksjonell luftromsblokk antas å medføre de største endringene. I tillegg vil SESAR programmet og det påfølgende regelverket medføre endringer for hele luftfartsbransjen. Det er vanskelig å forutse det fulle omfang av Single European Sky pakke 2, men etter Luftfartstilsynets vurdering representerer dette en av de største strukturelle endringene innen luftfarten på lang tid. Luftfartstilsynet har etablert en "Nasjonalt referansegruppe – felles europeisk luftrum" for å legge til rette for en strukturert dialog med de ulike aktørene i denne krevende endringsprosessen.

Når det gjelder tilstanden hos tjenesteyterne innenfor flysikringsområdet er situasjonen generelt sett meget god, noe som også bekreftes av Eurocontrols utmerkelse til Avinor for deres arbeid med å etablere en god sikkerhetskultur. Utfordringen fremover vil være å opprettholde det gode sikkerhetsnivået, samtidig som endringene som følger av Single European Sky pakke II og EASA-utvidelsen til å omfatte flyplass og ATM, implementeres.

### Teknisk tilsyn

På teknisk sektor har 2009 vært preget av nye måter å jobbe på. Dette vises best i produksjonsgrafene (ant. tilsyn). Tilsynsformer som ikke tidligere har vært brukt, har krevd mye utvikling og planlegging. Utvikling av tilsynsmetoder sammen med forberedelser for å anskaffe et nytt fagdatasystem, har således stilt store krav til effektivisering i inneværende år. Omstilling innen deler av luftfarten har også gitt økte utfordringer på oppfølgingssiden. Innenfor området Allmennfly har det i løpet av året blitt bygget opp kapasitet slik at dette tilsynsområdet nå er i full drift.

### Operativt tilsyn

Luftfartstilsynet står foran flere store utfordringer opp mot implementering av nytt regelverk for alle segmenter innen luftfart. Nytt regime gjennom EASA, som legger enda sterkere føringer opp mot compliance, krever at konsekvensanalyser og informasjon ut mot aktørene blir viktig. Man står også ovenfor store utfordringer gjennom konsekvensene av nytt regelverk på ATM-siden, noe som medfører ny teknologi og utstyr som skal betjenes av piloter ombord på fly. Det blir viktig å sørge for

at utdanning og trening av flygende personell tar høyde for dette. Likeledes vil innføring av ny teknologi og ATM-regelverk forde nye prosedyrer hos operatørene. Luftfartstilsynet vil måtte tilegne seg spisskompetanse innen dette fagfeltet for å kunne møte krav til godkjenning av slike prosedyrer. Risikobasert tilsyn er også en utfordring da dette betyr ny tilsynsmetodikk og nye rutiner for operative inspektører samt en strukturert samhandling med de andre avdelingene.

Regelverksutvikling, Basisforordningen 216/2008, første utvidelse av EASAs myndighetsområde  
EASA har i løpet av 2009 gjennomført høringer av utkast til nye felleseuropeiske forordninger (såkalte Implementing Rules) som skal dekke områdene sertifisering av flygebesetninger (flight crew licensing), operasjoner av luftfartøy (air operations), krav til luftfartsorganisasjoner (organisation requirements) og krav til nasjonale luftfartsmyndigheter (authority requirements).

De største utfordringene har vært å gjøre seg kjent med innholdet i regelverksforslagene, identifisere norske særinteresser og arbeide for å sørge for at disse så langt som mulig blir ivarettatt i det kommende regelverket.

De nevnte regelverksutkastene er til dels basert på gjeldende internasjonalt regelverk, herunder EU-OPS, JAR-OPS og ICAO annek 6. EASA har imidlertid valgt å bygge opp regelverksutkastene etter en ny og fundamentalt forskjellig struktur sammenliknet med dagens regelverk. Luftfartstilsynet har brukt en del ressurser for å bli kjent med den nye oppbyggingen av regelverket samt å analysere innholdet av de delene av regelverksutkastet som materielt er nye.

Basisforordning 216/2008 fastsetter at dette regelverket skal tre i kraft 8. april 2012. Frem til denne datoen vil Luftfartstilsynet måtte bruke mye ressurser på å gjøre det nye regelverket tilstrekkelig kjent internt i organisasjonen og eksternt hos de berørte aktørene. Dette arbeidet startet Luftfartstilsynet i 2009.

#### Forvaltningskompetanse

På bakgrunn av konklusjonene i DiFi- rapporten har det i 2009 vært fokus på Luftfartstilsynets forvaltningskompetanse og forvaltningspraksis. For det første har vi arbeidet med å gjennomføre handlingsplanen, jf pkt 2.1. I tillegg til handlingsplanen er det tatt ytterligere grep for å få løftet forvaltningskompetansen og for å bedre praksis.

Et viktig grep er omorganiseringen av juridiske ressurser pr. 1. mars 2010, der alle tilsynsavdelingene har fått tilført dedikert juridisk kompetanse. I tillegg har Luftfartstilsynet en juridisk avdeling i stab som skal ta seg av horisontale problemstillinger, Norges Luftfartøyregister og kontakten med Samferdselsdepartementet.

Hovedhensikten med omorganiseringen er å få juridisk fagkunnskap inn i vedtaksprosessene på et tidlig tidspunkt, og i tett samhandling med den flyfaglige kompetansen. Luftfartstilsynet har tro på at dette vil bidra til å høyne kvaliteten på våre produkter. I tillegg er det lagt opp til internrevisjon av forvaltningspraksisen der avvik rapporteres tilbake gjennom kvalitetssystemet, og forbedringstiltak drøftes og innstilles fra tilsynets forvaltningsforum. Luftfartstilsynet vil invitere DiFi til å gjennomføre en ny evaluering av vår forvaltningskompetanse på nyåret 2011.

#### Kulturverdier, lederverdier og etiske retningslinjer

Luftfartstilsynet har i 2009 sluttført prosessene med utarbeidelse av kulturverdier, lederverdier og etiske retningslinjer. Sammen har vi brukt mye tid og ressurser på dette arbeidet. Det har vært nødvendig for å sikre en bred og involverende medvirkning. Verdiene er ment å stå seg over tid, og skal være noe vi alle skal strekke oss etter i vårt daglige arbeid. Verdidokumentet er vedlagt årsrapporten.

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

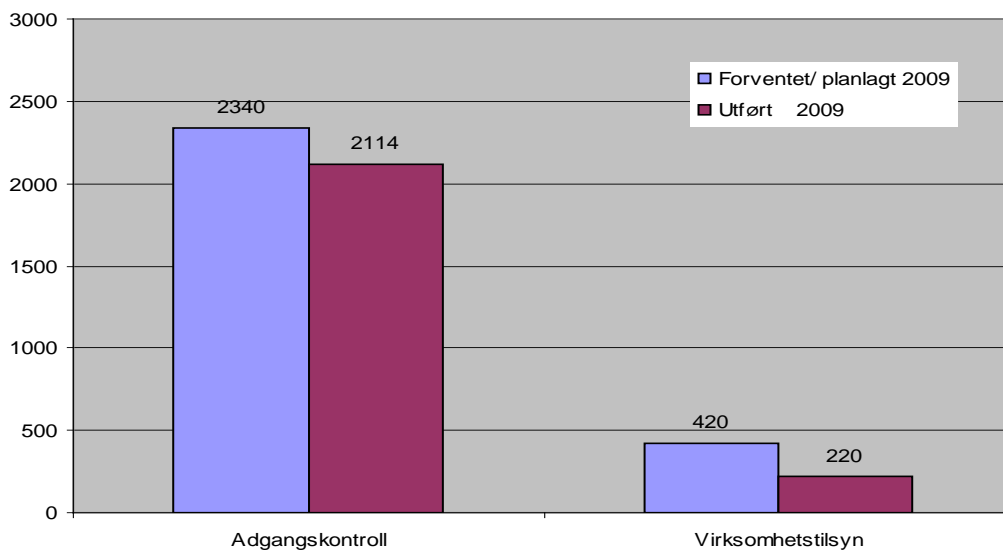
### **1.1 Adgangskontroll og virksomhetstilsyn (Delmål 1.1)**

1.1.1 Oppsummering av årets utvikling i adgangskontroller og gjennomførte virksomhetstilsyn i hht. plan

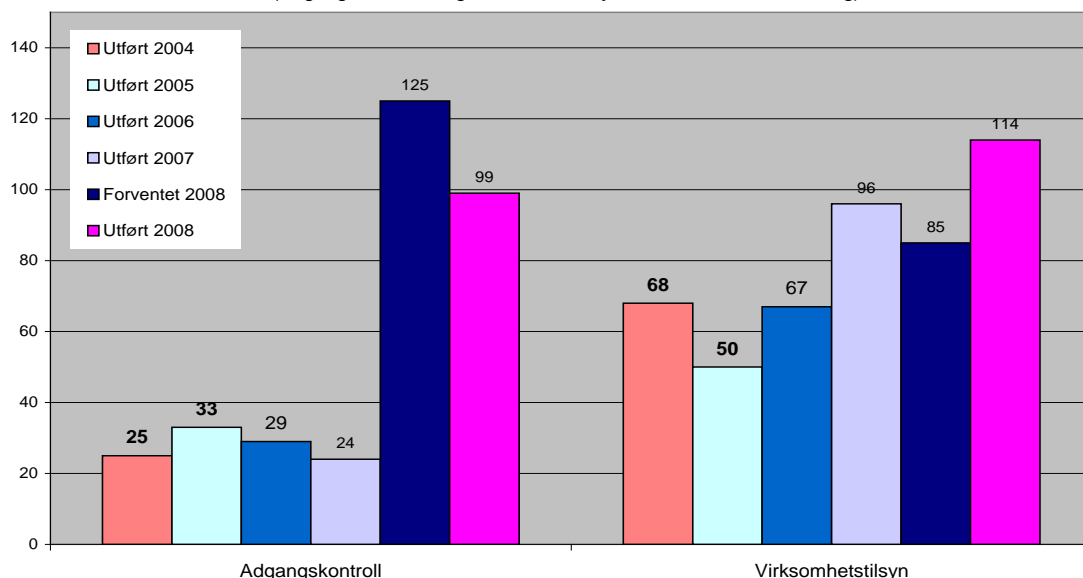
1.1.1.1 Teknisk tilsyn

Luftfartstilsynets tekniske sektor har i stor grad nådd sine mål for året med ett unntak. Dette gjelder ACAM. Her har det ikke vært ressurser nok til å implementere programmet. Alt teknisk personell har gått med til annen daglig drift. Tallet på adgangskontroller ble 2114, mens estimatet var på 2340. Dette synes ikke å være noe unormalt. Derimot ble tallet på virksomhetstilsyn 220, mens planlagt var 420. Her ligger 200 ACAM inspeksjoner som ikke er utført på grunn av personellmangel. For neste år er det gjort forbedringer i personellsituasjonen, da dette er lovpålagte oppgaver. Totalt sett har Luftfartstilsynet en god kontroll i markedet, men ønsker ytterligere forbedring, i forhold til forskriftsoppnåelse.

Inspeksjoner - Flyselskap/vedlikeholdsorganisasjon/verksted, design/produksjon og tekn. utdanning 2009  
(Adgangskontroller og virksomhetstilsyn utført av Teknisk avdeling)



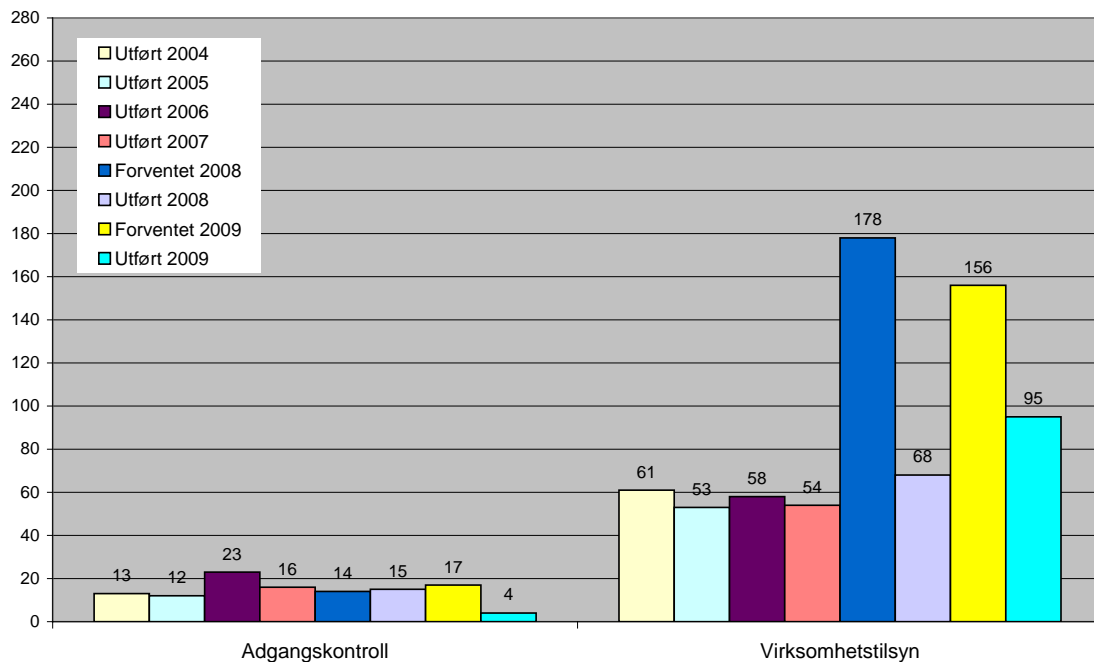
Inspeksjoner - Flyselskap/vedlikeholdsorganisasjon/verksted, design/produksjon og tekn utdanning  
(Adgangskontroller og virksomhetstilsyn utført av Teknisk avdeling)



## 1.1.1.2 Operativt tilsyn

Heller ikke i 2009 klarte Luftfartstilsynet å utføre tilsynsvirksomheten som planlagt. Dette gjelder i hovedsak for områdene Utdanning, Helikopter og Allmennfly, som har fått nye inspektører som har vært under utdanning. Til tross for dette ser man en forbedring fra 2008 da man har en økning i antallet fra 2008 til 2009 på 27 tilsyn. Det er også forventet at 2010 vil vise en videre forbedring.

**Inspeksjoner - Flyselskap, flyklubber og operativ utdanning**  
(Adgangskontroller og virksomhetstilsyn utført av Operativ avdeling)



#### *Safety Assessment of Foreign Aircraft (SAFA)*

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

SAFA-gruppen har i 2009 gjennomført 140 inspeksjoner som er 10 færre enn planlagt. Reduksjonen i antall inspeksjoner skyldes i hovedsak manglende adgang til flyene grunnet en periode med inndragning av nøkkelkort på OSL.

Det ble utført inspeksjoner på 38 flytyper fra 95 flyselskaper fra 39 stater. Det ble registrert totalt 71 avvik fra ICAO Standard, Annex 1,6 og 8. 15 var avvik med mindre innvirkning på flysikkerheten, 32 var avvik med betydelig innvirkning på flysikkerheten og 24 var avvik som nødvendiggjorde korrektive tiltak før flyging.

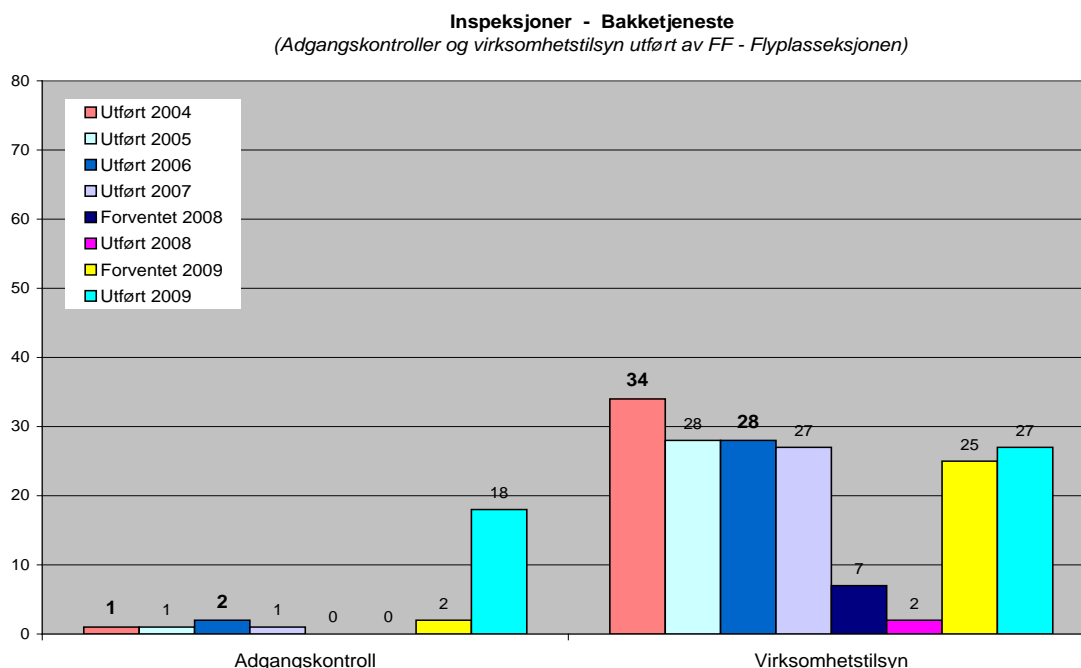
Prioriteringen for 2010 vil være den samme som for 2009, dvs. tredjelands fly og selskaper og/eller stater som står oppført på prioriteringslisten.

