

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Vår saksbehandler: Vår referanse: Vår dato:  
Geir Miskov 200202827-5/131/GMI 21. februar 2003  
Tore Aas

Telefon direkte: Deres referanse: Deres dato:  
23 31 78 16

## Årsrapport 2002

Vi viser til tildelingsbrevet for 2002 datert 21. desember 2001 vedrørende rapporteringskrav til Luftfartstilsynet. Årsrapporten fra Luftfartstilsynet skal inneholde følgende elementer.

Regnskapstall i samsvar med godkjent rapportering til det sentrale statsregnskapet.

Forklaring til avvik i forhold til tildelt bevilgning.

Rapportering om resultater i henhold til fastsatte krav

Redegjørelse for måloppnåelse og for utvikling på strategiske utfordringer.

Årsrapporten for 2002 vil inneholde disse elementene og vil tillegg følge kjent mal fra tertialrapportering i 2002.

## Del 1 Økonomirapportering

Presentasjon av regnskapstall fra statsregnskapet for 2002 <sup>1</sup>

### Kapittel 1313

Post	Underpost	Beløp	Bevilgning	Avvik
01	11 Stillinger	57 754 104,40		
	12 Ekstrahjelp	0,00		
	13 Bistillinger	1 453 591,03		
	17 Styrer, råd utvalg	680 943,00		
	18 Trygder, pensjon	8 169 558,80		
	<b>Sum lønn og godtgjørelse.</b>	<b>68 058 197,23</b>		

Post	Underpost	Beløp	Bevilgning	Avvik
01	21 Maskiner, inventar, utst.	2 472 000,79		
	22 Forbruksmateriell	919 504,86		
	23 Reiseutgifter, kurs, m.v.	16 125 458,59		
	24 Kontortjenester	7 624 050,82		
	25 Konsulent tjenester m.v.	5 335 570,52		
	26 Andre driftskostnader	8 971 958,14		
	27 Vedl.hold og dr. trsp.m.	1 039 919,89		

28 Vedlikehold av bygg/anl.	322 806,89		
29 Drift av bygning, lokalleie	9 695 261,31		
<b>Sum andre driftsutgifter</b>	<b>52 506 531,81</b>		

<b>Sum kapittel 1313, post 01</b>	<b>120 564 729,04</b>	<b>124 123 000,00</b>	<b>- 3 558 270,96</b>
-----------------------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------

**Kapittel 4313**

Post	Underpost	Beløp	Bevilgning	Avvik
<b>Sum post 01</b>	<b>Inntekter fra tilsyn</b>	<b>60 075 486,15</b>	<b>41 000 000,00</b>	<b>19 075 486,15</b>
02	11 Refundert, fakturert	1 683 284,44		
16	11 Refunder fødselspenger, lønn	683 070,00		
	12 Refundert fødselspenger, AGA	96 414,00		
18	11 Refusjon sykepenge, lønn	1 440 212,00		
	12 Refusjon sykepenge, AGA	200 300,00		
<b>Sum post 02, 16 og 18 - Refusjoner</b>		<b>4 103 280,44</b>	<b>0,00</b>	<b>4 103 280,44</b>

<b>Sum kapittel 4313</b>	<b>64 178 766,59</b>	<b>41 000 000,00</b>	<b>23 178 766,59</b>
--------------------------	----------------------	----------------------	----------------------

**Kapittel 5309**

Post	Underpost			
<b>29</b>	<b>Tilfeldige inntekter - ymse</b>	<b>85 603,00</b>	<b>0,00</b>	<b>85 603,00</b>

<sup>1</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 2002 et samlet budsjett på kr 124 123 000. Av dette var ordinært bevilgede midler kr 118 600 000 og kr 5 523 000 var midler overført fra 2001.

I 2002 var lønnsutgiftene 54,8 pst. av Luftfartstilsynets totale budsjett. I budsjettet for 2002 fikk Luftfartstilsynet anledning til å utvide rammen til 145 stillinger. Rekrutteringen av disse stillingene pågår, og vil således påvirke resultatet noe. Ellers forklares en del av mindreutgiftene med avvik på utgifter til andre etater. Både driften av det fellesskandinaviske tilsynskontoret i Stockholm og driftsbidragene til Flymedisinsk institutt har blitt lavere enn budsjettet. I tillegg har det ikke vært så stort behov for den sentralt avsatte reserven som forventet.

En del av mindreforbruket har tilknytning til prosjekter, uten at det har ført til forsinkelser av vesentlig betydning.

For hele driftsposten samlet ligger mindreforbruket på ca 3,5 mill NOK, noe som tilsvarer i underkant av 2,9 pst.

*Inntekter fra tilsynsvirksomheten, kapittel 4313, post 01*

Det har også i 2002 vært en økning i gebyrinntektene. Gebyrinntektene har steget fra 48 mill NOK i 2001 til 60 mill NOK i 2002. Dette innebærer en økning på 25 pst. Det er likevel langt igjen før Luftfartstilsynet begynner å bli selvfinansiert, slik målet er.

Det har ikke vært vesentlig inntektsøkning for tekniske gebyrer. Det har det imidlertid vært for sertifikatgebyrer, for operative gebyrer for flyselskaper og gjennom det nye gebyret for tilsyn med

lufttrafikkjenesten (ATC). For disse har det vært en inntektsøkning på over 8 mill NOK, hvor veksten i sertifikatgebyrene utgjør ca 3,3 mill NOK, operative gebyrer utgjør ca 2,6 mill NOK og ATC – gebyret utgjør ca 2,2 mill NOK.

Det er fortsatt en merregistrering av SAS-fartøyer på norsk register som gjør først og fremst de tekniske gebyrene høyere enn normalt. Denne merinntekten er estimert til ca 6 mill NOK og er ikke hensyntatt i inntektsbudsjetten.

