

Samferdselsdepartementet  
 Postboks 8010 Dep  
 0030 OSLO

 Vår saksbehandler:  
 Tore Aas

 Vår referanse:  
 200802343-4

 Vår dato:  
 06. mars 2009

 Telefon direkte:  
 98 26 18 24

Deres referanse:

Deres dato:

## Årsrapport 2008

Vi viser til tildelingsbrevet for 2008 datert 19. desember 2007 vedrørende rapporteringskrav til Luftfartstilsynet. Luftfartstilsynet rapporterer etter mal basert på tildelingsbrevet fra departementet. Inndelingen av rapporten er knyttet opp til de temaer som Luftfartstilsynet er bedt om å rapportere på. Den økonomiske rapporteringen presenteres helt tilslutt i rapporten

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

#### 1.1 Adgangskontroll og virksomhetstilsyn

##### 1.1.1 Produksjonsutviklingstall

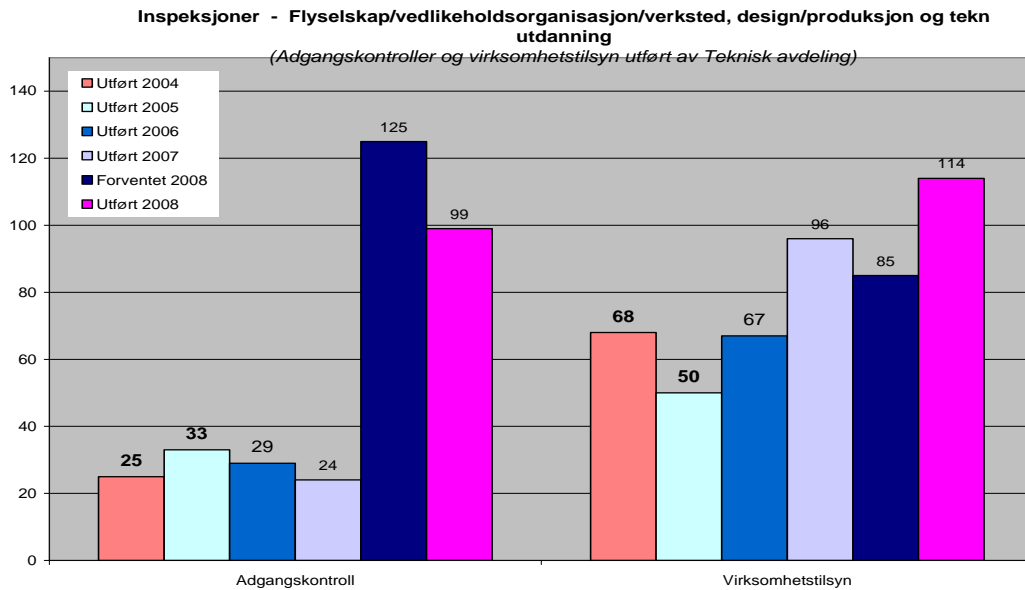
Denne indikatoren forteller om omfang på tilsyn, inspeksjoner, dokumentgranskninger, godkjenninger og sertifiseringer. Luftfartstilsynet opererer med tre produksjonsindikatorer, på områdene luftfartøy, luftfartsforetak og flyplass og luftfartsanlegg. I oversikten under sammenstilles planlagt produksjon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

##### Teknisk

Område	Forventet i 2008	Gjennomført i løpet av:			Totalt gjennomført	Avvik
		1. tertial	2. tertial	3. tertial		
Luftfartøy: luftdyktighetsbevis, fornyelse og øvrig, inkl. miljøbev.	1000	164	672	1611	2447	1447
Luftfartøy: luftdyktighetsbevis, adgangskontroll	100	46	122	52	220	120

Område	Gjennomført antall i løpet av:								
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Luftfartøy: luftdyktighetsbevis, fornyelse(*)	714	728	732	756	853	830	874	944	2 447
Luftfartøy: luftdyktighetsbevis, adgangskontroll og annen fornyelse(*)	125	100	120	135	48	57	98	96	220

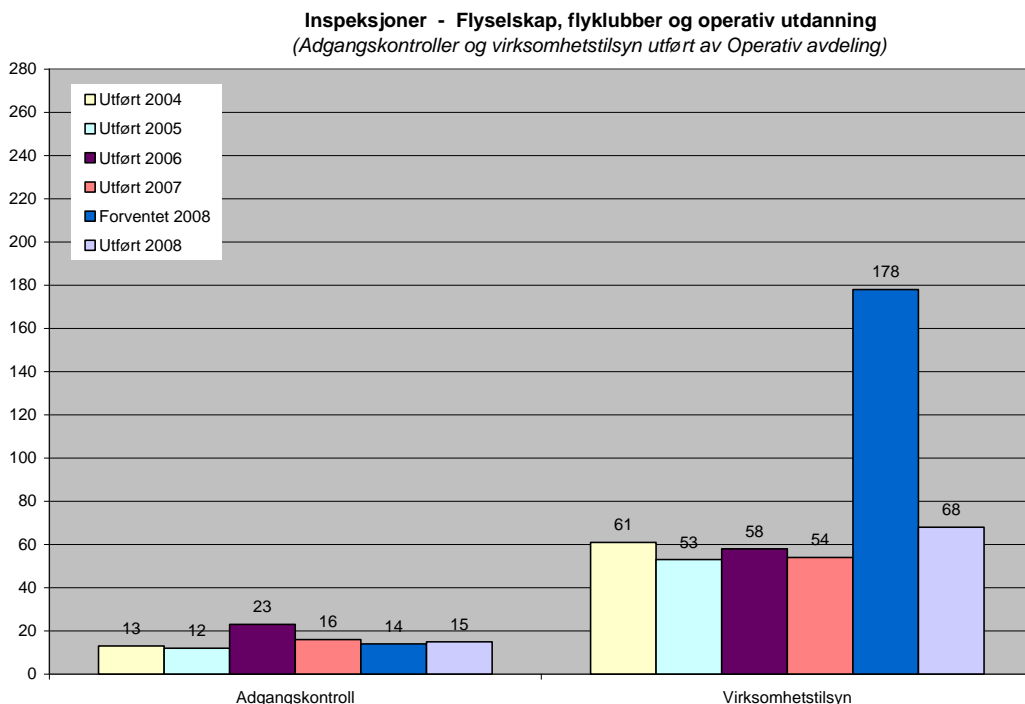
(\*) metoden for å telle antall tilsyn, adgangskontroller og dokumentgranskninger på luftfartøysiden har blitt endret litt i kategoriseringen i 2004. Kategorien fornyelse inkluderer nå også "annen fornyelse".