Antall inspeksjoner er avhengig av trafikkmengden, men det forventes tilnærmedesvis samme antall som i 2009

## 1.1.1.3 Tilsyn bakketjenester.

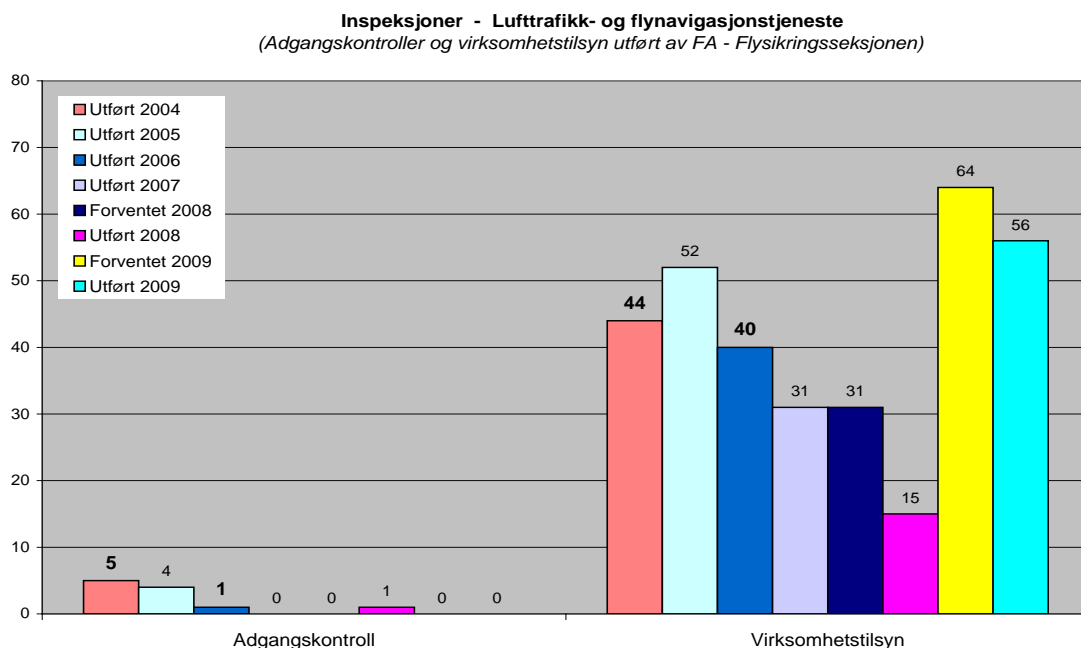
Tilsynet med bakketjenester er tilbake på et normalt nivå, og tilsynsplanen ble gjennomført i henhold til årsplan. I tillegg er det gjennomført et tilsyn med en feltflyplass etter en rapportert luftfartsulykke og et ekstraordinært tilsyn med en stamruteflyplass grunnet usikkerhet vedrørende merking av rullebane. Det er også gjennomført 2 ekstraordinære tilsyn med helikopterlandingsplasser uten

konsesjon på bakgrunn av rapporter ifra publikum. Disse er ikke reflektert i grafen under. Det er gjennomført 18 adgangskontroller. 7 av disse gjelder helikopterdekk offshore hvor Luftfartstilsynet har vært bistandsmyndighet for Sjøfartsdirektoratet og Petroleumstilsynet.



#### 1.1.1.4 Tilsyn flysikring

Det er gjennomført 56 tilsyn innen flysikring i 2009. Dette er 8 tilsyn færre enn planlagt. Dette avviket skyldes at Luftfartstilsynet var uten meteorologiinspektør i en periode. I tillegg ble tilsynet med Andøya utsatt til 2010, da arbeidet med tårnbygningen på Andøya ikke ble ferdigstilt i henhold til fastsatt tid. Luftfartstilsynet fant det dermed mest hensiktsmessig å utsette tilsynet inntil det nye tårnet blir ferdigstilt. Luftfartstilsynet gjennomførte et ekstraordinært tilsyn med Andøya i 1. tertial, og anser det derfor som forsvarlig å utsette tilsynet til 2010. Luftfartstilsynet har i tillegg godkjent UNDAF som utdanningsinstitusjon for flygeledere.



## 1.1.1.5 Tilsyn security

<b>Aktivitet</b>	<b>1.ter</b>	<b>2.ter</b>	<b>3.ter</b>	<b>Totalt 2009</b>	<b>Mål 2009</b>
<b>Lufthavner</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>26</b>	<b>25</b>
<b>Flyselskaper</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>8</b>
<b>Fraktorganisasjoner</b>	<b>3</b>	<b>9</b>	<b>7</b>	<b>19</b>	<b>18</b>
<b>Utdanningsorganisasjoner</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>ESA-inspeksjoner</b>	<b>1*</b>	<b>1**</b>	<b>1***</b>	<b>3</b>	
<b>Tester</b>	<b>49</b>	<b>16</b>	<b>36</b>	<b>101</b>	<b>100</b>

\*=Stavanger lufthavn, Sola; \*\*=Sandefjord lufthavn, Torp; \*\*\*=Tromsø lufthavn, Langnes

Tilsynsaktiviteten på securityregelverket er nå stabilisert på et høyt nivå. Vi vil ikke få nevneverdige utfordringer i forhold til kommende internasjonale krav hva angår tilsynsaktivitet. Aktørene viser forbedring i alle ledd, og evnen til å lære av hverandre er blitt bedre. Et av fokusområdene har vært harmonisering og lik behandling av passasjerer og ansatte. Sikkerhetskontrollørens publikumshåndtering viser stadig forbedring. Sterk fokus på dette over tid har gitt merkbare resultater. Kvaliteten på nøkkelpersonellet er blitt styrket, og dette gir seg positive utslag. Vi ser nå ingen vesentlige forskjeller mellom lufthavner i ”Avinorsystemet” og de andre.

*Lufthavner*

Alle lufthavner i Norge har i løpet av 2008 og 2009 vært inspisert minst en gang. Årsavslutningen markerer således avslutning på et prosjekt som skal danne grunnlag for en mer ”risikobasert tilsynsmetodikk” på securityområdet.

*Private lufthavner*

Luftfartstilsynet har gjennomført et første samhandlingsmøte for private lufthavner (Torp, Stord, Notodden og Skien). Dette videreføres da evalueringen stadfestet behovet.

*Utdanning av sikkerhetskontrollører:*

Luftfartstilsynet har ved sin tilstedeværelse fulgt et utdanningsløp for sikkerhetskontrollører hos Securitas og G4S. Dette er evaluert med organisasjonene. Utdanningsorganisasjonene arbeider godt, og har også full fokus på god publikumsbehandling.

*ESA's tilsyn med Norge*

ESA's inspeksjonssaker på Norge gjennom inspeksjoner på Stavanger lufthavn, Sola og Sandefjord lufthavn, Torp er lukket. Inspeksjonen på Tromsø Lufthavn, Langnes i november 2009 er i prosess og forventes lukket i løpet av 1. tertial 2010. ESA har utført to oppfølgingsinspeksjoner i løpet av året. Vi antar at ESA's fremtidige tilsynsfokus også blir å omfatte fraktleverandører både på og utenfor lufthavnene. Inspeksjonene har vist at antall avvik, og i særdeleshet alvorlige avvik, er redusert og at sikkerhetsnivået i Norge er høyt.

*Frakt*

Sikkerhetsgodkjente fraktleverandører utgjør en betydelig del av avdelingens ansvarsområde. Det er nå 98 fraktleverandører/underavdelinger som er underlagt avdelingens tilsyn. Det er etablert faste samhandlingsarenaer for fraktleverandørene. Nytt regelverk vil medføre vesentlige endringer for fraktleverandørene og betinge aktivitetsøkning fra Luftfartstilsynets side. Vi har gjennom året forberedt aktørene på dette, og vi venter således at de skal være i stand til å gjennomføre en god implementering.

*Flyselskaper*

Tilsynsaktiviteten med flyselskapene er utført i form av systemrevisjoner og inspeksjoner av den faktiske utøvelsen på selskapenes flyginger.

#### *Nytt securityregelverk*

Siste halvdel av 2009 har mye av Luftfartstilsynets aktivitet vært justert mot implementering av nytt regelverk. Det å informere og forberede aktørene er viktig, og intensiveres ytterligere frem mot implementeringsdato. Dette arbeidet vil i første halvår 2010 bli gitt prioritet. Noe som medfører at tilsynsaktiviteten i samme periode blir redusert.

#### *Teknisk utstyr til bruk i sikkerhetskrolløyemed*

Terrorforsøket i Detroit 1. juledag restartet debatten om kroppsscannere og bruk av annen teknologi i kontrolløyemed. Luftfartstilsynet følger utviklingen internasjonalt nøye, og oppdaterer vår kompetanse på den teknologiske utviklingen. Vi har notert oss at Oslo lufthavn har sagt seg villig til å teste ut utstyr.

#### *Samhandling med aktørene*

På securityområdet er det etablert arenaer for samhandling for alle aktører. Responsen er god, og møtene er en av årsakene til at vi ser forbedring i alle ledd.

#### *Facilitation ICAO Annex 9*

Luftfartstilsynets ansvar for forvaltning av ICAO annex 9 – Facilitation – er lagt til securityavdelingen. Det har i 2009 vært gjennomført to nasjonale møter med god deltagelse. Den internasjonale oppfølgingen er fulgt ved deltagelse på to møter.

#### *Spesielle hendelser*

- Hendelsen i Detroit 1. juledag ble håndtert av Luftfartstilsynet gjennom hele julehelgen. Kommunikasjonen mellom TSA, Oslo lufthavn Gardermoen og Luftfartstilsynet fungerte tilfredsstillende. Det fremkom ikke informasjon som gjorde sammenkalling av Sikkerhetsrådet for luftfarten nødvendig.
- I november gikk Widerøes pilotforening ut i media og forklarte at pilotene nå var så frustrerte over securityregimet, at dette gikk ut over flysikkerheten. Ansvarlige i Widerøe ble umiddelbart innkalt til Luftfartsdirektøren. Widerøes ledelse har i dette, og et etterfølgende møte, forklart og beskrevet hvordan de vil håndtere utfordringene og påstandene fra Widerøes pilotforening. Luftfartstilsynet er tilfreds med dette.

#### *Vandelsvurderinger*

Vandelsvurderingene har nå kommet tilbake på et normalnivå. Antall behandlede vandelsvurderinger i 2009 er 10 257. Av disse ble 719 "ikke godkjent". Dette er en nedgang på ca 5 000 fra 2008. Vandelsvurderingene saksbehandles innenfor en til to dager etter mottak.

#### 1.1.1.6 Økonomitilsyn

Det var planlagt 23 økonomitilsyn av flyselskap og flyskoler i løpet av 2009. Alle er gjennomført. I tillegg er det gjennomført eller påbegynt 8 tilsyn på ad hoc-basis i forbindelse med forskjellige søknader fra selskaper. Av de gjennomførte tilsyn har 26 fått godkjent økonomi, et selskap er godkjent etter ny kapitaltilførsel, et selskap trakk sin søknad under godkjenningprosessen, et selskap ble ikke godkjent og er senere gått konkurs, et selskap er under oppstart og det forventes informasjon fra selskapet og et selskap hadde avvik ved årets utgang og fikk i 2010 sine tillatelser trukket tilbake.

Luftfartstilsynet fører også tilsyn med økonomien til leverandører av flysikringstjenester etter nasjonalt og internasjonalt regelverk og er pr. utgangen av 2009 à jour med dette arbeidet. Regelverket omfatter fastsettelse av en felles avgiftsordning for medlemslandene i Eurocontrol hvor Luftfartstilsynet har vært representert gjennom sitt medlemskap i Enlarged Committee. Dette for å sikre at brukerne av flysikringstjenester får et akseptabelt kostnads- og servicenivå, samt gi incentiv til en sikker og effektiv yting av flysikringstjenester. Luftfartstilsynet har i denne sammenheng hatt en nær dialog med Avinor tilknyttet fastsettelse av enhetssatser for underveistjenester i 2010 og deltatt i møter sammen med andre medlemsland og representanter fra tjenestetilbyder i Enlarged Committee for Route Charges i Brussel.



I forbindelse med etablering av kostbase for terminaltjenester har LT gått igjennom bidragene fra Avinor og de private tilbydere av flysikringstjenester og innrapportert tallgrunnlagene videre til Eurocontrol. Det tas sikte på å innføre terminalavgift fra og med 2011 som delvis skal erstatte dagens proveny i startavgift.

#### 1.1.1.7 Flymedisinsk tilsyn

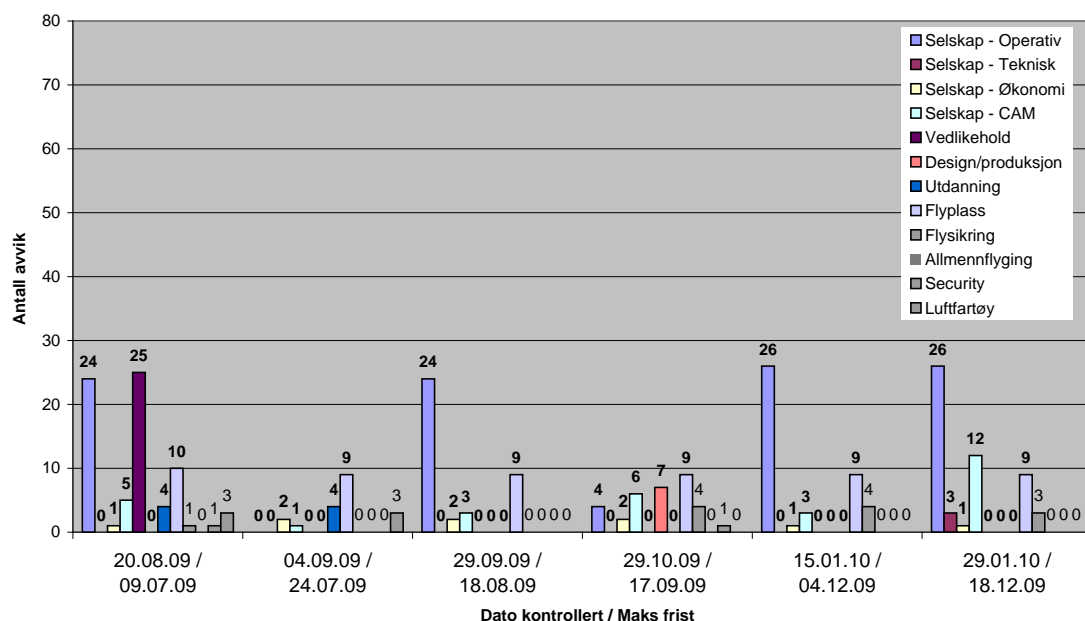
Luftfartstilsynets flymedisinske seksjon har ansvaret for vurdering av medisinske undersøkelser og utstedelse av legeattester for ulike grupper innen luftfart. Seksjonen er samlokalisert med Flymedisinsk institutt (FMI) som er en del av Forsvarets Sanitet på universitetsområdet Blindern i Oslo. Luftfartstilsynet har oppnevnt FMI som Flymedisinsk Senter (Aeromedical Center, AeMC) med rett til å utføre flymedisinske spesialistundersøkelser av flygere og flygeledere på oppdrag fra flymedisinsk seksjon som drøftes i legenemnd og danner grunnlag for flymedisinsk seksjons vurdering av den helsemessige skikkethet av søkeren.

Aktiviteter	Antall år 2009(2008)	Detaljer
Innkommne legerklæringer	<b>4724</b> (5835) -19,1 %	
Spesialistundersøkelser i FMI	<b>1126</b> (1379) - 18,4 %	Klasse 1: <b>945</b> (1171) - 19,3 % Flygeledere: <b>181</b> (199) - 9,1 %
Enkle fornyelser/andre undersøkelser	<b>21/10</b> (ikke angitt)	
Avsagte kjennelser	<b>5871</b> (7214) -18,7 %	
Avholdte møter i Legenemnd	<b>114</b> (116) - 1,2 %	

I året 2009 er det registrert en økning av uskikkethetskjenninger blant kabinbesetningsmedlemmer som delvis kan skyldes omstillinger i flyselskaper. Når det gjelder underkjennelse av trafikkflygere er de absolutte tallene omtrent uendret i forhold til år 2008.

#### 1.1.2 Oppfølging av åpne avvik.

"Oppfølging av avvik" - 2009  
Tilsyn med organisasjon og luftfartøy - Antall avvik "eldre" enn 6 uker  
(Tilbakemelding på tilsyn ikke registrert mottatt 6 uker etter forfall)



#### 1.1.2.1 Teknisk

Luftfartstilsynets tekniske sektor har gjennom året etablert manuelle oppfølgingsrutiner rundt åpne avvik. Dette innebærer at alle avvik håndteres innenfor gitte frister. Det nye fagdatasystemet som implementeres i 2010 vil ventelig håndtere dette på en bedre måte.

#### 1.1.2.2 Operativt

Luftfartstilsynet mistet en av sine 2 inspektører på tungt helikopter samtidig som konsulenten som var ansatt for å trene opp nye inspektører avsluttet sitt engasjement. Dette medførte at den gjenværende inspektøren nå i en overgangsperiode, til ny inspektør er ansatt, har overtatt ansvaret for alle offshore-selskapene. Dette innebærer en betydelig større arbeidsmengde for gjenværende inspektør. Det har derfor ikke vært mulig å ferdigbehandle alle rapporter og avvik innenfor tidsfristene. Man har i denne situasjonen prioritert en sikker og forsvarlig saksbehandling, basert på kvalitet, på bekostning av normal saksbehandlingstid og kvantitet.

#### 1.1.2.3 Bakketjenester

Det er 9 åpne avvik som relaterer seg til den russiske helikopterlandingsplassen Kapp Heer i Barentsburg. Luftfartstilsynet har gjort gjentatte henvendelser til konsesjonsinnehaver, hvor progresjon i arbeidet med å lukke de identifiserte avvikene på helikopterlandingsplassen er blitt etterspurt. Luftfartstilsynet har i 3.tertial samarbeidet med sysselmannen på Svalbard for å gjenopprette dialogen med Trust Arktikugol som driver helikopterlandingsplassen på Kapp Heer.

#### 1.1.2.5 Økonomi

Det er ett avvik på en flyskole pr. 31.12.2009. I 2010 er tillatelsen trukket tilbake. Det andre avviket i 2. tertial er lukket ved ny kapitaltilførsel.

### 1.1.3 Rapportering av saksbehandlingstid på inspeksjonsrapporter

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

<b>Tilsynstype</b>	<b>Resultatmål</b>	<b>Resultat pr. 3. tertial</b>
Luftfartsforetak - Teknisk	3 uker	<b>62 %</b>
Luftfartsforetak - Operativt	3 uker	<b>68 %</b>
Flyplasser og luftfartsanlegg	3 uker	<b>84 %</b>
Security	3 uker	<b>100 %</b>
Gjennomsnitt	3 uker	<b>79 %</b>

### 1.1.4 Gjennomførte tiltak for å redusere saksbehandlingstid

Luftfartstilsynet har i 2010 hatt fokus på bruk av DocuLive som styringsverktøy i saksbehandlingen. Arbeidet vil fortsette i 2010 blant annet med innføring av en ny rutine for restansekontroll.

For flyplasser og luftfartsanlegg ble det innført en tettere lederoppfølging av saksbehandlingen etter at resultatene i 1. tertial var under målet på 80 %.

På tekniske sektor har Luftfartstilsynet fått økt sin stab av ferdigutdannede inspektører. Dette medfører økt kapasitet og er den viktigste grunnen til at det forventes kortere saksbehandlingstid fremover. Et stort fokus på det forvaltningsmessige har også bidratt til at vi nå er på et akseptabelt nivå.

## **1.2 Utvikling av flysikkerhetsprogram – jf. State Safety Programme (Delmål 1.2)**

### 1.2.1 Flysikkerhetsprogrammet og forholdet til EASA's eget arbeid på området

Etter at EASA i løpet av høsten 2009 klargjorde for medlemmene hvordan man på europeisk nivå skulle forholde seg opp mot ICAO SMS og SSP er det gjennomført innføringskurs i SMS for alle operative inspektører og andre interesserte.

### 1.2.2 Status ved årsskiftet i forhold til plan.

ICAO har blitt engasjert og vil gjennomføre et 3 dagers kurs i SSP hos LT i Bodø i løpet av mars 2010. Det vil så bli nedsatt en arbeidsgruppe som vil utarbeide et forslag til SSP for Norge, som så skal framlegges ledelsen for godkjenning etter sommerferien.