For øvrig har økningen totalt sitt grunnlag i en generell satsjustering for alle gebyrer i tillegg til at ekstraordinære oppdrag med tilsyn og andre tjenester også har medført noe merinntekter

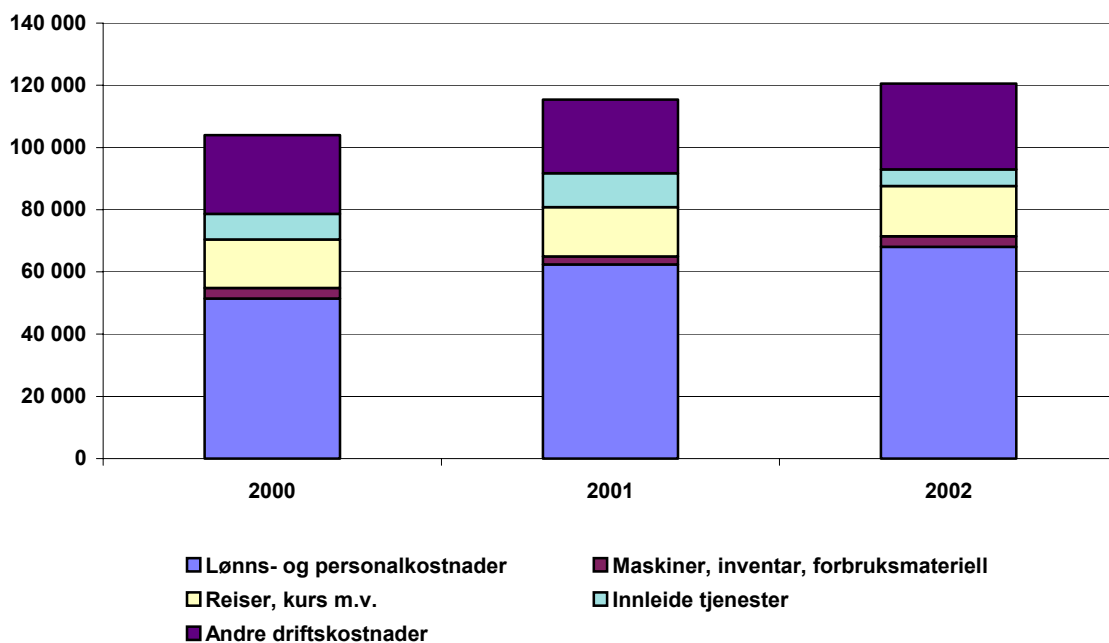
#### *Refusjoner, kapittel 4313, post 02, 16 og 18*

Refusjonene under post 02 gjelder utlegg vi har hatt til norske inspektører som er engasjert av det fellesskandinaviske tilsynskontoret for SAS (STK, hvor Luftfartstilsynet har 3 personer) i Stockholm og som er viderefakturert dit. Refusjonen representerer således en ren gjennomfakturering av utgifter som er betalt i Norge på vegne av STK. Det er også en mindre post som gjelder gjennomfakturering av kostnader til JAA (Joint Aviation Authorities, hvor Luftfartstilsynet har 1 person). Post 16 gjelder refunderte fødselspenger og post 18 er refunderte sykepenger.

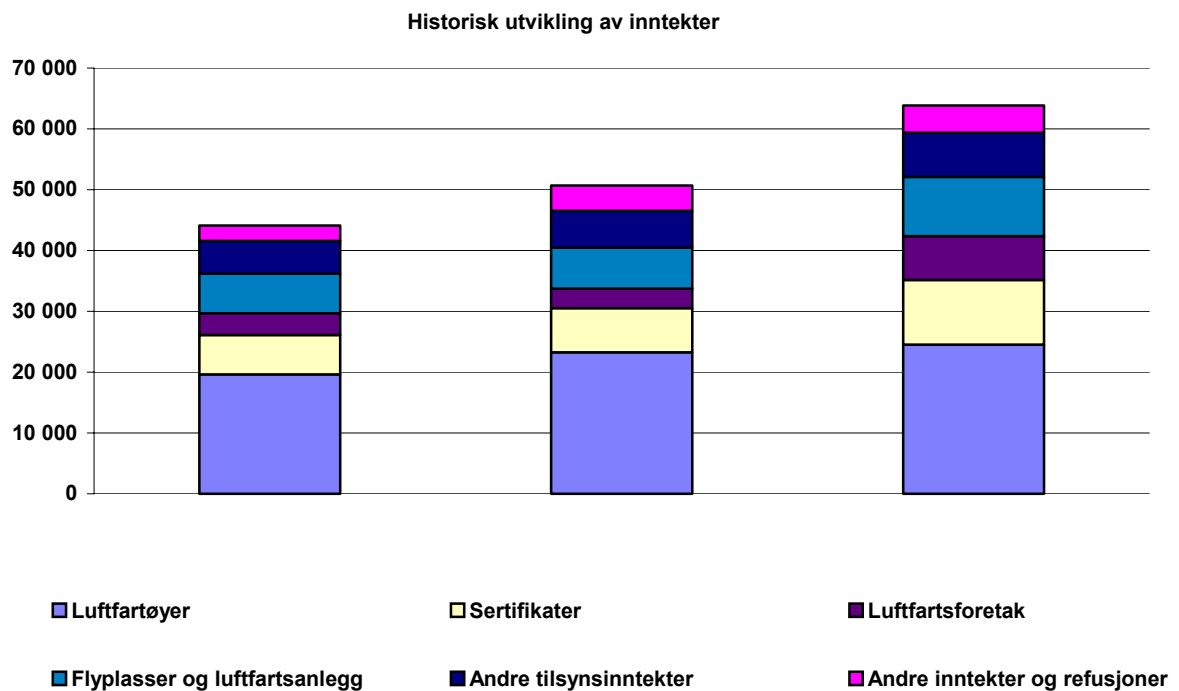
#### *Økonomisk utvikling i Luftfartstilsynet i 2002*

Etableringsfasen for Luftfartstilsynet er nå over, og etaten har kommet over i løpende drift. I perioden fra etableringen og ut 2002 har det vært foretatt en betydelig oppbemanning fra om lag 100 ansatte ved utgangen av 1999 til om lag 140 ved begynnelsen av 2003. Oppbemanningen til planlagt stillingsnivå har tatt tid. Til tross for at østlandsområdet er den delen av landet hvor tilgangen på personell med relevant luftfartskompetanse er størst, har det til tider vært vanskelig å rekruttere tilsynspersonell i konkurranse med flyselskaper og andre aktører i et lite marked.