## **1.3 Utvikling av kompetanse på miljøområdet (Delmål 1.3)**

### 1.3.1 Ansettelse av miljøkoordinator

Luftfartstilsynet har tilsatt en miljøkoordinator, som tiltrådte 1. juli 2009. Bakgrunnen for rekrutteringen er tildelingsbrevet for 2009. Der vektlegges viktigheten av at Luftfartstilsynet bidrar med kompetanse overfor Samferdselsdepartementet og de øvrige luftfartsaktørene hva gjelder sentrale miljøutfordringer knyttet til støy og utslipp. En viktig faktor i den videre kompetanseoppbyggingen, er miljøkoordinatorens deltakelse i nasjonale og internasjonale fora knyttet til luftfart og miljø. Dessuten legger vi også opp til at miljøkoordinatoren skal gjennomgå noe videreutdanning av mer formell karakter. Imidlertid er det Luftfartstilsynets samlede kompetanse i skjæringsplanet mellom luftfart og miljø som er det sentrale, og vi har fokus på økt bevisstgjøring omkring miljøspørsmål internt og eksternt.

### 1.3.2 Plan og strategi på miljøområdet

Luftfartstilsynet har vedtatt en overordnet målsetting og strategi for luftfart og miljø, med utgangspunkt i blant annet Samferdselsdepartementets strategi for norsk luftfart, Samferdselsdepartementets handlingsplan for luftfart og miljø samt interne utredninger og tidligere policy på miljøområdet. Vårt strategidokument for luftfart og miljø slår fast at Luftfartstilsynet skal være en aktiv pådriver for en sikker og samfunnstjenlig luftfart. Samfunnstjenlig luftfart forstår vi som luftfart hvor sikkerhet er grunnleggende og hvor luftfarten er effektiv og tilgjengelig, samtidig som miljømessige hensyn ivaretas. Videre skal Luftfartstilsynet bidra med kompetanse når det gjelder de sentrale miljøutfordringene for luftfarten knyttet til støy og utslipp, og være en aktiv pådriver og støttespiller både i det nasjonale og internasjonale arbeidet for en mer miljøvennlig luftfart.

Strategien gjelder for 2010-2012 og beskriver hvordan Luftfartstilsynet skal nå denne overordnede målsetningen på miljøområdet. Sentrale tiltak er deltakelse i internasjonale og nasjonale fora, etablering av internt miljøforum, utredninger knyttet til regelverk med miljøaspekter, sikre at interne prosedyrer beskriver håndtering av saker der miljøhensyn kan komme i konflikt med sikkerhetsmessige aspekter, eventuell regelverksutvikling og ikke minst: God samhandling med andre myndigheter på miljøområdet for å utnytte felles fag- og forvaltningsressurser.

Ut fra den overordnede målsetningen og strategien på miljøområdet, har Luftfartstilsynet også laget en plan for 2010 som enda mer konkret og detaljert beskriver Luftfartstilsynets arbeid på området. Vi legger opp til at den overordnede målsetningen ligger relativt fast, men at strategien vil bli forlenget eller endret underveis, i god dialog med blant annet Samferdselsdepartementet.

## **1.4 Kunnskapsformidling og markedskommunikasjon.**

Luftfartstilsynet har innenfor flysikring og luftfartsanlegg regelmessige kontaktmøter med Avinor på ulike nivåer. I tillegg deltar vi i komitéarbeid vedrørende vinterdrift og problematikk relatert til fugl/dyr på landingsplasser. Lufthavnene er også tildelt sine faste saksbehandlere for å bedre dialogene med aktørene på daglig basis. Det gjennomføres også kontaktmøter med fagforeninger og

andre interesseorganisasjoner på forespørsel. For 2010 er det planlagt konkrete tiltak for å strukturere dialogen med aktørene i forhold til krevende endringsprosesser internasjonalt for både flyplass og flysikringsområdet. Luftfartstilsynet har gode erfaringer med markedsdialogen i 2009, og ønsker å forsterke denne i 2010 grunnet de omtalte endringsprosessene.

På tekniske sektor har det inneværende år vært gjennomført 8 møter med markedet, foruten luftfartskonferanse og bransjemøte hos EASA. Det nye i år er at allmennflyseksjonen har startet opp med markeds møter. Effekten av disse tiltakene, hvor vi møter markedet ansikt til ansikt, er svært viktig. Teknisk regelverk har gitt markedsaktørene en del utfordringer på system og oppfølgingssiden. Disse utfordringene lar seg ikke løse uten direkte dialog. Europa er imidlertid enda ikke helt i mål med sin standardisering. Dette forsøker Luftfartstilsynet å ha en åpen dialog om. Alt i alt synes dialogen å ha en god effekt.

På operativ sektor planlegger Luftfartstilsynet å gjennomføre et 20 talls møteplasser i form av seminarer og møter med operatører i løpet av året. Nytt i 2009 er at vi også har invitert NHO Luftfart til å delta i arbeidet med å utarbeide konsekvensanalyser opp mot nytt regelverk. Alle planlagte aktiviteter ble gjennomført i 2009. Tilbakemelding fra markedsaktører har vært positiv så langt.

På regelverksområdet benytter Luftfartstilsynet informasjon på internettsiden aktivt som et ledd i markedskommunikasjonen. Det vises spesielt til egen nettside med informasjon om forordning 216 og de kommende felleseuropeiske bestemmelsene knyttet til første utvidelse av EASA. Videre har Luftfartstilsynet initiert og arrangert flere informasjonsdager og workshops om aktuelle tema, herunder en 2-dagers konferanse om kommende nytt EASA-regelverk hvor EASA presenterte det kommende regelverket.

Det ble i 2009 arrangert et eget høringsmøte om utkast til ny gebyrforskrift; et initiativ som ble godt tatt imot av industrien. Luftfartstilsynet vil vurdere om høringsmøter kan være aktuelt også på andre områder.

Det viktigste enkeltarrangementet igangsatt for kunnskapsformidling og markedskommunikasjon er den årlige Luftfartskonferansen. Samtlige avdelinger deltar aktivt i arbeidet for å skape et mest mulig helhetlig og interessant program for markedet. Når det gjelder det sentrale temaet utvidelsen av EASA og kommende gjennomføringsbestemmelser, ble det på Luftfartskonferansen 2009 holdt workshop om det nye regelverket. Luftfartstilsynet mottar gode tilbakemeldinger på arrangementet, kanskje særlig om at det er en viktig møteplass for industrien, og mellom industrien og myndighetene.

Det samlede arbeidet med å informere om første utvidelse av EASAs myndighetsområde har fått gode tilbakemeldinger fra aktørene. Det er grunn til å tro at de gjennomførte tiltakene vil bidra til å lette gjennomføringen av det kommende regelverket.

## **1.5 Beskrive i hvilken grad virksomhetstilsyn og adgangskontroll er egnet til å nå hovedmål 1**

Forordning EF (no) 1315/2007 regulerer Luftfartstilsynets virksomhet innen flysikringsområdet, og stiller krav til at det innen inspeksjonsprogrammet, definert i forordning EF (no) 2096/2005, utarbeides et revisjonsprogram for sikkerhetsrelaterte (safety) revisjoner, der alle sikkerhetsrelaterte krav i nasjonale forskrifter og EU-forordninger inngår. Luftfartstilsynet er forpliktet til å benytte risikostyring, men også til å dekke hele organisasjonen ved utarbeidelse av revisjonsprogram. Luftfartstilsynet har i 2009 arbeidet målrettet for å utvikle tilsynsmetodikken innen flysikringsområdet, og er kommet langt på vei i å etablere et risikobasert tilsynsregime innen rammen av forordning EF (no) 1315/2007. Dette støttes opp av en målrettet opplæring av inspektører i sikkerhetsrevisjon på Eurocontrols institutt i Luxembourg. Dette innebærer opplæring i revisjon av sikkerhetsstyringssystemer (SMS). Selv om tilsynsregimet er risikobasert, kreves det fortsatt at samsvar med forskriftskrav i alle sikkerhetsrelaterte forskrifter kontrolleres. Utfordringen ligger i å skape et godt tilsynsregime, slik at våre tilsyn bidrar til at sikkerhetsnivået innen luftfarten forbedres ytterligere igjennom våre aktiviteter knyttet til virksomhetstilsyn og adgangskontroll. I tillegg er det en utfordring å bygge opp den totale oversikten over sikkerhetsnivået innen flysikringsområdet.

De nye tilsynsformene på teknisk side er lovpålagt og medfører store endringer under EASA sitt regime. ACAM-programmet er ett eksempel på slike endringer. Minstekravet i forskriften er ett tilsyn pr. 24 måned. Vi ser at minimumskravet er for lite, og antall funn mot forskrift da øker. Derfor legges det opp til årlige tilsyn for neste år. Når Luftfartstilsynet har utviklet sin nye tilsynsmetodikk, som er mer risikobasert, vil vi få en ytterligere effekt. Det er helt på det rene at disse tilsynsformene har avdekket alvorlige forhold. Således vurderes virksomhetstilsyn og adgangskontroll som kritiske og har avgjørende betydning for flysikkerheten.

Luftfartstilsynet anser arbeidet med virksomhetstilsyn og adgangskontroll som LT sitt viktigste bidrag for å opprettholde flysikkerheten i Norge. EASA beskriver også at flysikkerhetsnivået måles og defineres opp mot "level of compliance".

## 1.6 Tilrådninger og utvikling knyttet til hendelser og ulykker.

### 1.6.1 Status for åpne tilrådninger fra SHT

Tabellen nedenfor viser forholdet mellom antall avgitte og lukkede sikkerhetstilrådninger de siste syv årene. Tallene for kolonnen 2009 viser status pr. 31.12.2009

Årstall	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Antall utgitte SHT-tilrådninger	57	52	59	49	37	15	28
Antall lukkede SHT-tilrådninger	48	29	36	18	37	41	96

Av de 96 tilrådingene som Luftfartstilsynet lukket i 2009, faller 31 innen flyplass- og flysikkerhetsområdet, 36 innen operativt område og 23 innen teknisk område. Tabellen over synliggjør en dobling i antall lukkede tilrådninger fra 2008 til 2009. Dette synliggjør effekten av at Luftfartstilsynet, i samarbeid med de øvrige luftfartsaktørene, har jobbet målrettet og lagt ned mye arbeid for å komme à jour med sikkerhetstilrådingene utstedt av Statens havarikommisjon for transport (SHT). Luftfartstilsynet legger også vekt på å bidra i høringsrunden som SHT har før de utgir sine rapporter. På den måten er vi med på å sikre en god rapport fra SHT, i tillegg til at vi kommer i godt inngrep med den videre oppfølgingen. Enkelte tilrådninger har vi derfor lukket umiddelbart etter at SHT har utstedt dem.

Åpne tilrådninger fra SHT fordelt på hvilket år de ble avgitt og intern fordeling i LT:

Ansvarlig enhet	2001	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Sum
FA			3	1	3		2	9
FF						2		2
KOORD.								0
OA							3	3
OF								0
OH		1	2					3
TL	6		1	3	3			13
TV	3							3
TA						1		1
<b>LT</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>34</b>

Oversikten viser at over en tredjedel av de åpne tilrådingene omhandler luftdyktighetsproblematikk. Dette er saker som involverer andre lands myndigheter, og som til nå har vist seg svært omstendelig og tidkrevende å komme i havn med. Imidlertid forventer vi økt progresjon her, i og med at EUs luftfartsorgan EASA som sertifiserende myndighet er kommet mer aktivt på banen. I tillegg til de 34

åpne tilrådingene som framgår av oversikten over, gav SHT to tilrådinge til Samferdselsdepartementet i 2009, og disse står fortsatt åpne. Per 31.12.2009 er det dermed i alt 36 åpne tilrådinge utstedt av SHT.

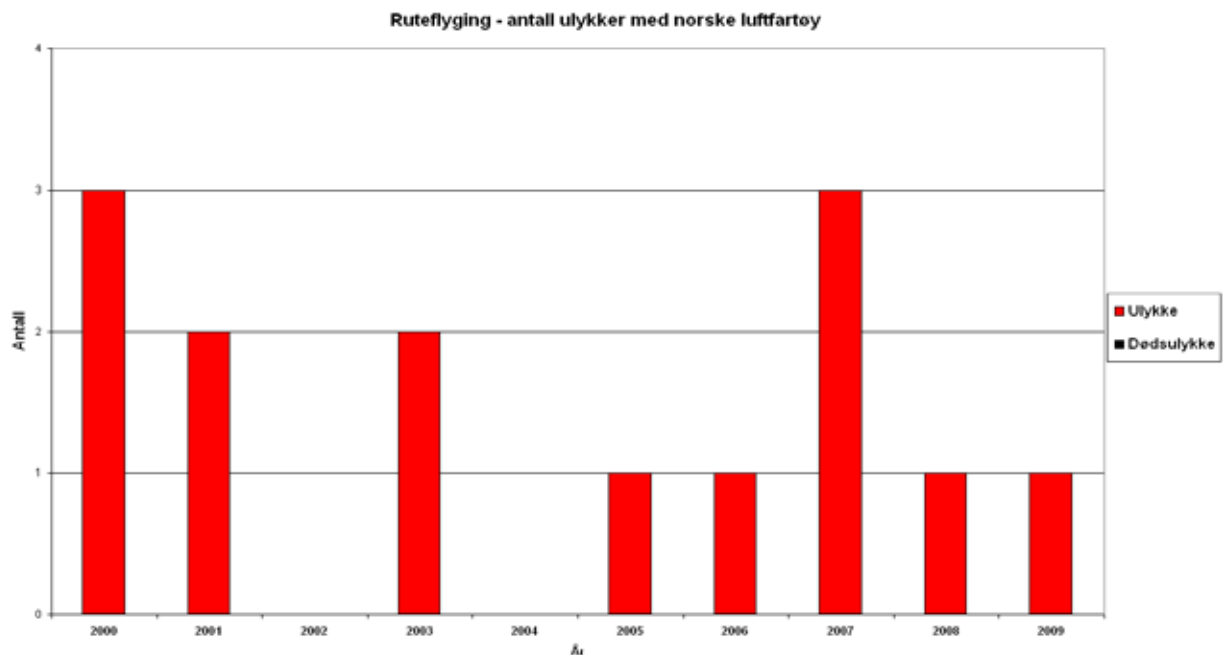
SHT utgav 28 rapporter med til sammen 28 tilrådinge i 2009, hvorav Luftfartstilsynet i 2009 lukket 21 tilrådinge.

### 1.6.2 Utvikling i antall innrapporterte ulykker og hendelser

Det var totalt 19 ulykker med norskregistrerte luftfartøy i 2009. Ei av ulykkene hadde fatalt utfall, da flygeren i et helikopter omkom i indre Troms. Ut fra foreløpige opplysninger skjedde ulykka da fartøysjefen i helikopteret hadde mistet visuelle referanser og var i ferd med å foreta en sikkerhetslanding.

Alle ulykkene med norske luftfartøy skjedde innlands i Norge. I tillegg havarerte et svensk privat helikopter i Finmark, noe som kun resulterte i materielle skader på luftfartøyet.

Innenfor ruteflyging var det ei ulykke i 2009, og på samme måte som for 2008 var dette ei turbulensulykke, der kabinbesetning som ikke satt fastspent kom alvorlig til skade. Ulykka finnes igjen under kategorien TURB (turbulens) i figuren for ulykker og alvorlige hendelser i 2009. Utvikling i antall ruteflyulykker med norske luftfartøy er gitt i figuren under.

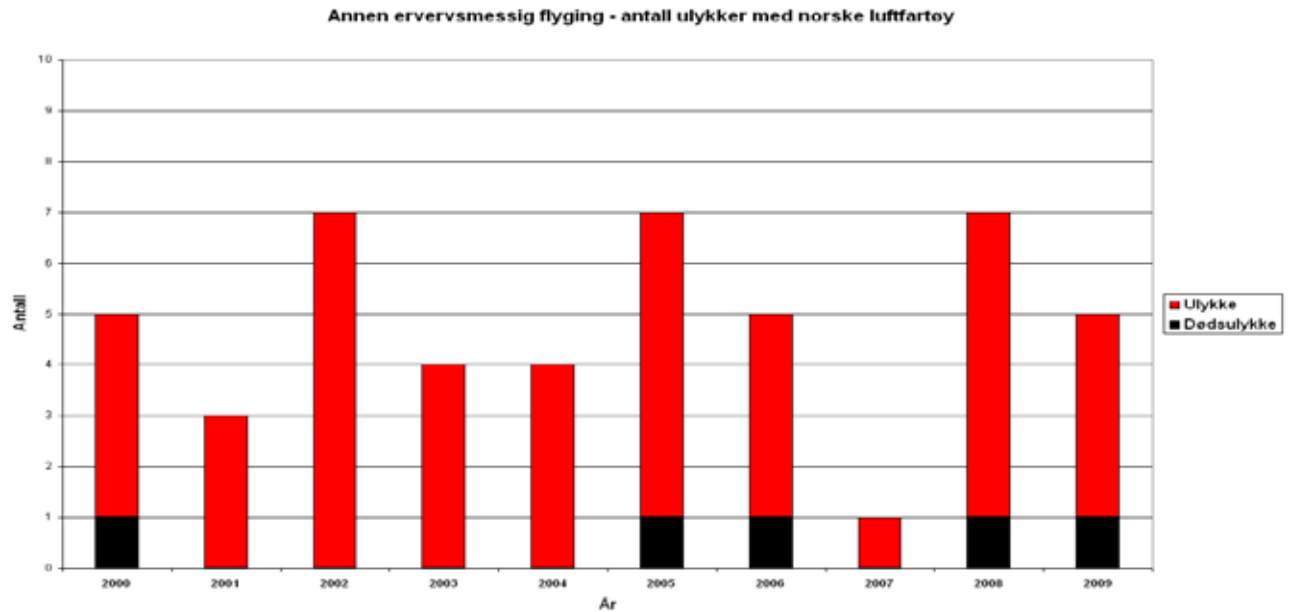


Figuren viser alle ulykker innafor ruteflyging med norskregistrert luftfartøy.

For øvrig kommersiell luftfart som helhet var 2009 et normalt år med totalt fem ulykker, der den fatale helikopterulykka omtalt over inngår. Felles for alle disse fem ulykkene er at de involverer flyging med helikopter, mens det ikke var noen ulykker innenfor annen kommersiell flyging med faste vinger.