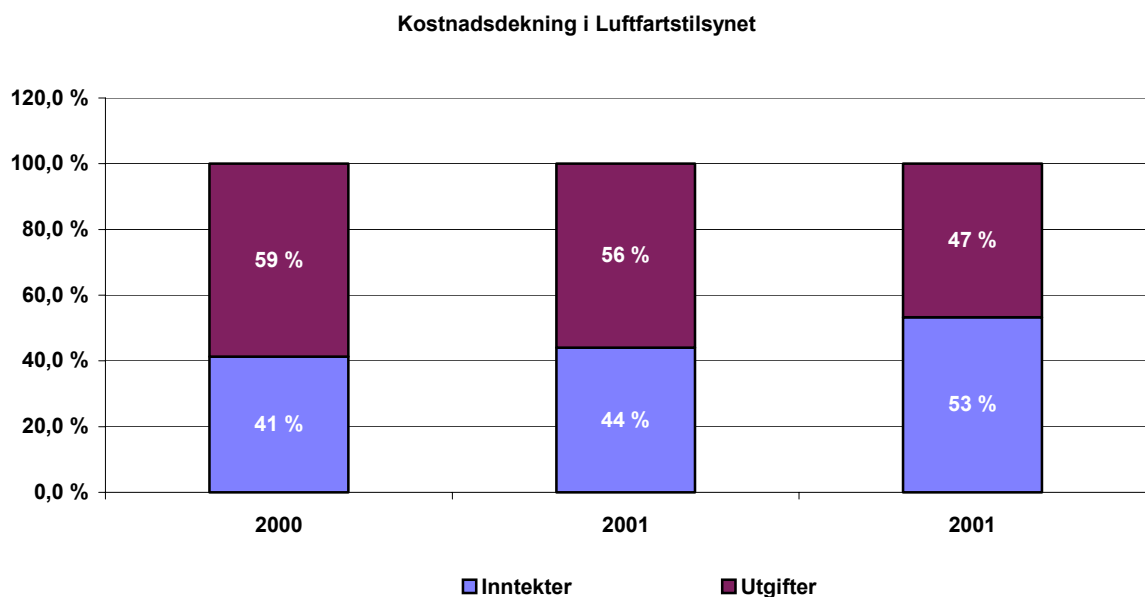
Historisk utvikling av driftsutgifter



Virksomheten i Luftfartstilsynet har i store trekk gått som planlagt. Det har heller ikke vært vesentlige endringer i kostnadsstrukturen, som i hovedsak er et resultat av tilsynsvirksomheten.



Inntektsøkningen i 2002 må vurderes som positiv i forhold til målsettingen om å finansiere mest mulig av virksomheten gjennom brukerbetalte gebyrer. Totalt sett dekker inntektene i 2002 ca 53 pst av utgiftene. Det er en god økning fra 2001, da ca 44 pst av utgiftene ble dekket av Luftfartstilsynets egne inntekter.



## Del 2 Rapportering på tiltak i årsplan

Luftfartstilsynet vil i 2003 gå inn i en ny strategiperiode og 2002 var således det siste året i foregående strategiperiode (2000-2002). Luftfartstilsynet hadde fem strategiske mål med underliggende tiltak i denne perioden. Årsrapporten vil vise måloppnåelse med forklaring av eventuelle avvik samt en oversikt over viktige prosjekter og satsningsområder i 2002. For mer detaljert beskrivelse vises det til tertialrapportene.

Rapporteringen på tiltakene i årsplanen vil skje med følgende struktur.

- Kort gjennomgang av aktivitet på de fem hovedmålene
- Rapportering på produksjons- og saksbehandlingsindikatorer
- Rapportering på de viktigste prosjektene
- Rapportering på andre aktiviteter

### Kort gjennomgang av aktivitetene under de fem hovedmålene

Luftfartstilsynet har definert fem hovedmål for å oppnå virksomhetsideén:

*Luftfartstilsynet skal bidra til å hindre ulykker i sivil luftfart.*

Dette kommer til uttrykk i følgende fem hovedmål.

Hovedmål nr 1	Alle sivile luftfartøy og tilhørende tekniske og operative organisasjoner skal tilfredsstill fastlagte sikkerhetskrav
Hovedmål nr 2	Alle flyplasser og luftfartsanlegg med sivil lufttrafikk skal være godkjente, og skal sammen med bakketjenester og flysikringstjenester tilfredsstill fastlagte sikkerhetskrav
Hovedmål nr 3	Norsk lov og regelverk skal tilpasses internasjonalt regelverk for sivil luftfart, og samtidig sikre at brukergruppens behov for tilgjengelighet, likebehandling og forutsigbarhet ivaretas. Tilsynsaktivitet og prosjekter knyttet til personell i sivil Luftfartstilsynet
Hovedmål nr 4	Flygere, kabinbesetning, flygeledere og flyteknikere skal tilfredsstill fastlagte standarder
Hovedmål nr 5	Virksomheten skal forankres i internasjonale og nasjonale standarder. Normer for god forvaltningsskikk skal ivaretas. Arbeids prosessene skal sikre effektiv ressursbruk og riktig sikkerhetsnivå

*Hovedmål nr 1* - Alle sivile luftfartøy og tilhørende tekniske og operative organisasjoner skal tilfredsstill fastlagte sikkerhetskrav

De underliggende aktivitetene som fører frem til dette målet er et aktivt og veiledende tilsyn. Dette kan skje i form av inspeksjoner ute hos det enkelte tilsynsobjekt eller dokumentgranskninger av tilsendt materiell, eller en kombinasjon av disse to. Det var i 2002 planlagt 1034 tilsyn, inspeksjoner, fornyelser, adgangskontroller og dokumentgranskninger. Det ble gjennomført 1066.

I tillegg ble det gjennomført 59 SAFA-inspeksjoner ( Safety Assessment of Foreign Aircrafts) i 2002, mot forventet 50 inspeksjoner. Det er i tillegg gjennomført 30 SANA-inspeksjoner (Safety Assessement of National Aircrafts).

*Hovedmål nr 2* - Alle flyplasser og luftfartsanlegg med sivil lufttrafikk skal være godkjente, og skal sammen med bakketjenester og flysikringstjenester tilfredsstillende fastlagte sikkerhetskrav

De underliggende aktivitetene som fører frem til dette målet er et aktivt og veiledende tilsyn. Dette kan skje i form av inspeksjoner ute hos det enkelte tilsynsobjekt eller dokumentgranskninger av tilsendt materiell, eller en kombinasjon av disse to. Som tidligere beskrevet var det i 2002 planlagt 52 tilsyn, inspeksjoner, fornyelser, adgangskontroller og dokumentgranskninger. Det ble gjennomført 71.

I tillegg fører vi tilsyn med helikopterdekk i Nordsjøen som skjer i samarbeid med Sjøfartsdirektoratet og Oljedirektoratet. Det er i 2002 planlagt 8 slike inspeksjoner men bare gjennomført 4. Der 4 siste ble kansellert av grunner som lå utenfor Luftfartstilsynet påvirkningsmulighet, jf tertialrapport nr 3.

*Hovedmål nr 3* - Norsk lov og regelverk skal tilpasses internasjonalt regelverk for sivil luftfart, og samtidig sikre at brukergruppens behov for tilgjengelighet, likebehandling og forutsigbarhet ivaretas. Tilsynsaktivitet og prosjekter knyttet til personell i sivil Luftfartstilsynet

Det er i 2002 gjennomført et omfattende og betydelig arbeid med forskriftsutvikling og implementering. Oversikten under viser aktiviteten i 2002. For mer detaljert beskrivelse vises det til tertialrapportene for 2002.

<b>FORSKRIFT</b>	<b>DATO</b>	<b>ENDRING</b>
Forskrift om gjennomføring av JAR-STD 2A - kvalifisering av flygetreningsinnretning.	04.03.2002	Ny forskrift
Forskrift om ICAO flyteknikersertifikat	25.03.2002	Endring
Forskrift om overgangsordningen for ervervsmessig lufttransport med fly og helikopter, i forbindelse med implementeringen av JAR-OPS 1 Amendment 3 og JAR-OPS 3 Amendment 2 (BSL D 2-9)	11.04.2002	Ny forskrift
9 forskrifter om opprettelse av midlertidig restriksjonsområde under militærøvelsen "STRONG RESOLVE 2002"	30.01.2002	Nye forskrifter
JAR 145 (krav til flyverksted) Amendment 3 og 4, -	01.06.2002	Endring
Forskrift om gjennomføring av JAR-145 Amendment 4 - krav til flyverksteder (BSL JAR-145).	29. mai 2002, nr. 0617	Ny forskrift
Forskrift om medisinske krav for oppnåelse og opprettholdelse av sertifisering og autorisasjon som flygeleder (BSL G 2-3)	18. juni 2002, nr. 0680	Erstatter forskrift av 19. november 1974 om medisinske krav for oppnåelse og opprettholdelse av sertifisering og autorisasjon som flygeleder
Forskrift om medisinske krav for AFIS- og HFIS-fullmektig/operatør (BSL G 2-5)	18. juni 2002, nr. 0701	Erstatter forskrift av 21. oktober 1998 nr. 995 om medisinske krav for AFIS- og HFIS-fullmektig/operatør
Forskrift om gjennomføring av driftskrav i JAR-OPS 3 for ervervsmessig lufttransport med helikopter.	8. august 2002, nr. 0869	Ny forskrift
Forskrift om gjennomføring av JAR-STD 1H – Kvalifisering av helikoptersimulatorer.	22. oktober 2002, nr. 1221	Ny forskrift.
Forskrift om nasjonalitets- og registreringsmerking av luftfartøy (BSL A 1-8)	23. november 2002, nr. 1332	Erstatter forskrift av 28. januar 1978 om nasjonalitets- og

		registreringsmerking av luftfartøy.
Forskrift om flynavigasjonstjenesten (BSL G 6-1)	3. desember 2002, nr. 1342	Erstatter forskrift av 21. juni 1973 om bruk av radionavigasjonshjelpemidler for luftfartsformål.
Forskrift om endring i driftsforskrift om ervervsmessig luftfart med fly.	3. desember 2002, nr. 1344	Endrer driftsforskrift av 25. april 1974 nr. 4166 for ervervsmessig luftfart med fly.
Forskrift om flytelefonisertifikat (BSL C 5-2a)	3. desember 2002, nr. 1345	Erstatter forskrift av 20. desember 2000 nr. 1676 om flytelefonisertifikat.
Forskrift om utforming av små flyplasser (BSL E 3-3)	3. desember 2002, nr. 1382	Erstatter forskrift av 29. april 1999 nr. 542 om utforming av flyplass til ikke allmenn bruk.
Forskrift om utforming av sjøflyplasser (BSL E 3-4)	3. desember 2002, nr. 1383	Erstatter forskrift av 17. mars 1999 nr. 363 om utforming av sjøflyplass til ikke allmenn bruk.
Forskrift om merking av luftfartshinder (BSL E 2-2)	3. desember 2002, nr. 1384	Ny forskrift.

*Hovedmål nr 4* - Flygere, kabinbesetning, flygeledere og flyteknikere skal tilfredsstille fastlagte standarder

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

Tabellen under viser omfanget av eksamens og sertifikatproduksjonen i 2002.

Personer	Antall prøver gjennomført i 2002	
	Teori	Praktiske
Operative sertifikat/bevis	1 123	2 202
Tekniske sertifikat/bevis	1 559	162

Den store økningen når det gjelder antallet prøver kommer av at fristen for oppflyging i etter standardene i BSL C gikk ut 01.07.02 for fly og 31.12.02 for helikopter, samt at det etter de nye reglene i JAR FCL er krav om ferdighetsprøve ved utgått rettighet SEP (land).

Den historiske utviklingen innen sertifikatvolumet vises i tabellen under

	Antall i 2000	Antall i 2001	Antall i 2002
Antall oppmeldte kandidater (teori)	1 389	1 512	1 153
Antall beståtte (teori)	1 020	1 141	840
Antall ikke beståtte (teori)	369	371	313
Totalt antall sertifikater ved utgangen av året	8 527	10 330	11 738

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

Flymedisinske undersøkelser av sivilt luftpersonell

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

Resultater i 2002: Totalaktivitet og historisk utvikling

Aktivitet	Antall i 2002	Antall i 2001	Antall i 2000
Innkomne legeerklæringer	5 563	5 940	5 528
Undersøkte i FMI/legemnd	1 295	1 282	1 363
Avsagte kjennelser	6 858	7 222	6 890
Avholdte møter i Legemnd	131	122	123

Resultater i 2002: Sertifikat kategorier og kjennelser

Type legeerklæringer	Antall legeerklæringer i 2002			Antall kjennelser "medisinsk udyktig" de tre siste årene		
	Innkomne	Legemnd	Totalt	2002	2001	2000
Legeattest klasse 1	2 822	1 113	3 935	30	32	29
Legeattest klasse 2	1 137	22	1 159	2	5	9
Legeattest flygeleder	364	160	524	1	5	7
Legeattest kabinpersonell			608	5	17	18
Legeattest brann- og havaripersonell			517	5	18	9
Legeattest AFIS/HFIS-fullmektig			115	0	2	2
TOTALT			6 858	43	79	74

Det er i 2002 avgitt færre uskikkethetskjennelser sammenliknet med de to siste, i året 2000 ble 74 personer underkjent og i året 2001 79 personer. Nedgangen gjelder særlig kabinpersonell og brann- og havaripersonell. Kabinpersonellet viser mindre sykkelighet innenfor sykdomsgruppene muskel/skjellettplager og psykiatriske sykdommer. Brann- og havaripersonellet har i 2002 vist mindre sykkelighet for muskel/skjellettplager, hjertesykdom og psykiske lidelser. For trafikkflygere er diskvalifikasjonsraten den samme fra år til år, ca 10,7 pr 1000 pilotår. For privatflygere var diskvalifikasjonsraten ca 1,6 pr 1000 pilotår i 2001 og i 2002 ca 0,6.