Økning i helikopterulykker de siste ti årene relaterer seg kun til det vi definerer som innlandshelikopter, og ikke offshoresektoren. Denne økningen i ulykker må også betraktes i forhold til den store aktivitetsøkningen som har funnet sted med bruk av helikopter innlands. For de siste ti årene har det vært en 100 % økning i aktiviteten målt gjennom innrapporterte flytimer. Når vi uttrykker sikkerhetsnivå for innlandshelikopter gjennom ulykkesrater, ser vi at det har vært forbedringer også innenfor denne gruppen over tid. Ulykkesfrekvens for flyging med innlandshelikopter de siste seks årene ligger rundt ti ulykker per 100 000 flytimer. Det er en omforent forståelse for at det er mulighet for betydelig forbedringer av sikkerhetsnivået framover, og etableringen av "Flysikkerhetsforum for operatører av innlandshelikoptre" er et ledd i dette

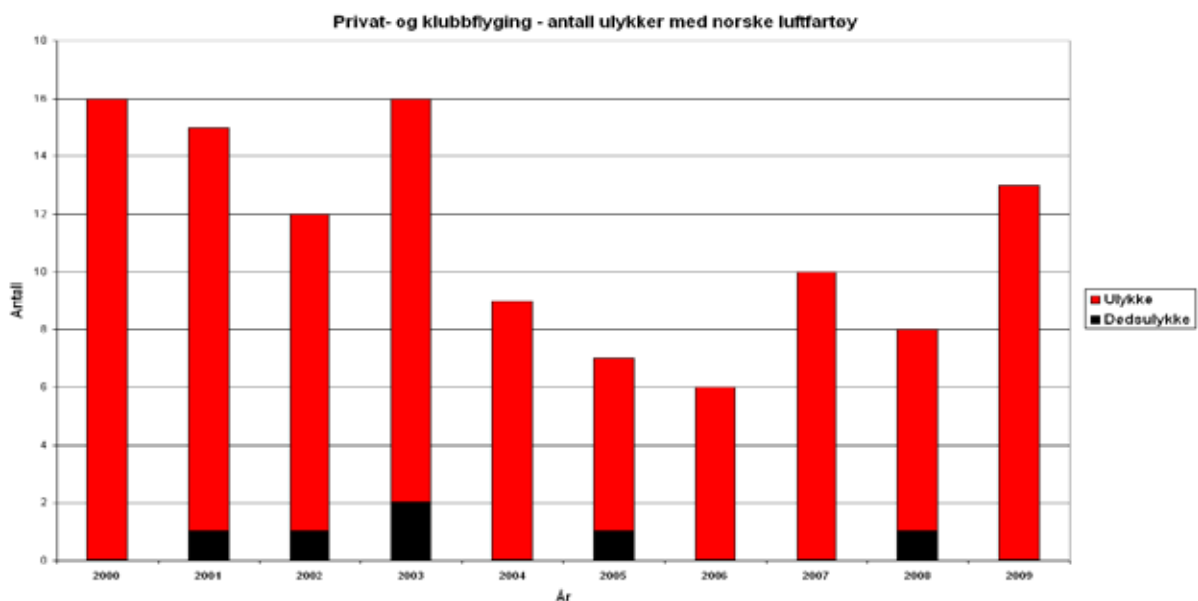
forbedringsarbeidet. Innlandshelikopter omfatter mange forskjellige typer flyging, der underhengende last, persontransport, søk- og redningsflyging og kommersiell skoleflyging er de største undergruppene. Sorteringer foretatt av Luftfartstilsynet viser at søk- og redningsflyging har sjeldnere ulykker enn de andre typene, og at ulykkesfrekvensen innafor persontransport med helikopter er omtrent like høy som for aerial work og flyging med underhengende last.



Figuren viser alle ulykker med annen kommersiell flyging enn ruteflyging, med norskregistrert luftfartøy.

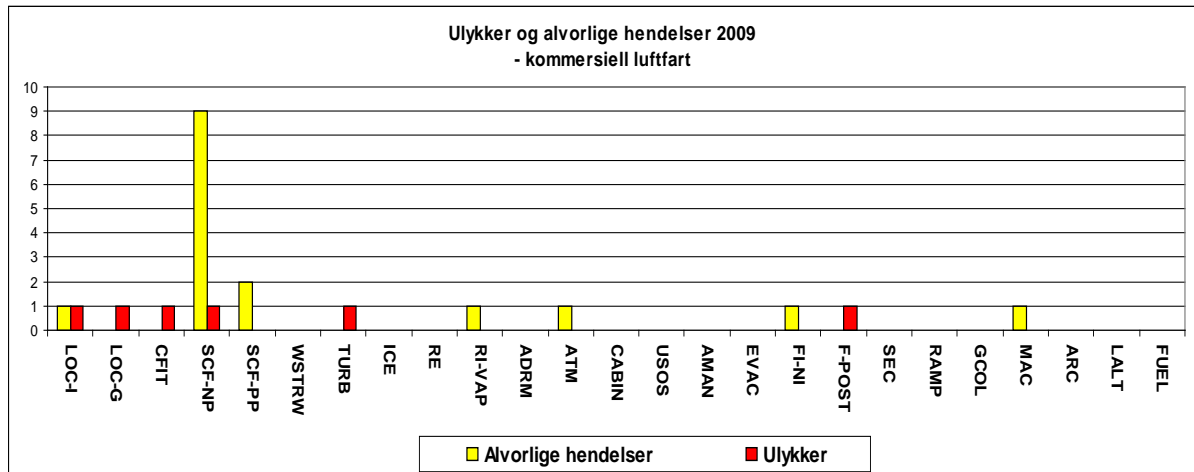
Når det gjelder helikoptertransporten til norsk kontinentalsokkel spesielt, som også inngår i figuren over for annen kommersiell flyging, så var 2009 et nytt år uten ulykker eller alvorlige personskader. Siste ulykke offshore fant sted i 2002, uten at personer kom til skade, og siste fatale ulykke var "Norneulykka" i 1997.

2009 var isolert sett et dårlig år med 13 ulykker innenfor allmennfly, som omfatter privat- og klubbflyging med motorfly, seilfly og helikopter. Ingen av disse ulykkene var imidlertid fatale. Kun en person ble alvorlig skadd i denne sektoren, da et seilfly mistet kontrollen under slep. Årlig utvikling i alle ulykker innenfor allmennfly er gitt i figuren under.



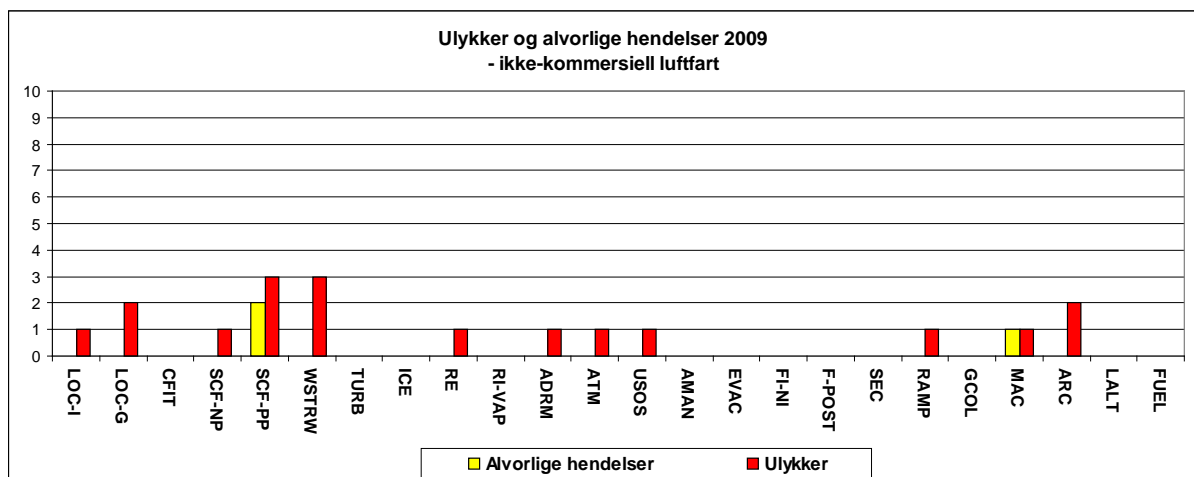
Figuren viser ulykker med norskregistrerte luftfartøy under ikke-ervervsmessig flyging.

Ser vi utvikling i ulykker over tid, er det like fullt en positiv utvikling også for denne sektoren. Gjennomsnittlig har det vært ni ulykker årlig de siste seks årene, mot 14 årlige ulykker i gjennomsnitt for tiårsperioden før. Både antall landingsulykker og antall kontrolltap i luften (kategori LOC-I i figurene under) ser ut til å være redusert over de siste årene. Spesielt reduksjon i den siste ulykkeskategorien, kontrolltap i luften (LOC-I), bidrar til en historisk reduksjon i antall omkomne og alvorlig skadde innadfor allmennfly.



Figuren viser utvalgte kategorier ulykker og hendelser for ervervsmessig luftfart i 2009. Flere kategorier på enkeltulykker og hendelser er tillatt.

Figuren over viser hvilke kategorier av ulykker og hendelser som inntraff i 2009 innen kommersiell luftfart. Ruteflyulykka omtalt over faller inn i kategorien TURB (turbulens), mens den fatale helikopterulykka i 2009 kategoriseres som tap av kontroll på bakken (LOC-G) over. Øvrige helikopterulykker innafor kommersiell flyging ser vi i kategoriene tap av kontroll under flyging (LOC-I), teknisk feil på luftfartøyet som ikke relaterer seg til motoren (SCF-NP), brann som følge av kollisjon (F-POST) og kontrollert flyging inn i terreng (CFIT). Flertallet alvorlige hendelser for 2009 relaterer seg til teknisk feil på systemer og komponenter på luftfartøy i kommersiell flyging.



Figuren viser utvalgte kategorier ulykker og hendelser for allmennflyging i 2009. Flere kategorier på enkeltulykker og hendelser er tillatt.

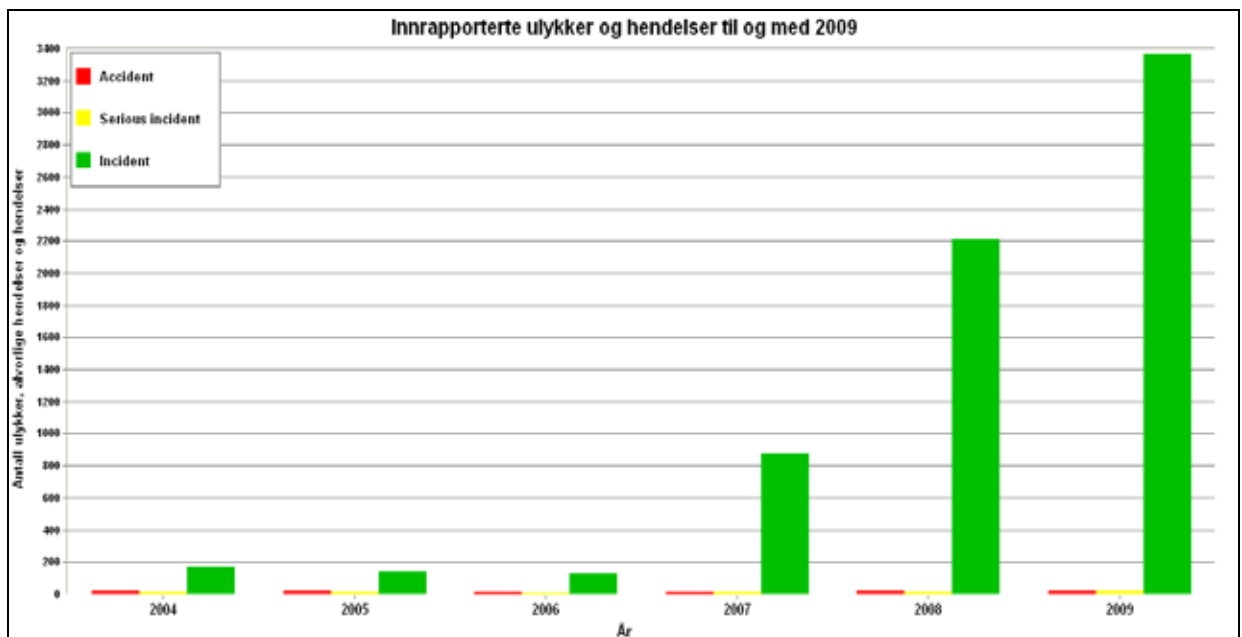
Figuren over viser hvilke kategorier av ulykker og hendelser som inntraff i 2009 innen ikke-kommersiell luftfart. Tre av de 13 privatflyulykkene i 2009 involverte problemer eller bortfall av motor (kategori SCF-PP i figurene over), men ulykkene resulterte kun i materielle skader. Også vindskjær (kategorien WSTRW) har vært en faktor i tre av privatflyulykkene, men også her har det kun vært materielle tap. Vi ser også at det i 2009 for første gang skjedde en kollisjon mellom to sivile luftfartøy i norsk luftrom (kategorien MAC over), da to seilfly kolliderte under et stevne på Starmoen. Begge fartøysjefene fikk mindre personskader.



Både klassifisering og kategorisering av ulykker for 2009 kan endres som følge av nye informasjonen som framkommer når Statens havarikommisjon for transport avgir undersøkelsesrapport.

### 1.6.3 Trender knyttet til innrapporterte data.

Som vi ser av figuren under så vokser fortsatt volumet av innrapporterte hendelser fra luftfartsbransjen betydelig. Nærmere 3400 rapporterte hendelser for 2009 innebærer at forbedringer i rapporteringskultur og rapporteringsvilje etter innføring av ny forskrift og elektronisk system i 2007 har fortsatt. Så lenge det ikke synes å være en tilsvarende økning i ulykker og alvorlige hendelser, vurderer Luftfartstilsynet at forklaringen på økningen i antall luftfartshendelser er et bedre system og økt oppmerksomhet rundt denne innsamlingen. Eller sagt med andre ord: Det er ikke noe som tyder på at det skjer stadig flere uønskede hendelser i luftfarten, men vi får stadig bedre oversikt over de hendelsene som faktisk inntreffer.



Rapporteringsgrad for sektorer ser ut til å være omvendt proporsjonal med sikkerhetsnivå. De sikreste sektorene i norsk luftfart – ruteflyging og offshore – omfatter de operatørene som rapporterer desidert flest hendelser, samtidig som de har et flysikkerhetsnivå målt gjennom ulykkesrater som er langt bedre enn for andre typer flyging.

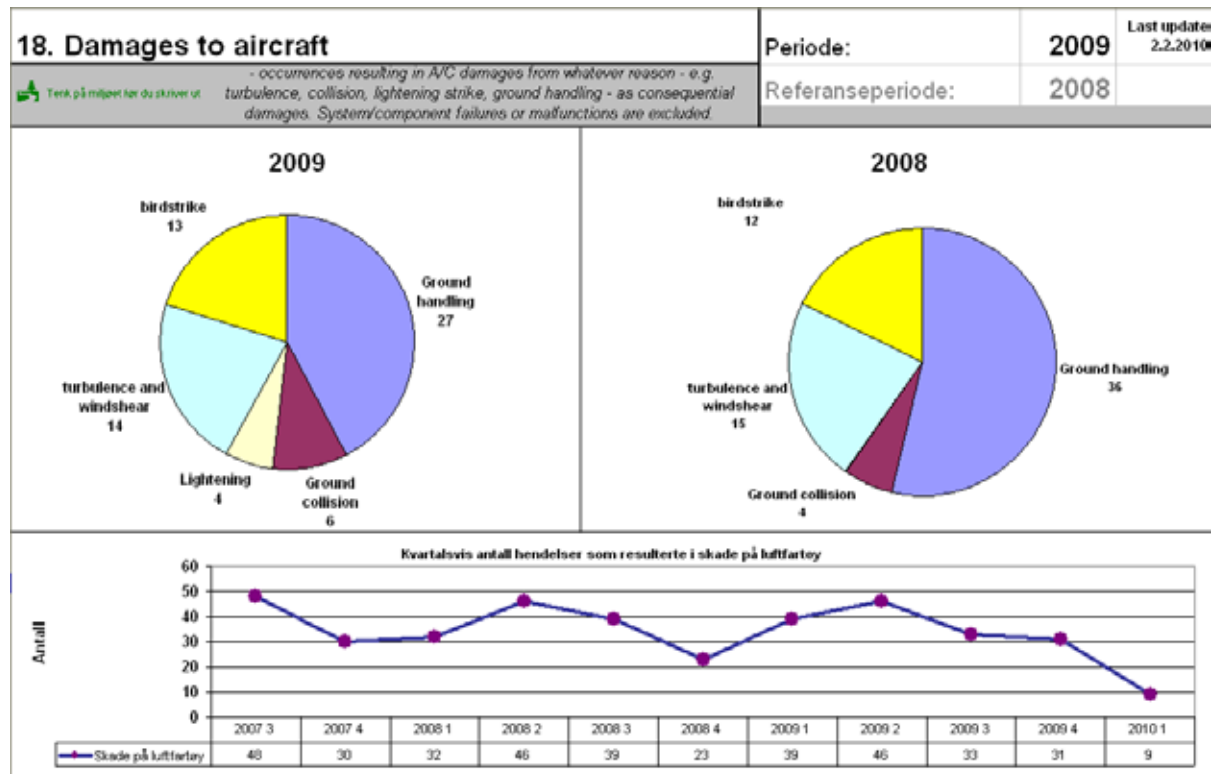
Økningen i innrapporterte hendelser for 2009 har også årsak i at den største tjenesteleverandøren innenfor flyplass- og flysikringsområdet har integrert internt avvikssystem opp mot det nasjonale rapporteringssystemet gjennom Altinn. Selv om det fortsatt er store kvalitetsmessige utfordringer til denne informasjonsstrømmen, er det en viktig kilde til oversikt og omfang av hendelser i Norge. For første gang omfatter Luftfartstilsynets årlige oversikt alle rapporter fra denne aktøren.

For mellomstore og mindre operatører, ser det ut til at det er stadig flere som har innarbeidet hendelsesrapportering som en viktig del av sitt sikkerhetsarbeid, mens noen fortsatt har et godt stykke igjen. Tilsvarende viser også allmennflysektoren og tekniske verksteder (Part 145-organisasjoner) for dårlig gjennomføring av hendelsesrapportering generelt, selv om det eksisterer positive unntak for organisasjoner også innafor disse sektorene.

Luftfartstilsynet har for 2010 planlagt å utarbeide en rapport som skal beskrive rapporteringsgrad og implementert rapporteringskultur innafor de delene av norsk luftfart som har krav om hendelsesrapportering, gitt i BSL A 1-3. Denne rapporten skal være til intern informasjon og et supplement til å forstå kvalitet og omfang av de sikkerhetskritiske områdene som vi følger gjennom statistikk over ulykker og hendelser.

Fra en voksende og kvalitetsmessig bedre nasjonal database over ulykker og hendelser for luftfarten har Luftfartstilsynet introdusert 29 sikkerhetskritiske områder som følges kontinuerlig internt. Her finnes forløpere til ulykker, og feil og avvik som har vist seg å være faktorer i historiske ulykker. I etableringen av disse sikkerhetsindikatorne har vi etablert omfang for typiske hendelser og vi har fått en mulighet til å følge faktorer og se på involverte aktører og utvikling. Oversikter over laserlys rettet mot flygebesetning, uregjerlige passasjerer ombord og fuglekollisjoner er tre slike områder, og for disse tre områdene har vi vurdert informasjonen til ikke å være sensitiv i forhold til beskyttelse av involverte personer og rapportører. Disse har vi derfor gjort tilgjengelig på forskjellig måte for bransjen og offentligheten. At registrering av fuglekollisjoner har vokst betydelig de siste to årene har blitt lagt merke til. Også laserlys rettet mot flygebesetning har vært et betydelig problem for 2009 der vi håper å kunne se bedring i situasjonen framover.