Helse, Miljø og Sikkerhet(HMS) i luftfarten

Luftfartstilsynet opprettet i 2002 en egen stilling for arbeidet med helse, miljø og sikkerhet (HMS) for flygende personell. Bakgrunnen for satsing på HMS er økt bevissthet om sammenhengen mellom flysikkerhet og arbeidsmiljø. Parallelt med styrket bemanning på HMS-området skal også regelverket videreutvikles for å sikre at flygende personell får minst like gode rettigheter som andre arbeidstakere

*Hovedmål nr 5* - Virksomheten skal forankres i internasjonale og nasjonale standarder. Normer for god forvaltningsskikk skal ivaretas. Arbeidsprosessene skal sikre effektiv ressursbruk og riktig sikkerhetsnivå

Intern omorganisering i Luftfartstilsynet

Luftfartstilsynet har i 2002 gjennomført en omorganisering. Formålet har vært å få et bedre samarbeid mellom teknisk og operativt flysikkerhetsarbeid, effektivisere arbeidet med utdanning og sertifisering samt effektivisere bruken av interne administrative ressurser. Forslagene ble behandlet i et drøftingsmøte med organisasjonene i mai og alle har nå godkjent organisasjonsendringene



Teknisk-operativ avdeling er sammenslått av to tidligere avdelinger og får foreløpig tre seksjoner; vedlikeholdsseksjonen, luftdyktighetsseksjonen og flyoperativ seksjon.

All utdanningsrelatert virksomhet er nå samlet i en seksjon, Utdanningsseksjonen og lagt til Lufthavn- og utdanningsavdelingen. I tillegg er innsatsen knyttet til ”security”, voldelige anslag mot luftfarten økt og dette er synliggjort ved opprettelse av en egen security seksjon i avdelingen. Avdelingen består nå av fem seksjoner; utdanningsseksjonen, flyplassseksjonen, Prosjekt Allmennflyging og Luftsport (PAL), flysikringsseksjonen og security seksjonen.

Juridisk avdeling har samme seksjonsinndeling som tidligere: juridisk seksjon der nå luftfartøyregisteret er inkludert, luftfartspolitisk seksjon og analyseseksjonen.

Administrasjonsavdelingen har redusert antall seksjoner/kontorer og er nå inndelt i to seksjoner; IKT-seksjonen og økonomi/personalseksjonen, samt fagenhetene fellestjenester og arkiv.

#### Revisjon av Luftfartstilsynet

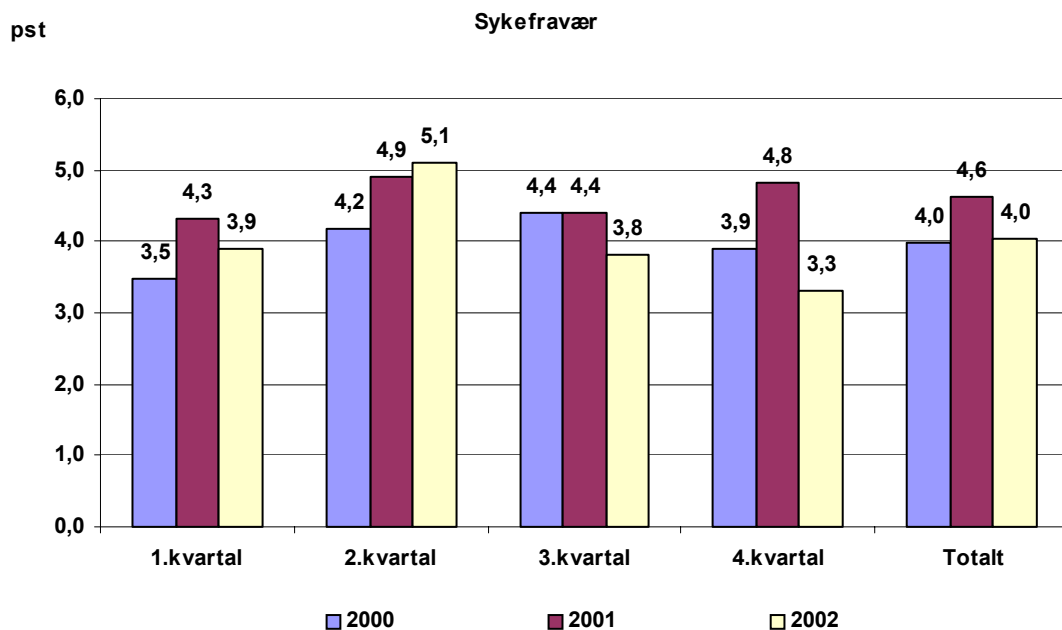
Samferdselsdepartementets sikkerhetsrevisjon av Luftfartstilsynet ble gjennomført i april. Enkelte behov for forbedringer ble klarlagt, og er nå gjennomført.

Luftfartstilsynet hadde i oktober besøk av et revisjonsteam fra ICAO. Revisjonen var en standard oppfølging av den revisjonen vi hadde for 2 år siden. Hensikten var å se på avvikene som ble den gang, og vurdere hvor mange av disse som nå kunne lukkes. ICAO fant at to tredjedeler av avvikene nå var brakt i orden, mens en tredjedel krever ytterligere handling fra Luftfartstilsynet før de er 100 % i orden. Dette er i tråd med erfaringene fra andre land. Rapporten fra ICAOs oppfølgingsrevisjon ble overlevert Luftfartstilsynet i 3 kvartal og den viser at Luftfartstilsynet på alle områder har færre avvik enn gjennomsnittet. Flere tiltak vil bli iverksatt for å forbedre resultatet ytterligere. Rapporten er lagt ut på Luftfartstilsynets hjemmeside.

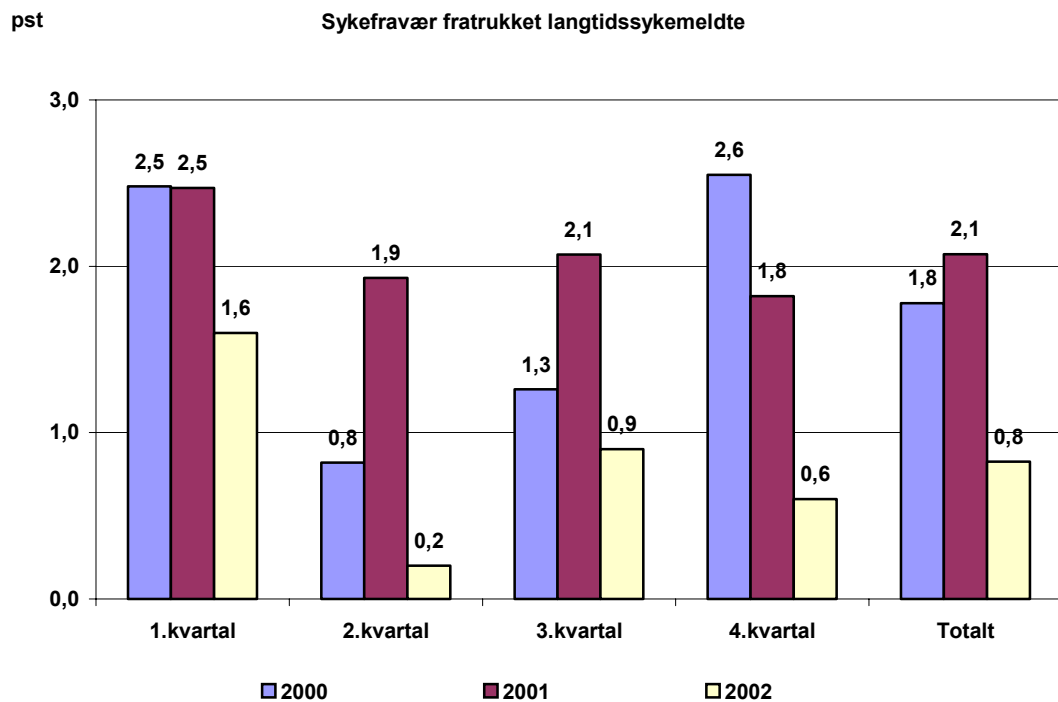
Luftfartstilsynet hadde i 2002 inspeksjonsbesøk av LIST (Licensing Sectorial Team) og MEST (Medical Sectorial Team) fra JAA som gjennomførte selvstendige inspeksjoner av Luftfartstilsynet.

#### Bemanningsutvikling og sykefravær

Luftfartstilsynet hadde ved utgangen av 2002 en bemanning på 143, 1 har gått av med pensjon, 6 har gått ut i svangerskapspermisjon, syv har sluttet og 13 begynt. Sykefraværet er totalt sett noe lavere i 2002 enn i 2001. Det totale sykefraværet sank med 15 pst til 4 pst i 2002. Dette er illustrert i figuren under.



Hvis vi trekker ut de som er langtids sykemeldte (sykemeldte over 8 uker) viser også sykefraværet en nedgang i forhold til 2001. Det totale sykefraværet i 2002, når vi trekker ut den langtids sykemeldte, var kun 0,8 pst, en nedgang på 62 pst fra året før.



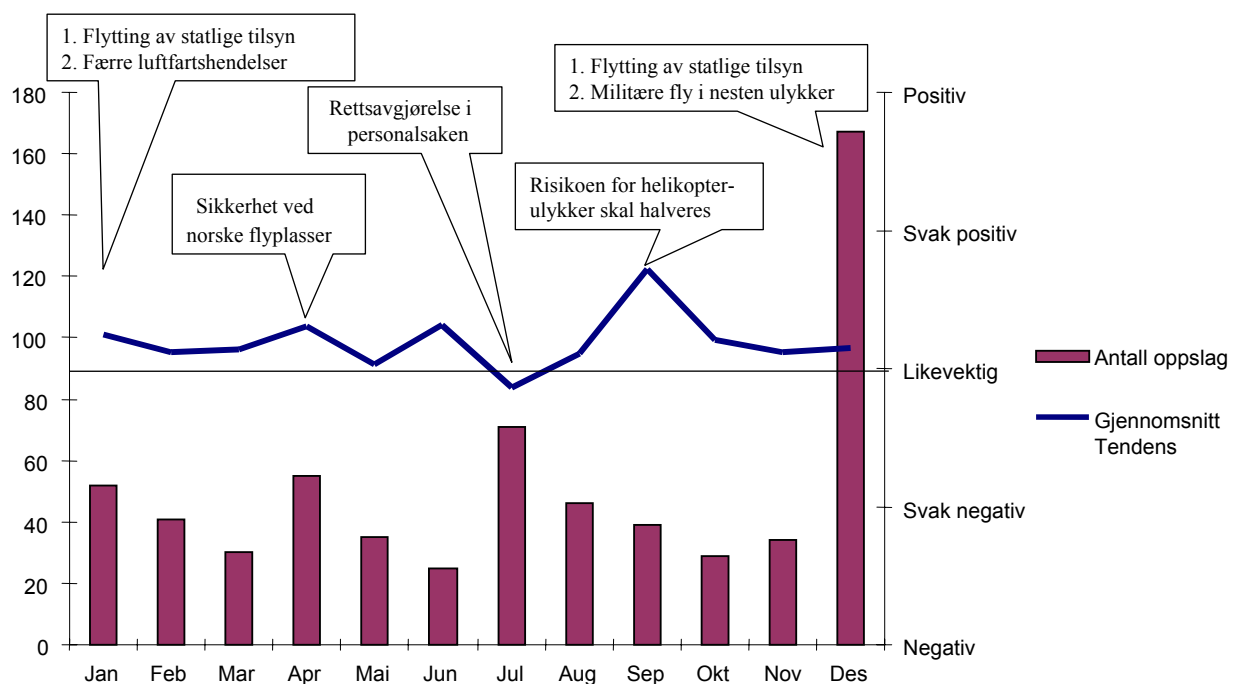
Menn hadde et lavere sykefravær enn kvinner i 2002. Både korttidssykefraværet og det totale sykefraværet har gått ned i 2002, mens langtids sykefraværet har steget noe.