En annen flysikkerhetsindikator, som hovedsakelig peker på materielle eller økonomiske tap, er ulykker og hendelser i norsk luftfart som har resultert i skade på luftfartøy. I figuren under ser vi forsiden til sikkerhetsindikator 18: skade på luftfartøy. Her kan vi følge med på omfang og utvikling når det gjelder også mindre materielle tap, for eksempel innafor bakkehåndtering. For ansatte i Luftfartstilsynet gjør en videre sortering i typer hendelser, involverte og hendelsessted bedre forståelse og oversikt over typer materielle skader og tap.



Figuren viser oversiktsbilde for sikkerhetsindikator 18: skade på luftfartøy for 2008 og 2009.

## Hovedmål 2: Luftfartstilsynet skal følge opp dei konklusjonar og anbefalingar som Direktoratet for forvaltning og IKT (Difi) har gitt i rapporten om evaluering av forvaltningskompetansen i Luftfartstilsynet

### 2.1 Handlingsplan for oppfølging av tilrådingene fra Difi

#### 2.1.1 Kort om handlingsplanen for tilrådingene fra Difi og status

Luftfartstilsynet utarbeidet våren 2009 handlingsplan for oppfølging av anbefalinger fra Difi i forbindelse med evaluering av forvaltningskompetansen i Luftfartstilsynet. Status i dette arbeidet er presentert nedenfor.

Oppdragseier	Oppdrag	Tidsfrister	Status
Luftfarts- direktørens stab	Gjennomslag i internasjonal regelverksutvikling	1. september 2009	Rapport utarbeidet og vedtatt. Tiltak iverksettes fortløpende.
Adm.avd. v/Pers.seksjonen	Risikobasert tilsyn – opplæring	Rapportere hvert tertial og være fullført innen utløpet av 2010	Opplæringen gjennomført som generell opplæring i Safety Management System (SMS). 3 kurs er gjennomført i 2009. Kurs i State Safety Program (SSP) er planlagt gjennomført mars 2010.
Analyseavd.	Videreutvikle risikobaserte systemtilsyn	Tertialvis rapportering – fullført innen 15. desember 2009	Prosjektet er sluttført med anbefalinger om videre prosess. Etablert en fellesfaglig gruppe for utvikling av tilsynsmetodikk med et langsiktig perspektiv.
Analyseavd. v/Kvalitetssjef	Helhetlig kvalitetssystem bygd på ISO 9001-2008	Tertialvis rapportering iht. egen prosjektplan	Definert gjeldende krav og regelverk. Fastsatt kvalitetspolicy. Utviklet virksomhetsmodell og kartlagt kjerneprosesser. Pågår arbeid med samling av prosedyrer/håndbøker.
Juridisk avdeling	Forenkling av rutiner knyttet til enkeltvedtak	15. august 2009 forlenges til 30.11.09, ytterligere forlenget til 31. mai 2010	Rutinene revideres i forbindelse med arbeid med utarbeidelsen av et helhetlig kvalitetssystem. Tilpasses ny organisering av juridisk kompetanse pr. 010310.
Adm.avd. v/IKT/Arkivseksj.	Oppgradering og opplæring i DocuLive	Tertialvis rapportering Implementering våren 2010	Oppgradering ikke nødvendig for bedre saksbehandling. Brukersamlinger og tilpasset opplæring gjennomført. Kartlegging av muligheter for måling av saksbehandlingstid pågår, og anbefaling vil foreligge mars 2010.
	Maler for enkeltvedtak	15. august 2009	Maler for enkeltvedtak etablert, men trenger oppdatering. Mal for foreløpig svar er utarbeidet og satt i produksjon. Gjennomgang av dagens maler og vurdering av behovet for nye maler vil starte i andre kvartal 2010.
	Gjennomgang av signaturpraksis	15. august 2009	Ikke gjennomført i henhold til plan grunnet ressursproblemer. Vil starte 2. kvartal 2010
	Rutiner for oppfølgn. av restanser	15. august 2009	Rutine utarbeidet og implementert pr. 01.01.2010.
Adm.avd. v/Pers.seksjonen	Obligatorisk oppl. av nyansatte	Tertialvis rapportering	Gjennomført i 2009 kurs i forvaltningsloven, offentlighetsloven og rettskildelære
	Obligatorisk oppl. for viderekommende	Første kvartal hvert år	Gjennomført i 2009 avdelingsvise kurs i forvaltningsrett for erfarne
	Obligatorisk opplæring av ledere	Første kvartal hvert år	Gjennomført i 2009 kurs i forvaltningskompetanse, forvaltningsrett, offentlighetslov og offentlige innkjøp

	Forbedring av skriftlig formuleringsevne	Første kvartal hvert år	Gjennomført i 2009 skrivekurs for byråkrater
--	--	-------------------------	--

Det er igangsatt arbeid med tanke på oppstart av internrevisjon med fokus på de forvaltningsrettslige sidene ved Luftfartstilsynets saksbehandling. I løpet av 2010 vil alle avdelinger i Luftfartstilsynet bli revidert med bakgrunn i fastsatte målekriterier; herunder fokus på saksbehandlingstid og foreløpig svar, forhåndsvarsling, utredningsplikt og begrunnelse. Det vil også bli foretatt en gjennomgang av rutiner, maler og prosedyreverk.

### 2.1.2 Videreutvikle Luftfartstilsynets risikobaserte systemtilsyn

Iht. punkt 2.4 i Luftfartstilsynets handlingsplan for å følge opp de fem mest sentrale forholdene i DIFI-rapporten, ble følgende oppdrag konkretisert:

- Ü videreutvikling av LTs risikobaserte systemtilsyn basert på en felles forståelse for hva risikobasert systemtilsyn innebærer for LT, og
- Ü forslag til en felles strategi for hvordan dette skal kunne gjennomføres i **all** tilsynsvirksomhet.

Arbeidet ble planlagt gjennomført på følgende måte:

- Ü Det nedsettes en tverrfaglig prosjektgruppe
- Ü Ledergruppen er styringsgruppe for prosjektet og utarbeider mandat
- Ü Prosjektgruppen gjennomgår dagens status og kommer med konkrete forslag til en helhetlig strategi og felles prinsipper for risikobasert systemtilsyn i Luftfartstilsynet herunder undersøker hva andre tilsynsmyndigheter har av erfaringer og strategi. Et særlig fokus på det felles utviklingsarbeid som er i gang mellom syv tilsynsmyndigheter og Universitetet i Stavanger.
- Ü Prosjektgruppen vurderer de muligheter som ligger i innfasing av et nytt fagdatasystem.

Det skulle rapporteres hvert tertial på gjennomføring av dette tiltaket og ved avvik oppgi på hvilken måte avvikene lukkes og oppgi en tidsfrist for dette. Arbeidet var planlagt sluttført ved presentasjon av ferdig dokument for vedtakelse i ledergruppen innen 15. desember 2009.

Arbeidet hadde som målsetting å øke Luftfartstilsynets forvaltningskompetanse og garantere et høyt og jevnt nivå på arbeidet med tilsyn, regelverksutvikling og saksbehandling.

#### *Resultatet*

Som svar på dette oppdraget, ble det gjennomført et prosjekt i tråd med retningslinjene. Alle avdelingene i LT var representert i prosjektet. Følgende prosjektaktiviteter ble gjennomført:

1. Overordnede føringer for prosjektet (fra fragmenter til helhet)
2. Definisjoner og prosjektmodell (prosjektavgrensning) relatert til tradisjonelt tilsyn og relatert til risikobasert tilsyn
3. Kartlegge tilsynspraksis i avdelingene i LT
4. Kartlegge noen tanker om RBT i noen andre tilsyn.
5. Kurs / utdanning innen tilsynsvirksomhet / tilsynsmetodikk
6. Kartlegge regulering av tilsynsmetodikk i forskriftsverket, herunder også et rammeverk slik det fremkommer i ICAO doc. 9859
7. RBT i relasjon til kvalitetssystem og IT systemer (i denne sammenheng ECCAIRS og EMPIC)
8. Forslag til tiltaksplan

Sluttrapporten fra prosjektet ble presentert for – og vedtatt av – styringsgruppen, Luftfartstilsynets ledergruppe, 12. januar 2010. Dette prosjektet har gitt Luftfartstilsynet en bedre oversikt over tilsynsmetodikk både internt i Luftfartstilsynet og hos andre tilsynsmyndigheter. Vi har også fastlagt en definisjon på begrepene tilsyn og tilsynsmetodikk, og etablert en modell for tilsynsmetodikk som bedre gjør oss i stand til å velge hva og hvordan tilsynsmetodikken skal endres. Prosjektrapporten munner ut i en rekke tiltak, som er av både kort- og langsiktig karakter.

Prosjektet ble altså gjennomført i tråd med oppdraget, dog med en utsatt sluttdato, som ble klarert med styringsgruppen. De tiltakene som ble foreslått i prosjektrapporten forholder seg til følgende to hovedlinjer, som grunnlag for å kunne utvikle en mer enhetlig tenkning:

- 1 Skape grunnlag for enhetlig tilsynspraksis gjennom et tverrfaglig styringsnivå for tilsynsutvikling.
- 2 Introdusere sikkerhetsovervåkning som systematisk element i tilsynsmetodikken, og utvikle tilsynspraksis derfra.

Iht. punkt 1 ovenfor er en fellesfaglig styringsgruppe for utvikling av tilsynsmetodikk etablert. Denne styringsgruppen består av direktørene i de fire tilsynsavdelingene. Prosjektrapporten danner utgangspunktet for arbeidet til styringsgruppen.

Det er for Luftfartstilsynet innlysende at utvikling av tilsynsmetodikk til å bli mer risikobasert, er en langsiktig prosess. Den kortsiktige effekten av prosjektet "Tilsyn i et risikoperspektiv" er således en kartlegging av de faktiske forhold, en økt bevissthet omkring situasjonen og at arbeidet er gitt en organisatorisk og metodisk retning.

### **Hovedmål 3: Luftfartstilsynet skal ha fokus på dei tryggleiksmessige utfordringane knytt til utviklinga i rammevilkåra for luftfarten, og kva for konsekvenser desse vil få for tilsynsarbeidet.**

#### **3.1 Konsekvenser av utvidelsen av EASA**

##### 3.1.1 Kort om oppsummering om Luftfartstilsynets synspunkter på utvidelsen av EASA og de konsekvenser det kan få for Luftfartstilsynet og luftfarten generelt

###### *Utvidelse av EASA til å omfatte FCL, OPS og tredjelands luftfartøyer*

Utvidelsen av EASAs myndighetsområde til å omfatte sertifisering av flygebesetninger (FCL), luftfartsoperasjoner (OPS) og tredjelands luftfartøyer vurderes i utgangspunktet som positivt av Luftfartstilsynet. De nye EASA Implementing Rules som skal dekke disse områdene tar mål av seg å regulere alle aktiviteter innen disse områdene (total system approach). Regelverket vil i så måte medføre et felleseuropeisk regelverk, som sikrer felles sikkerhetsbestemmelser og mest mulig like rammebetingelser for det europeiske markedet. Dette har man i dag bare innenfor enkelte deler av regelverket. Luftfartstilsynet har imidlertid i høringen av det kommende regelverket påpekt enkelte svakheter, bla. hva gjelder offshore helikopter, hvor det foreslåtte regelverket anses å holde en lavere sikkerhetsmessig standard enn dagens nasjonale ordning. Dette er en problemstilling Luftfartstilsynet vil arbeide fremover med. I den grad det er mulig vil Luftfartstilsynet koordinere dette arbeidet med andre stater som har sammenfallende interesser.

Det ventes at arbeidet med det kommende regelverket vil kreve mye av Luftfartstilsynets oppmerksomhet og resurser i tiden frem mot implementeringen i 2012. Arbeidet vil i det vesentlige berøre Operativ og Juridisk avdeling. I første omgang vil arbeidet bestå i å følge beslutningsprosessene i EASA og EU Kommisjonen, med fokus på å ivareta norske interesser. Dernest ventes arbeidet å dreie mer over på implementeringen av det kommende regelverket, samt intern og ekstern opplæring.

For markedet vil utvidelsen av EASAs myndighetsområde medføre at man får et helt nytt felleseuropeisk regelverk å forholde seg til etter implementeringsdatoen 8. april 2012. Det foreslåtte regelverket inneholder en ny oppbygning og struktur. I tillegg blir nye deler av markedet nå underlagt en felleseuropeisk regulering (bl.a. aerial work, og allmennflyging). Det vil følgelig kreve en hel del resurser å omstille seg til disse nye bestemmelsene. Når det gjelder det materielle innholdet i bestemmelsene, er disse i stor grad bygget på eksisterende overnasjonalt regelverk (EU-OPS, JAR-regelverk og ICAOs Annexer). Dette er regelverk som i stor grad alt er implementert og kjent, og vil

derfor lette markedets tilpasning til det nye regelverket. EASA har også signalisert at det vil bli etablert overgangsordninger for å lette implementeringen av regelverket.

#### *Utvidelsen av EASA til å omfatte flyplass og ATM*

Luftfartstilsynet ser positivt på utvidelsen av EASAs kompetanse til å omfatte flyplass og ATM, da en igjennom dette vil få et felles europeisk regelverk som er mer forpliktende enn dagens anbefalinger fra ICAO og Eurocontrol. Dette vil etter vårt syn være et viktig skritt på veien i å forbedre sikkerhetsnivået innen europeisk luftfart ytterligere. Luftfartstilsynet registrerer med tilfredshet at EASA ønsker å støtte seg på det arbeidet som allerede er gjort innenfor disse feltene i GASR, Eurocontrol og EU for å lette overgangen til EASA regimet.

Innen flysikring er det besluttet å gjennomføre implementeringen av de tre første EASA regelverkene i et såkalt "fast track". Dette betyr at implementeringen er fremskyndet ifra 2012 til 2010. For Luftfartstilsynet og luftfarten for øvrig antas de tre første regelverkene i første omgang å ha små konsekvenser, da en her i stor grad skal basere seg på allerede eksisterende EU regelverk.

For flyplassområdet er usikkerheten vedrørende hva EASA regelverket vil inneholde større. EASA har så langt kommunisert at det nye regelverket skal gi fleksibilitet. Store deler av ICAO Annex 14 vil bli Certification Specifications (CS). CS skal indikere den perfekte situasjon. Andre deler av Annex 14 vil bli Guidance Material som gir en veiledning om temaet. Enkelte deler vil bli implementeringsregelverk (IR), eventuelt med tilhørende Acceptable Means of Compliance (AMC). Disse skal være rundt formulert slik at de åpner for fleksibilitet.

Intensjonen som kommuniseres fra EASA er at man ut fra regelverket og i dialog mellom myndighet og flyplassoperatør, skal komme frem til spesielle vilkår som nedfelles i Certification Basis (CB) for den enkelte flyplass. Dersom nye avvik oppstår, vil også dette bli et forhold som skal håndteres gjennom dialog mellom myndighet og flyplassoperatør.

EASA vil gjennomføre standardiseringsinspeksjoner hvor de ser på de CB som er gjeldende for aktuelle flyplasser, og vurdere om sikkerheten er ivaretatt gjennom at eventuelle identifiserte avvik er tilfredsstillende ivaretatt og kompensert for. For de tilfeller en myndighet har akseptert en AMC som EASA finner å ikke være tilfredsstillende, vil dette bli et avvik som må håndteres av myndigheten og meldes tilbake til EASA når avviket antas å være lukket.

For Luftfartstilsynet betyr overgangen til EASA regelverk at en vil få betydelig skjerpede krav til virksomhetstilsyn av flyplasser ifra 2013. For å være i stand til å møte fremtidige krav er det behov for en gradvis oppjustering av ressursene for flyplassområdet frem mot 2013.

## **Hovedmål 4: Luftfartstilsynet skal i samarbeid med Samferdselsdepartementet delta aktivt i internasjonale fora som er særleg viktige for norsk luftfart**

### **4.1 Deltakelse i internasjonalt samarbeid (Delmål 4.1)**

Luftfartstilsynet deltar i internasjonal regelverksutvikling gjennom ulike arbeidsgrupper. Med utgangspunkt i Samferdselsdepartementets EØS-strategi og de styringssignaler som blant annet gis gjennom EØS-forum, og på bakgrunn av Luftfartstilsynets faglige vurderinger, fastsetter Luftfartstilsynet hvilke områder som særlig skal prioriteres. Luftfartstilsynet etterstreber deltakelse i alle relevante fora, men må ta hensyn til tilgjengelige ressurser og personell.

#### Security

Luftfartstilsynet har i begynnelsen av 2009 deltatt i arbeidsgrupper vedrørende gjennomføringsbestemmelser til nytt securityregelverk. En kommisjonsforordning som gir mulighet for særregler for små og mellomstore lufthavner, som blant annet ble utarbeidet på bakgrunn av initiativ fra Norge, ble vedtatt i desember 2009. Luftfartstilsynet har deltatt fast i Aviation Security Committee (AVSEC).

### 1. utvidelse av EASAs myndighetsområde

I 2009 har Luftfartstilsynet arbeidet svært mye med gjennomføringsbestemmelser i tilknytning til første utvidelse av EASA, særlig gjennom arbeid med ulike høringer (NPA'er) fra EASA. Luftfartstilsynet har besvart høringene på vegne av norske myndigheter. Høringskommentarene er så langt som mulig forsøkt koordinert med andre europeiske stater hvor interessene og kommentarene har vært sammenfallende. Det knytter seg spesielle norske interesser til det operative området, der de foreslåtte bestemmelsene nå også skal regulere helikopteroperasjoner til og fra installasjoner på kontinentalsokkelen. Etter Luftfartstilsynets vurdering vil de foreslåtte bestemmelsene utgjøre en reduksjon av det sikkerhetsnivå som er etablert i Norge og til dels i de andre Nordsjøstatene. Luftfartstilsynet har derfor i samarbeid med danske, nederlandske, irske og britiske luftfartsmyndigheter utarbeidet enkelte felles høringssvar som tar opp denne problematikken. I tillegg samarbeider Luftfartstilsynet og Samferdselsdepartementet med tanke på ulike muligheter for å opprettholde dagens sikkerhetsregime også for fremtiden. Luftfartstilsynet vil ha fokus på dette arbeidet i tiden fremover.

Ellers kan det særlig nevnes at Luftfartstilsynet siden november 2009 har hatt en medarbeider i EASA, der han blant annet bistår i forbindelse med gjennomgang av høringskommentarer og utarbeidelse av Comment Response Document (CRD) i tilknytning til gjennomføringsbestemmelser på sertifikatområdet. Fremover vil arbeidet med den andre utvidelsen av EASA (flyplass og flysikring) samt gjennomføringsbestemmelser til SES II, være viktige områder som Luftfartstilsynet vil følge.