### Samfunnskontakt

I februar arrangerte Luftfartstilsynet en omfattende luftfartskonferanse for ledende personell. Konferansen varte i tre dager og deltakerne kom fra alle sektorer innen sivil luftfart. Erfaringene med slike konferanser er svært positive og Luftfartstilsynet vil arrangere tilsvarende med jevne mellomrom

### Mediekontakt og –analyse

Luftfartstilsynet skal være aktiv, ta initiativ, være med på å sette dagsorden og prege samfunnsdebatten. Åpenhet og saklig informasjon er grunnlaget for samarbeidet med mediene. Også i 2002 har Luftfartstilsynet hatt utstrakt mediekontakt. I løpet av året ble det publisert 13 pressemeldinger. Medie- og samfunnskontakt bygger på Luftfartstilsynets mediestrategi og den statlige informasjonspolitikken. Mens medieovervåking gir kontinuerlig oversikt over pressedeckningen på området norsk sivil luftfart, viser kvartalsvise medieanalyser utviklingen i omtalen av Luftfartstilsynet gjennom året.



Luftfartstilsynets mediedekning omfattet totalt 624 oppslag i 2002 mot 578 oppslag i 2001. Samlet antall potensielle lesereksponeringer i 2002 ble målt til 105,7 millioner (108,7 millioner i 2001). Med unntak av juli og desember holdt medietrykket seg relativt stabilt. Luftfartstilsynets fokus på flysikkerhet gav mye og fordelaktig omtale i april og september.

### Ny visuell profil

Luftfartstilsynet ønsker å fremstå som en åpen, tilgjengelig, synlig og troverdig etat. Dette forutsetter en sterk profil, både visuelt og gjennom annen kommunikasjon med brukerne i norsk sivil luftfart og omverdenen for øvrig. Luftfartstilsynets nye visuelle profil ble formelt tatt i bruk i mai 2002 og

gjelder all papir- og nettbasert kommunikasjon. Den nye visuelle profilen skal bidra til større synlighet, styrket image, og bedre service.

#### Årsmelding

I 2002 ble det for første gang utarbeidet en *årsmelding* for Luftfartstilsynet. Årsmeldingen hadde et opplag på 1.500 eksemplarer og ble publisert i mai 2002. Målgruppene for årsmeldingen var først og fremst tilsynsobjekter, politikere og medier.

#### Rapportering på produksjons- og saksbehandlingsindikatorer

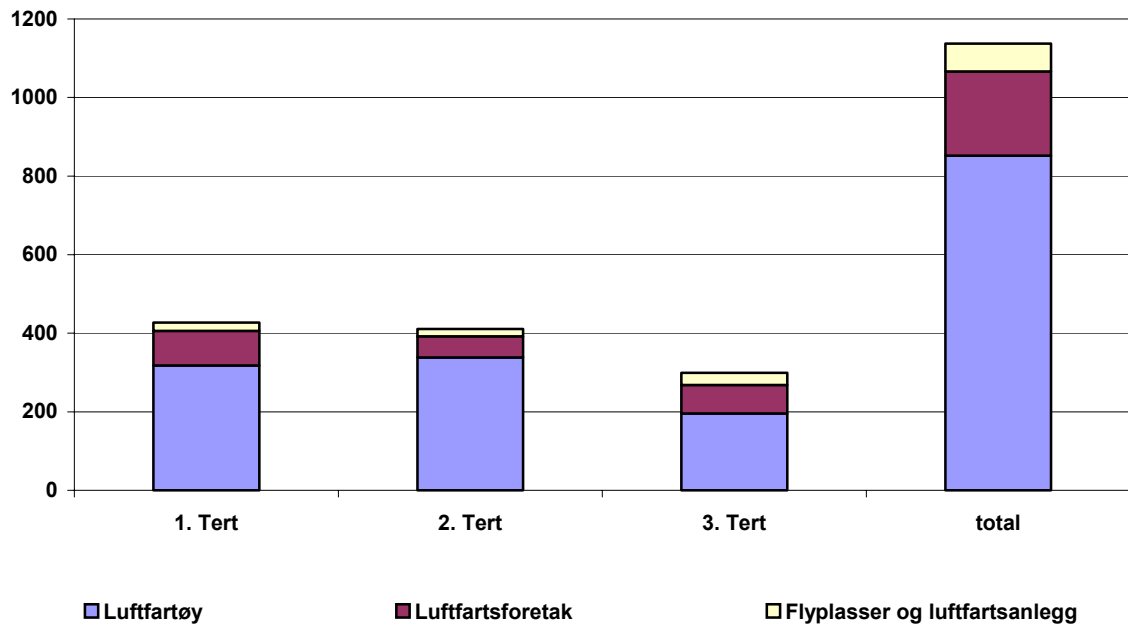
Luftfartstilsynet rapporterer på to grupper med indikatorer fordelt på forskjellige områder.

#### *Produksjon.*

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

Område	Forventet antall i 2002	Gjennomført antall i løpet av:			Total antall gjennomført	Avvik
		1. tertial	2. tertial	3. tertial		
Luftfartøy: luftdyktighetsbevis, fornyelse	740	289	288	155	732	-8
Luftfartøy: luftdyktighetsbevis, adgangskontroll og annen fornyelse	95	29	50	41	120	25
Luftfartsforetak: virksomhetstilsyn	163	59	27	59	145	- 18
Luftfartsforetak; adgangskontroll	36	29	27	13	69	33
Flyplasser og luftfartsanlegg: adgangskontroll	0	0	0	0	0	0
Flyplasser og luftfartsanlegg: virksomhetstilsyn	52	21	19	31	71	19

Antall gjennomførte tilsyn, inspeksjoner og adgangskontroller i 2002

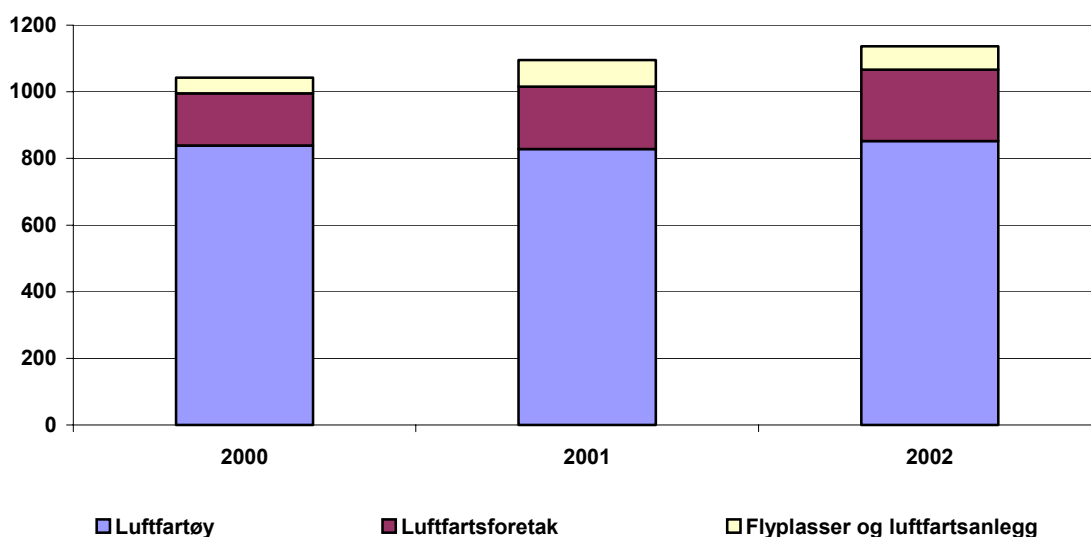


Luftfartstilsynet utførte således i 2002 **1137** inspeksjoner, tilsyn, adgangskontroller og dokumentgranskninger innen områdene luftfartøy, luftfartsforetak og flyplasser og luftfartsanlegg.