### SES II

Single European Sky pakke II ble vedtatt i EU primo september 2009. Dette innebærer at forordningene EC(NO) 549/2004 (rammeforordningen), 550/2004 (tjenesteyterforordningen), 551/2004 (Luftromsforordningen) og 552/2004 (interoperabilitetsforordningen) endres. Krav om ytelsesforbedring i Europas ATM system er det bærende element i oppdateringen av de nevnte forordningene. De fire pilarene i endringen; *ytelse, safety, teknologi (SESAR) og lufthavner*, skal muligjøre en "total system approach" i jakten på de ytelsesforbedringene som luftromsbrukerne forventer fra ATM systemet.

Ytelsesstyringen skal forbedre ytelsen til flysikringstjenesten og nettverksfunksjonene innen et felles europeisk luftrom. Ytelsesstyringen skal basere seg på felles europeiske ytelsesmål innenfor områdene safety, miljø, kapasitet og kosteffektivitet. På bakgrunn av de felleseuropeiske ytelsesmålene skal det deretter utarbeides nasjonale ytelsesplaner, alternativt kan ytelsesplanene utarbeides innenfor en felles luftromsblokk (FAB). Den nasjonale, eller FAB, ytelsesplanen danner grunnlaget for regelmessige tilsyn med at tjenesteyterne og nettverksfunksjonene når de målene som er lagt i ytelsesplanen.

Luftfartstilsynet følger utviklingen i implementeringen av SES II igjennom deltagelse i Single Sky Committee, men også gjennom arbeidsgrupper som opprettes ad hoc i tilknytning til spesielle tema. Særlig viktig nå er arbeidsgruppen som ser på gjennomføringsbestemmelser om ytelsesstyring i ATM. Ellers kan det nevnes at Luftfartstilsynet i stor grad deltar i Stakeholder Coordination Group (SCG), som har møtte 4 ganger i året, og som et viktig høringsorgan i forbindelse med utarbeidelse av nytt regelverk på området.

### NEFAB

Artikkel 5 i gjeldende Europaparlaments – og Rådsforordning (EF) nr. 551/2004 av 10. mars 2004 om organisering og bruk av luftrommet (luftromsforordningen), forutsetter en omstrukturering av det øvre luftrom til funksjonelle luftromsblokker (FAB). Endring av Europaparlaments – og Rådsforordning (EF) nr. 550/2004 av 10. mars 2004 om yting av flysikringstjenester i Det felles europeiske luftrom (tjenesteytingsforordningen) (jf Single European Sky pakke II), inneholder en ny artikkel 9a som krever at medlemsstatene treffer nødvendige tiltak for å etablere funksjonelle luftromsblokker så snart som mulig og senest innen utgangen av 2012.

Etableringen av funksjonelle luftromsblokker skal øke kapasiteten og effektiviteten i flysikringstjenesten innen single European sky, samtidig som et høyt sikkerhetsnivå opprettholdes.

Dette skal forbedre ytelsen i det europeiske lufttransportssystemet, og derved også redusere de miljømessige konsekvensene av luftfarten.

Flysikringstjenesteyterne i Norden og Estland har etablert et formelt samarbeid med tanke på å etablere en funksjonell luftromsblokk i Norden, referert til som North European Functional Airspace Block (NEFAB). De har også etablert en egen prosjektorganisasjon i sakens anledning. Videre har luftfartsmyndighetene i de nordiske land, Latvia og Estland etablert et samarbeidsforum, the Nordic NSA group, for blant annet å koordinere sin virksomhet vedrørende en mulig etablering av en funksjonell luftromsblokk i Norden.

Det 5. møtet mellom luftfartsmyndighetene i Danmark, Estland, Finland, Norge og Sverige angående en mulig etablering av en funksjonell luftromsblokk i Nord-Europa ble avholdt i Stockholm i august. Militære myndigheter deltok på møtet, og hensikten var å orientere dem om arbeidet med NEFAB-prosjektet samt avklare samarbeidsformer mellom militære myndigheter, Nordic NSA group og NEFAB-prosjektet. The Nordic NSA Group har utgitt Regulatory Perspectives til NEFAB-prosjektet og regner med å slutføre arbeidet med en felles State- og NSA Level Road Map i løpet av september. Neste milepæl i prosjektet vil være overleveringen av High-Level Foundation Report fra prosjektet i primo 2010.

#### Eurocontrols Provisional Council

Luftfartsdirektøren sitter som medlem av Eurocontrols Provisional Council. På PC-31, 07. mai ga Eurocontrols medlemsstater sin tilslutning til at Eurocontrol skulle delta i SESAR programmet. Dette var andre forsøk på å få medlemslandenes tilslutning til at Eurocontrol kunne delta i programmet. Det første forsøket i april strandet grunnet motstand fra Tyrkia, som hevdet at gjeldende avtaletekst ikke tok tilstrekkelig høyde for rettighetene til de nasjonene som ikke hadde en egen luftfartsavtale med EU. Avtaleteksten ble siden justert slik at Tyrkia kunne gi sin tilslutning til avtalen på møtet i mai. Eurocontrol vil bidra med 700 mill Euro til SESAR programmet, hvorav 165 millioner er et direkte finansielt bidrag.

På PC-32 i desember 2009 ble det vedtatt å starte et arbeid med å reformere Eurocontrol. Et vesentlig aspekt i denne reformprosessen er å skille Eurocontrols oppgaver til støtte for myndigheter og oppgaver relatert til tjenesteytelse. Dette er en forutsetning for at Eurocontrol skal kunne støtte implementeringen av Single European Sky II. En forventer et vedtak med hensyn til ny struktur for Eurocontrol i mai 2010.

#### GASR

Når det gjelder regelverk på flyplassområdet, ble det i 2009 igangsatt et arbeid med å overføre ICAO Annex 14 og gjeldende GAR til EASAs regelverksstruktur. Arbeidet ble utført i regi av GASR (Group of Aerodrome Safety Regulators) gjennom såkalte Exploratory Groups, hvor Luftfartstilsynet deltok med to representanter. Utdfordringen har vært å definere hvilke deler av dagens regelverk som skal inn i hhv. IR, CS og AMC. Først i 2010 skal det materielle innholdet i regelverket gjennomgås og utarbeides. Dette arbeidet skal skje i regi av Formal Groups i EASA, og deltakere til disse gruppene skal blant annet velges fra deltagerne i de tidligere Exploratory Groups. Luftfartstilsynet tar sikte på å delta i det videre arbeidet i EASA, blant annet med tanke på å ivareta de særlige behov knyttet til den norske flyplasstrukturen.

#### Luftdyktighet

På luftdyktighetsområdet deltar Luftfartstilsynet i forskjellige arbeidsgrupper som utvikler Certification Specification og regelverk knyttet til design og produksjon. Det er varierende grad av aktivitet i de ulike gruppene.

#### Oppsummering

Utviklingen går i retning av at stadig mer av regelverksutviklingen skjer i regi av EU. Luftfartstilsynet erfarer at det er mulig å komme med innspill i prosessen, og at disse blir hørt. Likevel er det etter Luftfartstilsynets oppfatning fortsatt viktig med en klar prioritering av hvilke områder og spørsmål som særlig skal prioriteres i det internasjonale regelverksarbeidet. Dette arbeidet krever svært mye ressurser, og gode resultater krever blant annet kontinuitet fra norsk side. Luftfartstilsynet ønsker



særlig å fremheve at både samferdselsråden og Norges nasjonale ekspert i EU-kommisjonen på flysikringsområdet har vært viktige støttespillere for Luftfartstilsynet i 2009.

## Hovedmål 5: Luftfartstilsynet skal sjå til at regelverket er nyttig i høve til formålet, oversiktleg, fullstendig og oppdatert

### 5.1 Luftfartstilsynets arbeid med implementering av internasjonalt regelverk (Delmål 5.1)

#### 5.1.1 Igangsatt arbeid med implementering av nytt regelverk.

I 2009 er det satt i gang en rekke nye regelverksprosjekter med sikte på å gjennomføre internasjonalt regelverk i norsk rett. Nedenfor følger en oversikt over regelverksprosjekter som er igangsatt i 2009, men som ennå ikke er fullført. Se for øvrig pkt. 5.1.2.

EASA NPA 01-2009 – Operational Suitability Data <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <i>Det er opprettet en egen arbeidsgruppe som følger EASAs utvikling av nye regler på dette feltet.</i></li> </ul>
EASA NPA 02-2009 – Air Operations (OPS.001) <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <i>Det er opprettet en egen arbeidsgruppe under ”216-prosjektet” (nye Implementing Rules under ny EASA basisforordning) som skal følge dette regelverksforslaget. Arbeidsgruppen har spesielt fokus på offshore luftfart, og har i den forbindelse kontakt med andre berørte luftfartsmyndigheter (Danmark, Nederland, Irland og Storbritannia). Luftfartstilsynet har deltatt i workshops i forbindelse med høringen.</i></li> </ul>
Gjennomføring av forordning 73/2010 (ADQ)
Gjennomføring av forordning (EF) 1070/2009 (SES II)
Gjennomføring av JAR-OPS 3 Amendment 5 <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <i>Gjennomføring vil lette overgangen til EASA Part-OPS, da denne til dels er basert på JAR-OPS 3 Amendment 5</i></li> </ul>

#### 5.1.2 Vedtatte forskrifter i løpet av året, ikrafttredelse og konsekvenser av nytt regelverk.

Luftfartstilsynet har i 2009 gjennomført et omfattende arbeid med implementering av internasjonalt regelverk.

Oversikten under viser aktiviteten i 2009 når det gjelder gjennomføring av regelverk med opprinnelse i EU og JAA.

<b>FORSKRIFT</b>	<b>DATO</b>	<b>ENDRING</b>
Forskrift om gjennomføring av forordning (EF) nr 482/2008 om opprettelse av et system for sikkerhetsbekreftelse av programvare for ytere av flysikringstjenester, og om endring i forskrift om felles krav for yting av flysikringstjenester  § <i>Forordning 482/2008 stiller krav om utarbeiding og innføring av et system for sikkerhetsbekreftelse av programvare. Dette medførte behov for endringer i systemer for sikkerhetsledelse hos ytere av lufttrafikkstjenester.</i>	FOR-2009-03-20-347	Endrer forskrift 1. februar 2007 nr. 114 om felles krav for yting av flysikringstjenester.

<p>Forskrift om endring i forskrift om flyselskaper som er underlagt driftsforbud og om plikt til å informere passasjerene om identiteten til det flyselskapet som skal utføre en flyreise (svartelistingsforskriften)</p> <p>§ 3 endringer som gjennomfører endringer i svartelistingsforordningen; forordning 298/2009, forordning 619/2009 og forordning 1144/2009</p>	<p>FOR 2009-04-15-418 FOR 2009-07-16-1009 FOR-2009-11-27-1412</p>	<p>Endrer forskrift 4. desember 2007nr 1353</p>
<p>Forskrift om endring i forskrift om gjennomføring av forordning (EØF) nr. 3922/91 om harmonisering av tekniske krav og administrative fremgangsmåter i sivil luftfart med tilleggsbestemmelser om arbeidstid for besetningsmedlemmer</p> <p>§ Forskriften gjennomfører forordning 859/2008, som gjennomfører 2. oppdatering av EU-OPS. Forordning 859/2008 gjennomfører 10 JAA-NPAer som ble funnet tilstrekkelig gjennomarbeidet til å bli inkludert i EU-OPS.</p>	<p>FOR-2009-06-02-614</p>	<p>Endrer forskrift om gjennomføring av forordning (EØF) nr. 3922/91</p>
<p>Forskrift om godkjenning av simulatorer for fly og helikopter</p> <p>§ Bakgrunnen for forskriften er at Joint Aviation Authorities (JAA) har utstedt dokumentene JAR-FSTD Airplane Flight Simulation Training Devices og JAR-FSTD Helicopter Flight Simulation Training Devices, datert 1. mai 2008. Regelverksstrukturen forenkles og gjøres mer brukervennlig. JAR-FSTD A og H legges til grunn ved utarbeidelse av nytt regelverk i regi av EASA. Overgangen fra JAR til PART vil dermed bli lettere.</p>	<p>FOR-2009-07-02-968</p>	<p>Ny forskrift - opphever 7 tidligere forskrifter som gjennomfører ulike deler av JAR-STD</p>
<p>Forskrift om endring i vedlikeholdsforskriften og sertifiseringsforskriften</p> <p>§ Gjennomføring av forordning (EF) 1056/2008 og forordning (EF) 1057/2008. Forordning 2042/2003 er gjort gjeldende også for GA og øvrig ikke-kommersiell luftfart. Forordningene 1056/2008 og 1057/2008 er isolert sett bare en tilpasning av annex I (Part-M) til forordning 2042/2003. Tilpasningen fører til at Part-M blir mindre stringent og at regelverket dermed kan håndtere ulike flykategorier og operasjoner</p>	<p>FOR 2009-07-31-1027</p>	<p>Endrer vedlikeholdsforskriften og sertifiseringsforskriften</p>
<p>Forskrift om endring i forskrift om samvirkingsevnen i Det europeiske nett for lufttrafikkstyring</p> <p>§ Forskriften gjennomfører forordningene 29/2009 og 30/2009 i norsk rett. Forordning (EF) nr. 29/2009 representerer forbedring i samvirkingsevnen og effektivitet i lufttrafikken i europeisk luftrom, ved å spesifisere krav til at flysikringstjenester må støttes av luft til bakke datalinjekommunikasjon. Forordning (EF) nr. 30/2009 endrer forordning (EF) nr. 1032/2006 til også å omfatte støtte for datalinjekommunikasjon.</p>	<p>FOR-2009-10-02-1249</p>	<p>Endrer forskrift 14. mai 2007 nr. 513 om samvirkingsevnen i Det europeiske nett for lufttrafikkstyring (publisert som BSL G 2-1)</p>

<i>Endringen består kun i å gi en referanse til forordning (EF) nr. 29/2009</i>		
Forskrift om endring i forskrift om samvirkingsevnen i Det europeiske nett for lufttrafikkstyring § <i>Forskriften gjennomfører 262/2009 i norsk rett. Forordning (EF) nr. 262/2009 representerer forbedring i samvirkingsevnen og effektivitet i lufttrafikken i europeisk luftrom, ved å ivareta en sikker og effektiv administrering av Mode S identifiseringskoder.</i>	FOR-2009-10-23-1300	Endrer forskrift 14. mai 2007 nr. 513 om samvirkingsevnen i Det europeiske nett for lufttrafikkstyring (publisert som BSL G 2-1)
Forskrift om endring i forskrift om felles krav for yting av flysikringstjenester. § <i>Forskriften gjennomfører forordning nr. 668/2008. Forordning nr. 668/2008 oppdaterer henvisningene til ICAO-konvensjonen i vedlegg II til V til forordning nr. 2096/2005</i>	FOR-2009-10-26-1304	Endrer forskrift 1. februar 2007 nr. 114 om felles krav for yting av flysikringstjenester.
Forskrift om flytelefonistsertifikat, BSL C 5-2a § <i>Bakgrunnen for endringen er krav fra ICAO om språkferdigheter. De samme kravene gjenspeiles i JAR-FCL og forslag fra EASA til ny Part-FCL.</i>	FOR-2009-11-18-1383	Opphever tidligere forskrift 3. desember 2002 nr. 1345 om flytelefonistsertifikat (BSL C 5-2a).
Forskrift om sertifisering av flygere og krav til flygetreningsorganisasjoner for fly og helikopter (JAR-FCL-forskriften) § <i>Forskriften gjennomfører siste endringer JAR-FCL 1 og 2, henholdsvis endring nr. 7 og 6. JAR-FCL 1. og 2 gjennomføres nå i én og samme forskrift, med to vedlegg.</i>	FOR-2009-11-20-1407	Opphever tidligere BSL JAR-FCL 1 og BSL JAR-FCL 2

#### *Generelt om regelverksutvikling*

Luftfartstilsynet har i 2009 også arbeidet med utvikling av nasjonalt regelverk. Igangsetting av nasjonale regelverksprosjekter vurderes opp mot kommende EU-regelverk som utvikles i regi av EASA. Dersom det er på det rene at EASA vil utvikle regelverk på angjeldende område, vurderer Luftfartstilsynet nøye hvorvidt det er behov for særskilt norsk regelverk i perioden fram til det blir vedtatt felleseuropeiske regler.

I 2009 er forskrift om luftromsorganisering vedtatt. I 2010 vil Luftfartstilsynet fortsette arbeidet med å forskriftsfeste regler for lufttrafiktjenesten, herunder gjennomføring av ICAO Doc 4444 (RFL 1) i norsk rett.

#### **5.2 Luftfartstilsynets arbeid med nordisk regelverk**

I 2009 har det ikke vært særskilte nordiske samarbeidsprosjekter på regelverksområdet. Imidlertid er det satt i gang et skandinavisk arbeid med tanke på revisjon av den eksisterende skandinaviske wet-lease- og dry-lease policy.

Den eksisterende policy bygger på regelverk gitt i forordning 2407/92 (lisensforordningen). Som følge av den nye forordning 1008/2008 er det nødvendig å revidere gjeldende norske innleieregler. Forordning 1008/2008 overlater i stor grad til nasjonal rett å fastsette nærmere regler for godkjenning av innleie. Den reviderte fellesskandinaviske policyen vil ikke ha regelverksstatus. Formålet med det

fellesskandinaviske arbeidet er å finne fram til en omforent praktisering av innleieinstituttet i henhold til forordning 1008/2008. Luftfartstilsynet arbeider parallelt med utvikling av nye forskriftsbestemmelser om innleie. Disse vil, i samarbeid med Samferdselsdepartementet, bli tatt inn i forskriften som skal gjennomføre forordning 1008/2008.

## **Hovedmål 6: Luftfartstilsynet skal drive aktivt informasjonsarbeid overfor aktørene i luftfarten og samfunnet ellers**

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

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

#### Luftfartskonferansen

Den årlige Luftfartskonferansen som i 2009 ble arrangert 11. og 12. februar samlet rundt 275 deltakere, noe som må sies å være veldig bra tatt i betraktning den økonomiske krisen luftfarten befant seg på konferansetidspunktet. Konferansen videreføres og arrangeres i 2010 3. og 4. februar i Bodø. Fokuset for konferansen vil være de ti årene som har gått siden etableringen av Luftfartstilsynet og de fremtidige utfordringene luftfartsmyndighetene og norske luftfartsaktører står overfor. Konferansen vil også markere Luftfartstilsynets 10-årsjubileum. Konferansen i 2009 ble godt mottatt og tilbakemeldingene fra både forelesere og deltakere var gode.

#### Bransjetur

Luftfartstilsynet arrangerte også i 2009 en bransjetur for norske luftfartsaktører. I år gikk turen til Brussel og i overkant av 20 deltakere fikk et inngående innblikk i regelverksutviklingsprosessen i EU-systemet og hvilke muligheter norske bransjeaktører har til å påvirke dette systemet i tillegg til de innspill aktørene kommer med gjennom ordinære norske høringsprosesser. Formålet med turen var således å gi norske aktører en essensiell forståelse for Luftfartstilsynets rolle i norsk luftfart og hvordan regelverksutviklingen i Europa foregår. I tillegg fikk deltakerne kunnskap om hvordan EU-systemet er bygget opp og den aktiviteten enkelte norske og skandinaviske organisasjoner har opp mot EU. Det ble også tid til et besøk hos Eurocontrol, der deltakerne fikk god og detaljert informasjon om pågående og kommende europeiske luftromsprosjekter.

Tilbakemeldingene fra turen var gode, og Luftfartstilsynet tar også i 2010 sikte på å arrangere en bransjetur, denne gang til Köln og EASA. Programplanleggingen er godt i gang og turen planlegges gjennomført i siste halvdel av april

#### Medieoppslag

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

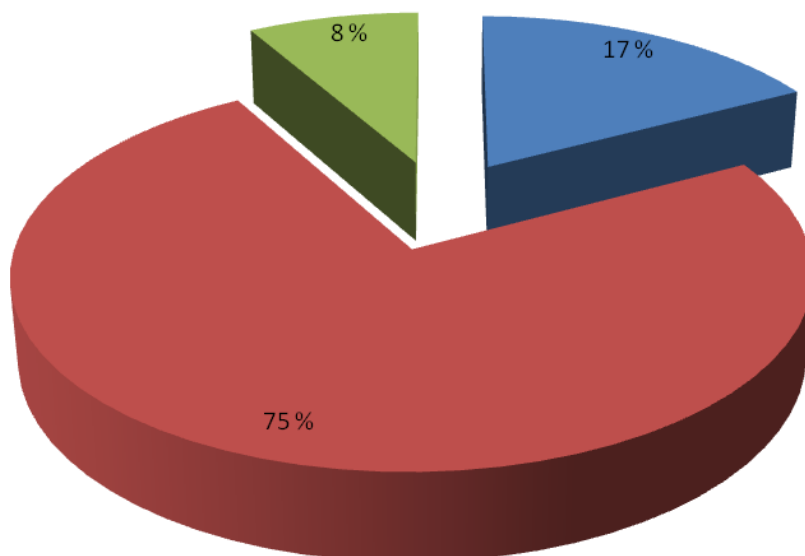
Tallene for året som helhet må sies å være svært positive for Luftfartstilsynet og viser at mediestrategien virker. Fortsatt er det slik at når Luftfartstilsynet kommer til orde eller får kommentere saker, så resulterer dette i nøytral eller positiv medieomtale. Der Luftfartstilsynet ikke får tilsvarende eller komme med uttalelser, er trenden den motsatte. Men det er gledelig å se at mens antallet medieoppslag i 2009 har mer enn fordoblet seg i forhold til året før, så er andelen negativt vinklede mediasaker minkende og svært liten til tilsynsmyndighet å være.

#### FAKTA OM LUFTFARTSTILSYNETS MEDIEOPPSLAG I 2009:

- I 2009 har Luftfartstilsynet generert **2 025 medieoppslag**, som er et gjennomsnitt på **5,5 oppslag hver dag**. Tilsvarende tall for 2008 var henholdsvis 980 og 2,7.
- **Antallet positive eller nøytrale oppslag** for året som helhet er **92 prosent**, en økning fra 81 prosent i 2008. Luftfartstilsynet er svært tilfreds med denne utviklingen, og er av den bestemte oppfatning at dette er sterke tall til tilsynsmyndighet å være.
- **Annonseverdien for medieoppslagene i 2009** beregnes av Retriever Norge AS til **31,5 millioner kroner**, opp fra om lag åtte millioner kroner i 2008. Beløpene er justert for eventuelle negative medieoppslag.
- Medieoppslagene som Luftfartstilsynet genererte i 2009 hadde et potensielt **leser-, lytter- og seerpotensial på 149 millioner mennesker**. Tilsvarende tall for 2008 eksisterer ikke på grunn av bytte av tjenesteleverandør fra oktober dette året.

#### Medieoppslag i 2009

■ Positive oppslag   ■ Nøytrale oppslag   ■ Negative oppslag



#### Større tillit til måten Luftfartstilsynet kommuniserer på

Sommeren og høsten 2008 gjennomførte Luftfartstilsynet en uformell undersøkelse blant informasjonsdirektører hos de største norske markedsaktørene. Tilbakemeldingene var i stor grad entydige, aktørene var usikre på Luftfartstilsynets kommunikasjonspolicy. Etter dette ble policyen endret og kommunisert til aktørene slik at tilliten er på det nivået den må være. Tilbakemeldingene mot slutten av året fra de samme aktørene er utelukkende positive og man må kunne fastslå at beslutningen om å ikke kommentere saker som var under behandling eller gjenstand for interne prosesser, var riktig.

Som følge av dette og fordi det er et stort behov for rene kommunikasjonsfaglige møtepunkter har Luftfartstilsynet tatt initiativ til og etablert et fast kontaktmøte med kommunikasjonsledere og -ansatte hos de største norske aktørene. Dette er også et tiltak som er blitt svært positivt mottatt.

#### Ny kommunikasjonsstrategi

For å skape et enda mer bevisst forhold til kommunikasjon internt og mot markedet, er det satt i gang arbeid for å utvikle ny kommunikasjonsstrategi som skal være forankret i sentrale interne og eksterne styringsdokumenter som for eksempel:

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

Målet med en kommunikasjonsstrategi vil blant annet være å beskrive hvordan kommunikasjon skal kunne brukes på en helhetlig, målrettet, langsiktig og kostnadseffektiv måte slik at den bygger omdømmet og derigjennom kan bidra til at Luftfartstilsynet styrker sin konkurransekraft og når sine mål. Strategien skal også brukes som grunnlag for utforming av en tilhørende handlingsplan for de strategiske kommunikasjonsløsningene og gi Luftfartstilsynets medarbeidere en felles forståelse for hvorfor og hvordan Luftfartstilsynet skal kommunisere. Prosessen ble påbegynt i desember 2009 og skal slutføres våren 2010. Strategien planlegges implementert senest 1. mai.

#### Andre kommunikasjonsaktiviteter

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

I tillegg tar Luftfartstilsynet initiativ til andre større eller mindre konferanser dersom det er behov for det. I mai 2009 ble det arrangert et to dager langt seminar på Gardermoen, med deltakelse fra blant annet EASA. Et lignende dagsseminar vil bli arrangert på Gardermoen i januar 2010, da med fokus på EASAs andre utvidelse. Dette arrangementet er et samarbeid med andre nordiske og baltiske lands luftfartsmyndigheter, men det er Luftfartstilsynet som står for den program- og arrangementstekniske delen av seminaret.

Luftfartstilsynet deltok også for første gang på Nordisk Luftfartskommunikasjonsforum, som i 2009 ble arrangert av Avinor i Oslo. Dette arrangementet samler kommunikasjonsansvarlige og -medarbeidere i de nordiske lands luftfartstilsyn og tjenesteleverandører som Avinor og selskapets tilsvarende nordiske søsterorganisasjoner. I 2010 vil Statens Luftfartsvæsen i Danmark stå som vert for arrangementet og Luftfartstilsynet kommer også til å delta der.

Luftfartstilsynet tok også initiativ til to faste kontaktmøter med kommunikasjonsavdelingen i Samferdselsdepartementet. Det første møtet ble avholdt i Bodø i midten av november, og det neste er planlagt i midten av mars i Oslo. Det er Luftfartstilsynets bestemte oppfatning av at dette vil være et svært nyttig og viktig verktøy for å skape gode og nyttige kommunikasjonslinjer mellom kommunikasjonsavdelingene i departementet og tilsynet.

Luftfartstilsynet har også gjennom 2009 utvidet sitt kommunikasjonsfaglige nettverk hos sentrale europeiske luftfartsmyndigheter, -organisasjoner og -aktører. Det er viktig at det også finnes direkte kommunikasjonslinjer, slik at eventuelle misforståelser og feiloppfatninger kan korrigeres før saker havner i media. I løpet av 2009 har Luftfartstilsynet ved to anledninger blitt gjort oppmerksom på henvendelser fra norsk presse av kommunikasjonsansvarlige i EASA og Eurocontrol. Dermed lykkes det å få sakene balansert på en god måte, slik at sakene fremsto som korrekte og nøytrale i sin form. Luftfartstilsynet opplever at dette oppfattes som positivt av de kommunikasjonsansvarlige i nettverket.

## **Hovedmål 7: Luftfartstilsynet skal i kraft av sin fagkompetanse yte god service som sakkunnig innafør luftfart**

### **7.1 Rekruttering, opplæring og personalutvikling**

Luftfartstilsynet hadde pr 31.12.2009 166 fast ansatte fordelt på 7 avdelinger. Gjennomsnittsalderen i Luftfartstilsynet er på 48,4 år, fordelt på 45,7 år for kvinner og 49,0 år for menn.

#### Rekruttering

I 2009 ble det rekruttert 13 nye medarbeidere inn i faste stillinger i Luftfartstilsynet, hvorav 5 var nyopprettede. I 2009 har Luftfartstilsynet fått rekruttert inn ønsket fagkompetanse til de offentlig kunngjorte ledige stillinger.

#### Opplæring

*"Et moderne tilsyn krever at vi alltid besitter den faglige kompetanse som gjør oss i stand til å drive effektivt. Luftfartstilsynet trenger kunnskapsrike og serviceorienterte medarbeidere med bred erfaring både fra luftfart og offentlig forvaltning".*

Dette fremgår av Luftfartstilsynets overordnede dokument: *Strategisk kompetanseutvikling i Luftfartstilsynet, Handlingsplan for opplæringsvirksomheten.*

Luftfartstilsynet har satt opplæring i system. Kompetanseplanlegging og kompetanseanalyser på avdeling/seksjon og på enkeltmedarbeider gjøres i et elektronisk system "KAN". Kompetansedialog med den enkelte ansatte gjøres fortrinnsvis i medarbeidersamtaler, og ledersamtaler.

Luftfartstilsynet utarbeider årlig opplæringskatalog basert på faktisk kompetansebehov. Opplæringskatalogen gir et bredt tilbud innen forvaltningskompetanse, HMS og andre tverrfaglige kurs. Seksjonene tar selv ansvar for mer spesifikk, faglig kompetanseutvikling.

Opplæringskatalogen i 2009 har hatt særlig fokus på forvaltningskompetansen i alle ledd i Luftfartstilsynet. Det vises i den forbindelse til egen rapportering til Samferdselsdepartementet.

#### Personalutvikling

I 2009 har Luftfartstilsynet hatt flere parallelle store prosesser:

##### *Etiske retningslinjer:*

Gjennom de senere år har Luftfartstilsynet fått mange nye medarbeidere fra mange forskjellige virksomheter – både fra privat og fra offentlig sektor. Disse har med seg sine oppfatninger av etikk i arbeidslivet og har verdifull erfaring fra tidligere yrkesliv. Samtidig har erfaringen vist at det ofte dukker opp etiske problemstillinger som ikke er spesifikt nevnt i Luftfartstilsynets etiske dokument – og heller ikke i Statens etiske retningslinjer. Luftfartstilsynet avsluttet i 2009 prosjekt Etiske retningslinjer i LT, som hadde som målsetting å klargjøre og synliggjøre Luftfartstilsynets etiske verdier og skape oppmerksomhet og diskusjon om temaet. Arbeidet har vært ment å bidra til at alle medarbeiderne, gjennom involvering i prosjektet, får en felles forståelse av valgte etiske verdier og hvordan vi etterlever disse.

##### *Kulturverdier:*

Luftfartstilsynet har i 2009 slutført prosessen med å finne frem til Luftfartstilsynets organisasjonskulturverdier. Målet med organisasjonskulturprosjektet var å:

- | Finne en felles plattform og fremtidige samspillregler
- | Finne et sett av verdier som skal beskrive hvordan vi ønsker det skal være hos oss
- | Og finne veien vi sammen må gå for å komme dit!

Det er nå enighet om at Åpenhet, Samarbeid, Respekt og Profesjonalitet skal beskrive organisasjonskulturen i Luftfartstilsynet.

*Organisering av juridisk kompetanse:*

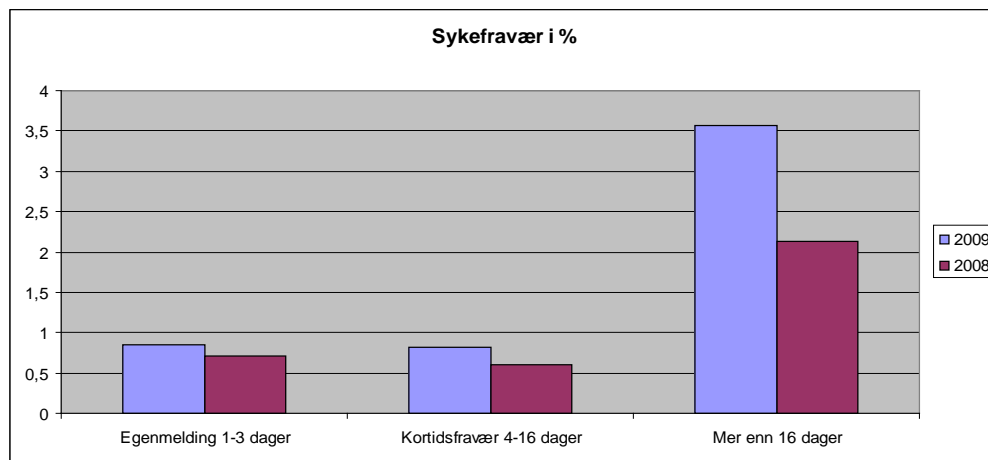
Luftfartstilsynet gjennomførte i 2009 en organisasjonsutviklingsprosess med fokus på organisering og utnytting av juridisk kompetanse knyttet opp mot å videreutvikle LT som et helhetlig, profesjonelt og effektivt tilsyn. Prosjektet ble gjennomført med bred involvering og delaktighet fra ansatte og deres organisasjoner. Ny organisasjon ble vedtatt i desember 2009, hvor det ble enighet om en organisering som fordeler jurister ut i tilsynsavdelinger, og at det etableres en mindre fellesjuridisk avdeling i stab hos Luftfartsdirektøren.

*Fysisk og psykososialt arbeidsmiljø:*

Luftfartstilsynet kartlegger arbeidsmiljøet gjennom blant annet årlige HMS-runder og medarbeidersamtaler. Det ble gjennomført arbeidsmiljøundersøkelse i 2009. Det arbeides nå videre med utarbeidelse og gjennomføring av avdelingsvise handlingsplaner knyttet opp mot de funn som fremkom i arbeidsmiljøundersøkelsen.

I henhold til handlingsplan for HMS har Luftfartstilsynet som hovedmål å holde sykefraværet under 4 %. Dette målet ble ikke nådd i 2009. Totalt sykefravær i 2009 var 5,23 % noe som var en økning sett i forhold til 2008 hvor sykefraværet var totalt 3,45 %. Sykefraværet har økt i liten grad for egenmelding og kortidsfravær. Det er imidlertid langtidsfraværet som har økt, fra 2,13 % i 2008 til 3,56 % i 2009.

Luftfartstilsynet har hatt fokus på utviklingen i sykefraværet både i forhold til oppfølging av enkeltarbeidstaker samtidig som det er satt fokus på det overordnede nivå i forhold til gjennomføring av HMS handlingsplan knyttet opp mot IA. Gjennom hele 2009 har AMU og ledelsen fått kvartalsvis rapportering på sykefravær. AMU har, etter anmodning fra vernetjenesten, gått i dybden i sykefraværstatistikken.



Tallene fremgår slik:

	<b>2009</b>	<b>2008</b>
Egenmelding 1-3 dager	0,85 %	0,71 %
Kortidsfravær 4-16 dager	0,82 %	0,61 %
Mer enn 16 dager	3,56 %	2,13 %
<b>Totalt</b>	<b>5,23 %</b>	<b>3,45 %</b>

Som IA bedrift har Luftfartstilsynet gjennom handlingsplan for HMS hatt fokus på sykefravær ved at dette følges opp i tråd med HMS-rutine. Lederne har i stor grad hatt fokus på forebyggende arbeid i samarbeid med ansatt, personal, bedriftshelsetjeneste og NAV. Det er gjennomført IA samling for ledere, vernetjeneste og tillitsvalgte med fokus på nærværsfaktorer. I samarbeid med bedriftshelsetjenesten er det vurdert og satt inn tiltak i forbindelse med pandemi. Vi har tilbudt vaksine for sesonginfluensa og svineinfluensa.



## **7.2 Implementering av nytt fagsystem. (Delmål 7.2)**

Luftfartstilsynet inngikk i november 2009 kontrakt med det tyske firmaet Empic GmbH om kjøp og implementering av fagsystemet Empic-EAP. Systemet brukes allerede av flere europeiske land, og dekker områdene flymedisin, personsertifikater, luftfartøyregister, adgangskontroll og virksomhetstilsyn.

Implementering av det nye fagsystemet startet i desember 2009, og blir avsluttet i første kvartal 2011. Alle avdelinger vil ta i bruk systemet i løpet av innføringsperioden. Innføring av det nye systemet omfatter også utfasing av dagens fagsystem, som er utdatert, og ikke dekker Luftfartstilsynets behov. Det forventes at det nye systemet vil gi bedre kontroll og mer effektiv saksbehandling.

## **7.3 Deltakelse i internasjonalt tilsynsarbeid.**

Luftfartstilsynet har deltatt med en inspektør i Eurocontrols ESIMS-program og en inspektør er meldt inn til EUs Peer Review program.

På teknisk side bidrar Luftfartstilsynet i tett dialog med EASA. Dette skjer i ekspertgrupper og standardiseringsmøter. Deltagelse i standardiseringsteam (MAST), vil først komme i 2010 på grunn av personellsituasjonen.

Operative inspektører deltar i EASA's standardiserings team. Dette gir deltakerne en unik erfaring i EASA sitt arbeid som direkte kan overføres til Norge og vår egen tilsynsmetodikk og regelverksfortolkning. Slik får man også innspill til egen praksis, noe som bidrar til utviklingen av et riktig tilsynsnivå overfor tilsynsobjekter i Norge.

Det er i 2009 også avgitt securityinspektører til EU kommisjonen ved tre anledninger. Inspektørene har deltatt i inspeksjonsteam på flyplasser i Frankrike, Spania og Island. En anmodning avslått. Luftfartstilsynet ser svært positivt på denne deltagelsen, da det blant annet fører til kompetanseheving på våre norske inspektører og kvalitetssikring av det nasjonale arbeidet.

Vi har også ved en anledning gjensidig utvekslet inspektører med Sverige. Dette er et steg i et nordisk utvekslingsprosjekt i regi av NALS.

## **7.4 Utvikling av serviceerklæring for Luftfartstilsynet. (Delmål 7.4)**

Serviceerklæringen er et viktig ledd i brukertilpassing av saksbehandling og generelle tjenester. Erklæringen skal gi grunnlag for å måle hvor fornøyde brukerne er, og i denne sammenheng er det avgjørende at de blir informerte om hvilke rettigheter de har og hvilke krav de kan stille. Den overordnede serviceerklæringen ble implementert og gjort offentlig via Luftfartstilsynets nettsider i desember 2009.