Den historiske utviklingen vises under.

Område	Antall inspeksjoner, tilsyn, adgangskontroller og dokumentgranskninger gjennomført i		
	2000	2001	2002
Luftfartøy: luftdyktighetsbevis, fornyelse	714	728	732
Luftfartøy: luftdyktighetsbevis, adgangskontroll og annen fornyelse	125	100	120
Luftfartsforetak: virksomhetstilsyn	113	137	145
Luftfartsforetak; adgangskontroll	43	51	69
Flyplasser og luftfartsanlegg: virksomhetstilsyn	47	79	71
<b>SUM</b>	<b>1 042</b>	<b>1 095</b>	<b>1 137</b>

Antall tilsyn, inspeksjoner og adgangskontroller 2000 - 2002



Det har vært en økning i tilsynsproduksjonen i løpet av de tre siste årene.

#### Saksbehandlingstid

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

Sakstype	Indikator	1. tertial	2. tertial	3. tertial	Gjennomsnitt
Tilsyn med luftfartsforetak	3 uker	83 %	86 %	84 %	84 %
Tilsyn med flyplasser og luftfartsanlegg	3 uker	90%	88 %	89 %	89 %

#### Rapportering på de viktigste prosjektene

Det er en rekke av aktivitetene Luftfartstilsynet utfører som er utviklingsoppgaver. Disse oppgavene organiseres som prosjekter og følges opp separat i forhold til regulær drift. En oversikt over de viktigste prosjektene som er satt i gang i 2002 er beskrevet i tabellen under. Oversikten viser også en kort målbeskrivelse for prosjektet, status og hvilket hovedmål det støtter opp under. For mer utdypende omtale av prosjektene vises det til tertialrapportene.

Prosjektet	Prosjektets mål	Status	Under hovedmål nr
Tryggere trafikk i Nordsjøen	Øke sikkerhetsnivået i helikoptertrafikken på norsk sokkel	Avsluttet 31.01.03	1
PAL	Øke sikkerhetsnivået innen privatflyging, allmennflyging og luftsport	I rute, forventet avsluttet 31.12.05	1
CAT III	Godkjenning av CAT III på Oslo lufthavn	Avsluttet 3. tertial	2

	Gardermoen. I løpet av 2002 er både rullebane 19R (vestre bane) og 01R (østre bane) godkjent.	2002	
NATCON	Godkjenne utstyret og følge prosessen ved nytt radarprosesseringsutstyr for Sola, Bergen, Trondheim, Bodø og Røyken	I rute, Stavanger og Bergen ferdigstilles i 2003, Trondheim i 2004 og Bodø i 2005	2
M-ADS	Godkjenne M-ADS og installasjonene ved Stavanger og Bodø kontrollsentraler for flygeinformasjons- og alarmtjeneste..	Trondheim gjenstår pga. problemer med utstyr og software	2
S-CAT 1	Godkjenne bakkeanlegg og de flytekniske installasjonene (avionikken)	Forsinket, forventet avsluttet 31.12.03	2
Regelverksprosjektet	Etablere et materielt og redaksjonelt å jour regelverk	Forsinket, forventet avsluttet 31.12.03	3
Traséprosjektet		Avsluttet 31.05.2002	3
Security	Etablering og implementering av EU forordningen om security	I rute, forventet avsluttet mai 03	3
Innføring av JAR-FCL	"mutual recognition i JAA"	I rute, overgangsordning til 30.06.04	4
Trafikkflygerutdanning på høyskolenivå	Etablere trafikkflygerutdanning som en høyskole	Søknader er oversendt for godkjenning	4
Sertifikat for flygeledere	Utvikle sertifisering og standardisering av flygeledere	I rute, forventet avsluttet 31.12.03	4
Risikobasert tilsyn	Utvikle og etablere tilsynsmetodikk for optimal ressursbruk og maksimal sikkerhetseffekt.	I rute, forventet avsluttet 31.12.04	5
Finansieringsprosjektet	Etablere metode for et selvfinansiert Luftfartstilsynet	Avsluttet 14.05.02	5

### Fremtiden i Luftfartstilsynet

Ny strategi for Luftfartstilsynet.

Luftfartstilsynet avsluttet i 2002 sin forrige strategiperiode og er i utviklingsfasen med neste strategiperiode som går fra 2003 til 2005. Den nye strategien inneholder fem virksomhetsområder som vi mener gir et bedre helhetlig uttrykk for Luftfartstilsynets virksomhetsidé, som er:

#### *Luftfartstilsynet skal arbeide for sikker og samfunnstjenlig luftfart*

De fem virksomhetsområdene er privat og klubb, ervervsmessig luftfart, ATM, Flyplass og landingsplass og det virksomhetsovergrepene området. Innen disse virksomhetsområdene har Luftfartstilsynet 5 hovedvirkemiddel til rådighet, adgangskontroll, virksomhetstilsyn, regelverksutvikling, analyse og informasjon. Den nye strategien identifiserer også en rekke satsingsområder som for eksempel Helikopter på norsk sokkel, helikopter innland etc.

Som følge av regjeringens vedtak om flytting av Luftfartstilsynet som er beskrevet i stortingsmelding nr 17 om flytting av statlig tilsyn må Luftfartstilsynet gis mulighet til ekstraordinære virkemidler for å beholde virksomhetskritisk kompetanse og derigjennom være operative i en overgangsperiode. Dette vil kreve ekstrabevilgninger i størrelsesorden 340 mill NOK over 5 år.

Med vennlig hilsen

Med vennlig hilsen

Per-Arne Skogstad  
luftfartsdirektør

Peder Tømmervåg  
avdelingsdirektør

Kopi: Ledere