Arbeidet med detaljerte og målbare serviceerklæringer vil bli gjennomført samtidig med det detaljarbeidet for utvikling av kvalitetssystem som startet i de ulike avdelingene og seksjonene i 1. tertial. Utviklingen av kvalitetssystemet skal avdekke på hvilke områder Luftfartstilsynets kunder kan stille krav, hvilke indikatorer som skal måles og hvilke målsetninger som gjelder for de ulike tjenestene Luftfartstilsynet tilbyr, altså de samme kriteriene som Luftfartstilsynet mener gjelder for en serviceerklæring. Det er derfor etter Luftfartstilsynets mening uhensiktsmessig å gjennomføre en egen prosess for å utvikle detaljerte serviceerklæringer når denne prosessen kan og bør gjøres samtidig med arbeidet med utvikling av kvalitetssystemet. Jf. pkt 9.7 for mer om kvalitetssystemet.

Denne prosessen er blitt noe forsinket, men forventes å kunne være gjennomført i løpet av første halvår 2010. Implementering av detaljerte serviceerklæringer vil skje fortløpende og være gjennomført i løpet av året.

## Hovedmål 8: Luftfartstilsynet skal i 2009 videreføre samarbeid med Forsvaret når det gjeld rutinar for fleksibel bruk av norsk luftrom (FUA-avtala)

### 8.1 Samarbeid med Forsvaret vedr. fleksibel bruk av norsk luftrom)

Grunnet sykdom for nøkkelpersonell ble det kun gjennomført ett møte i FuA ekspertgruppe i 2009. I tillegg ble det gjennomført et møte på strategisk nivå, for å avklare uenigheter vedrørende fortolkningen av FuA forskriften i ekspertgruppen. Luftfartstilsynet har til hensikt å gjenoppta arbeidet i FuA ekspertgruppe vinteren 2010.

## 9 Øvrig rapportering

### 9.1 Økonomirapportering (Budsjettkontroll)

#### Kapittel 1313

Post	Underpost	Beløp	Bevilgning*	Avvik
01	11 Stillinger	98 758 999		
	12 Ekstrahjelp	0		
	13 Bistillinger	992 022		
	17 Styrer, råd utvalg	0		
	18 Trygder, pensjon	8 540 294		
<b>Sum lønn og godtgjørelse.</b>		<b>108 292 315</b>		
Post	Underpost	Beløp		
01	21 Maskiner, inventar, utstyr	1 524 973		
	22 Forbruksmateriell	1 103 998		
	23 Reiseutgifter, kurs, m.v.	23 603 701		
	24 Kontortjenester	15 440 062		
	25 Konsulenttjenester m.v.	5 443 444		
	26 Andre driftskostnader	19 093 890		
	27 Vedlikehold og dr. trsp.m.	786 555		
	28 Vedlikehold av bygg/anl.	68 785		
	29 Drift av bygning, lokalleie	20 773 746		
<b>Sum andre driftsutgifter</b>		<b>87 839 154</b>		
<b>Sum kapittel 1313, post 01</b>		<b>196 130 469</b>	<b>185 765 000</b>	<b>10 365 469</b>

#### Kapittel 4313

Post	Underpost	Beløp	Bevilgning*	Avvik
<b>Sum post 01 Inntekter fra tilsyn</b>		<b>125 707 347</b>	<b>124 800 000</b>	<b>907 346</b>
02	11 Refundert, fakturert	12 992 666		
16	11 Refundert fødselspenger, lønn	660 229		
18	11 Refusjon sykepenger, lønn	1 598 096		
<b>Sum post 02, 16 og 18 – Refusjoner</b>		<b>15 250 991</b>	<b>0</b>	<b>15 250 991</b>
<b>Sum kapittel 4313</b>		<b>140 958 338</b>	<b>124 800 000</b>	<b>16 158 338</b>

#### Kapittel 5309

Post	Underpost	Beløp	Bevilgning	Avvik
29	Tilfeldige inntekter – ymse	214 568		

<sup>\*)</sup> 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 2009 en samlede bevilgninger på kr 185 765 000. Av dette var ordinært bevilgede midler kr 167 500 000, kr 8 250 000 var overført fra 2008, kr 1 015 000 var kompensasjon for lønnsoppjøret og kr 9 000 000 kom som en ekstrabevilgning.

I forbindelse med stor aktivitet i markedet søkte Luftfartstilsynet i 2009 om ekstrabevilgning. I Prop. 50 S/Innst. 74 S Endringer i statsbudsjettet for 2009 ble Luftfartstilsynet tildelt en økt kostnadsbevilgning på kr. 9 millioner. Den økte bevilgningen er brukt til utbetaling av mertid og overtid. I tillegg investeringer i forbindelse med implementering av nytt fagsystem.

Lønnsutgiftene utgjorde 55 % av Luftfartstilsynets samlede utgifter, noe som er 1 prosent lavere andel sammenlignet med 2008. De totale utgiftene ble på kr 196 130 469. Dette gir i utgangspunktet et overforbruk på kr. 10,4 millioner. Tar en hensyn til refusjoner på kr. 15,3 millioner har det imidlertid vært et samlet underforbruk i forhold til total utgiftsramme på kr. 4,9 millioner. I tillegg er det søkt om bruk av merinntektsfullmakt på kr 0,9 millioner. Maksimal overføring til 2010 kr. 5,8 millioner er søkt innvilget.

Inntekter fra tilsynsvirksomheten, kapittel 4313, post 01

Luftfartstilsynet nådde inntektsrammen for 2009 på kr 124,8 millioner. I løpet av året ble det utarbeidet en prognose på inntektene for 2009 som resulterte i et tillegg på kr 9 millioner. Dette er inkludert i ovennevnte inntektsramme. Tilsvarende tall for 2008 var kr 113,3 millioner.

År	Inntektsramme	Regnskap	Gebyrøkning (%)	Gebyrøkning	Økt aktivitet
2005	90 600 000	92 888 000	2,0 %	1 776 000	2 288 000
2006	93 500 000	98 330 000	3,2 %	2 970 000	2 472 000
2007	102 100 000	102 177 000	Ca 3,9 %	Ca 3 830 000	Ca 17 000
2008	113 300 000	117 415 000	De fleste gebyrer 4,2 %	Ca 4 291 000	Ca 10 947 000
2009	124 800 000	125 707 346	Variierende	Usikker	Usikker

2009 var et år preget av noe usikkerhet i markedet, selv om aktiviteten totalt sett syntes å være opprettholdt. På grunnlag av en tidligere kartlegging av ressursbruk i tilknytning til gebyrområdene ble satsene i gebyrregulativet regulert med varierende %-satser fra 0 % til 35 %. Dette gjorde at fordelingen av inntektsøkningen på hhv. gebyrøking og endring i aktivitetsnivå ble mer uoversiktlig og vanskelig å beregne. Inntektsøkningen er på ca 7 %, noe som kan tyde på en viss aktivitetsøkning også i 2009. Luftfartstilsynet ønsker å gjennomføre flere ressurskartlegginger av virksomheten fremover for å få best mulig oversikt over grunnlaget for gebyrfastsettelsen.

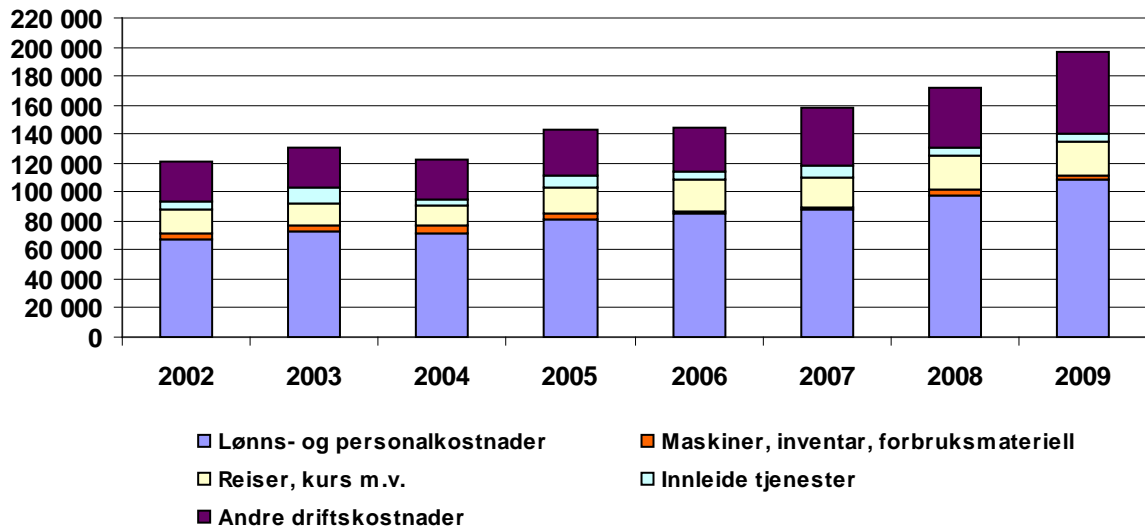
Refusjoner, kapittel 4313, post 02, 16 og 18

Det vesentlige av refusjonsinntektene kommer fra husleiekostnader for Rådhusgata 2 som er viderefakturert leietaker. I tillegg består merinntekten av viderefakturerte kostnader til de øvrige Skandinaviske land i forbindelse med driften av det skandinaviske tilsynskontoret (STK) i Stockholm samt inntekter knyttet til oppdrag for EASA. Post 16 og 18 gjelder refusjoner av fødsels- og sykepenger.

Økonomiske utvikling i Luftfartstilsynet i 2009

Tabellen nedenfor viser at Luftfartstilsynet over flere år har hatt en gradvis økning av de totale kostnader mens andelen lønnskostnader er på samme relative nivå som året før. Andelen reisekostnader i 2009 utgjør 12 prosent noe som er en reduksjon på 1,7 prosent sammenlignet med 2008. De totale reisekostnadene er på samme nivå som i 2008 selv om reiseaktiviteten har økt med ca 16 %. Innleide tjenester er redusert med 0,3 prosentpoeng i forhold til 2008. Andel inntekter utgjør i 2009 71,9 %, en reduksjon på 4,5 prosent fra året før.

## Driftsutgifter



## 9.2 Likestilling.

Ved utgangen av 2009 var det 166 fast ansatte i Luftfartstilsynet, derav 55 kvinner og 111 menn. Kvinneandelen i Luftfartstilsynet er på 33 %.

Av 24 lederstillinger på ulike nivåer i 2009 var det 6 kvinner. Det ble tilsatt i 1 lederstilling i 2009, og denne var en mann.

## 9.3 Grønn stat.

Det har i 2009 ikke vært aktivitet innenfor dette området.

## 9.4 IKT

Luftfartstilsynet har stabile IKT-systemer, med god tilgjengelighet. Det sentrale datautstyret begynner imidlertid å bli gammelt, og vil over tid gi flere driftsproblemer. Planlegging av utskifting er derfor startet, og vil bli gjennomført i 2010/2011. Luftfartstilsynet inngikk i 2009 en toårig rammeavtale med Atea om kjøp av bærbare og stasjonære PC-er.

## 9.5 Integrering

Luftfartstilsynet har ikke satt måltall for rekruttering av personer med innvandrerbakgrunn. Vi har imidlertid særskilt fokus på regelverket knyttet til rekruttering, og som en del av interne rekrutteringsrutiner fremgår det at minst en søker med innvandrerbakgrunn skal innkalles til intervju når de fyller kvalifikasjonskravene til utlysningsteksten. I 2009 ble det tilsatt 13 faste stillinger, hvorav ingen hadde innvandrerbakgrunn.

## 9.6 Samfunnssikkerhet og beredskap

Luftfartstilsynet bidrar i vårt daglige arbeid med forebygging av terror og sabotasje mot luftfarten. Spesielt gjennom våre tilsynsoppgaver på securityområdet og gjennom vårt arbeide i Sikkerhetsrådet for luftfarten. Vi inkluderer alle relevante sektorer og fagetater i arbeidet. Det er redegjort for dette i egen ekspedisjon. (Ref 2. tertialrapport 2009)

## 9.7 Andre forhold

### Sikkerhetsrådet for luftfarten

Det har i 2009 vært gjennomført fem møter i SFL. Aktivitetene beskrives i egen rapport til Samferdselsdepartementet. Det har i 2009 ikke vært behov for ekstraordinære møter.

### Svineinfluensa

Luftfartstilsynets rolle i forbindelse med Svineinfluensaepidemien var svært begrenset. Vi hadde etablert en beredskap for å håndtere innmeldte behov uten at henvendelser av noe slag innkom. Luftfartstilsynets proaktive handlinger begrenset seg således til å spre informasjon til aktørene vedrørende forebyggende tiltak for ansattegrupperinger.

### Nytt intra- og internett

Luftfartstilsynet gjennomførte høsten 2009 en grundig kartlegging av målgruppene for Luftfartstilsynets nettsider og fikk samtidig kartlagt behovene i de ulike hovedmålgruppene. Prosjektet gjennomførte nødvendige teknologivalg og har lagt hovedpremissene for det strategiske grunnlaget som vil være styrende i gjennomføringen av prosjektet og til sist utarbeidelse av nye nettsider for interne og eksterne brukere.

En detaljert tidsplan er utarbeidet og i januar og februar 2010 gjennomføres det brukerundersøkelser internt i Luftfartstilsynet for å avklare forventninger og krav fra de ulike fagavdelingene samt tilsynets medarbeidere. Dette vil bli evaluert sammen med kjente behov i målgruppene og kommende brukerundersøkelser fra så vel flyfaglig miljøer som samfunnet for øvrig. Dette er i tråd med den nye statlige kommunikasjonspolitikken prinsipp om å ta berørte innbyggere med på råd og involvere dem i utforming av tjenester. Den statlige kommunikasjonspolitikken som ble vedtatt i slutten av oktober 2009 legger føringer for dette prosjektet og det er Luftfartstilsynets mål om at alle prinsippene i politikken skal ivaretas i forbindelse med utviklingen.

Ved utgangen av 2010 ligger det i planen at Luftfartstilsynet skal være i stand til å publisere sitt hovedinnhold på en slik måte at de nye nettsidene kan kvalitetssikres og feilrettes i rimelig tid før lansering.

### Kvalitetssystemet

Luftfartstilsynet fortsatte i 2009 arbeidet med oppbyggingen av et helhetlig kvalitetsstyringssystem. I løpet av våren definerte hver avdeling gjeldende krav og regelverk for Luftfartstilsynet, og utover høsten kartla grupper Luftfartstilsynets virksomhetsmodell og kjerneprosesser. I tillegg vedtok vi en kvalitetspolitikk for Luftfartstilsynet. Arbeidet med å definere kvalitetsmål ble utsatt til kartleggingen av arbeidsprosessene blir ferdig våren 2010. Det ble etablert en mappestruktur på felles nettverkstasjon der avdelingenes prosedyrer og handbøker ble samlet. Arbeidet med å samle prosedyrer og handbøker vil fortsette i 2010. Det ble gjennomført to interne revisjoner i 2009.

### Rapporteringsystemet for ulykker og hendelser

1. juli 2007 ble Luftfartstilsynets elektroniske verktøy for rapportering av ulykker og hendelser i luftfarten, etablert via Altinn. Dette skjedde samtidig som revidert rapporteringsforskrift (BSL A 1-3) ble implementert, der omfanget av både hva som skal rapporteres og hvem som er rapporteringspliktige, ble kraftig utvidet. Disse utvidelsene har sin bakgrunn i at EU sitt rapporteringsdirektiv E/42/2003 ble innarbeidet i rapporteringsforskriften. Nå er Brønnøysundregistrene i ferd med å gå over til ny teknologisk plattform, Altinn 2, og vil etter det Luftfartstilsynet har fått opplyst, slutte å drifte opprinnelig teknologisk plattform medio 2011. Dette innebærer at for å opprettholde den elektroniske rapporteringskanalen, må Luftfartstilsynet gå over til Altinn 2, og det medfører endringer i hele kjeden som utgjør det elektroniske rapporteringsverktøyet. Luftfartstilsynet har igangsatt et prosjekt som skal munne ut i et revidert rapporteringsverktøy innen 1. juli 2011. I den forbindelse skal også selve rapporteringsskjemaet, NF-2007, revideres. Statens havarikommisjon for transport vil bli tett involvert i forbindelse med dette prosjektet, spesielt angående NF-2007. Luftfartstilsynet vil også invitere markedsaktørene til å evaluere rapporteringsskjemaet. Videre legger Luftfartstilsynet opp til at det reviderte rapporteringssystemet skal være en integrert del av det nye fagsystemet, EMPIC. Det vil gi oss nye muligheter til å knytte

sammen informasjon om rapporterte hendelser og tilsynsfunn, i tillegg til at arbeidshverdagen til den enkelte saksbehandler blir enklere.

#### Sikkerhetsforum for innenlands helikopter

Luftfartstilsynet startet i 2009 opp sikkerhetsforum for innlands helikopter, dette har vist seg å bli et tiltak som også markedsaktørene har tatt meget positivt i mot. De aller fleste operatører i dette segmentet av norsk luftfart er nå medlemmer, og det arbeides aktivt med å finne fram til og gjennomføre tiltak som skal bedre flysikkerheten i dette segmentet.

#### TA-prosjektet (Transition Altitude)

På bakgrunn av SHT-tilråding 2007/11T avgitt i SL Rapport 2007/16 tok Luftfartstilsynet i januar 2008 et initiativ med sikte på innføring av felles gjennomgangshøyde i Nord-Europa. Utredninger av felles gjennomgangshøyde har tidligere vært gjort både nasjonalt i regi av Luftfartsverket og internasjonalt gjennom Eurocontrol. Ingen av disse utredningene har resultert i klare og konsise konklusjoner, men det har fremkommet en del anbefalinger.

Utredning gjennomføres foreløpig i samarbeid med tjenesteytere og myndigheter i Sverige, Finland og Estland. Danmark er invitert men har foreløpig ikke sluttet seg til arbeidet. Eurocontrol bidrar med betydelig støtte i prosjektet og har utarbeidet "Feasibility study for Transition Altitude Change in Northern Europe". Studien legges til grunn for videre arbeid. I tillegg har Eurocontrol påtatt seg å gjennomføre og bære kostnaden på gjennomføring av risikoanalyse knyttet til prosjektet. Det er ventet at det våren 2010 foreligger et grunnlag for å ta beslutning om videre arbeid og eventuell implementering.

#### Passasjertilsynet

Passasjertilsynet er en ny oppgave som Luftfartstilsynet fikk overført i 2007. Luftfartstilsynet valgte i oppstartsfasen å organisere dette som et prosjekt. I prosjektperioden er prosedyrer for koordinator og de involverte avdelingene utarbeidet. Det har også blitt utarbeidet en informasjonsplakat som er distribuert til lufthavnene; denne ble oppdatert i desember 2009. Prosjektet ble avsluttet ved årsskiftet 2009/2010 og ansvaret for koordinering av passasjertilsynet er overført som driftsoppgave i linjen.

Med vennlig hilsen

Heine Richardsen  
luftfartsdirektør

Veronica Hammer  
fung. avdelingsdirektør  
Administrasjonsavdelingen