Innenfor teknisk sektor i luftfartstilsynet, har 2008 vært preget av stadige endringer. Nye frister for implementering av EASA regelverket skjer hele tiden. Kapasitetsøkningen har skjedd gradvis, noe som også har styrt innføringen av nye aktiviteter. Nye fartøydokumenter for alle luftfartøyer registrert i Norge har gitt store utfordringer. Estimert av adgangskontroller har vært vanskelig, under de rådende forhold i markedet. Totalt sett har markedet fått skjeppende krav innenfor flysikkerhet, så vel som at luftfartstilsynet har klart å være tettere på de utfordringer som har kommet i markedet.

Innen 28.09.2008 skulle alle EASA-sertifiserte luftfartøy ha EASA luftdyktighetsbevis og EASA ARC (Airworthiness Review Certificate). Inne 28.09.2008 skulle også alle EASA-sertifiserte luftfartøy ha EASA miljøbevis. Alt dette ble gjennomført i løpet av 2008. Dette har vært et betydelig arbeid som har belastet teknisk sektor spesielt.

### Operativt



På operativ sektor har det vært gjennomført 15 operative adgangskontroller i løpet av året, og 68 virksomhetstilsyn. Årsaken til det store avviket knyttet til virksomhetstilsyn skyldes en vanskelig personellsituasjon både innenfor helikopter, utdanning og almenfly. Høsten 2008 var alle stillinger besatt, og det er forventet at tilsynsaktiviteten vil normalisere seg i løpet av 2009.

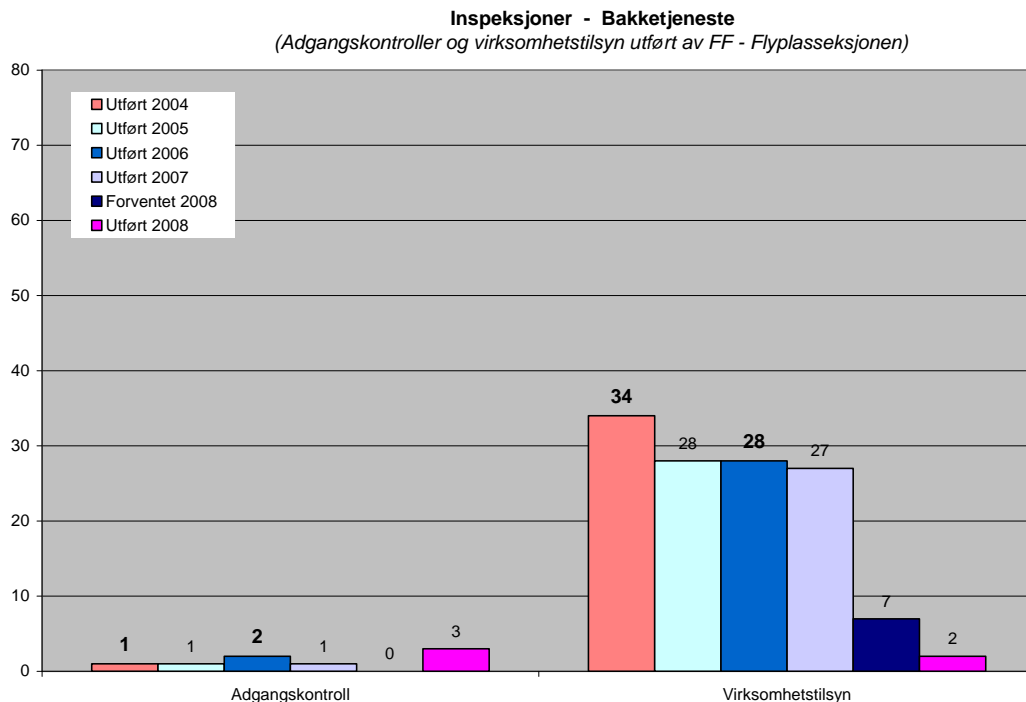
EU Direktiv 2004/36, som omhandler inspeksjon av tredjeland fly (SAFA), er gjennomført ved norsk forskrift FOR 2007-10-05 nr 1112. Det er i tillegg innført en prioriteringsliste som viser selskaper og/eller stater medlemslandene oppfordres til å prioritere.

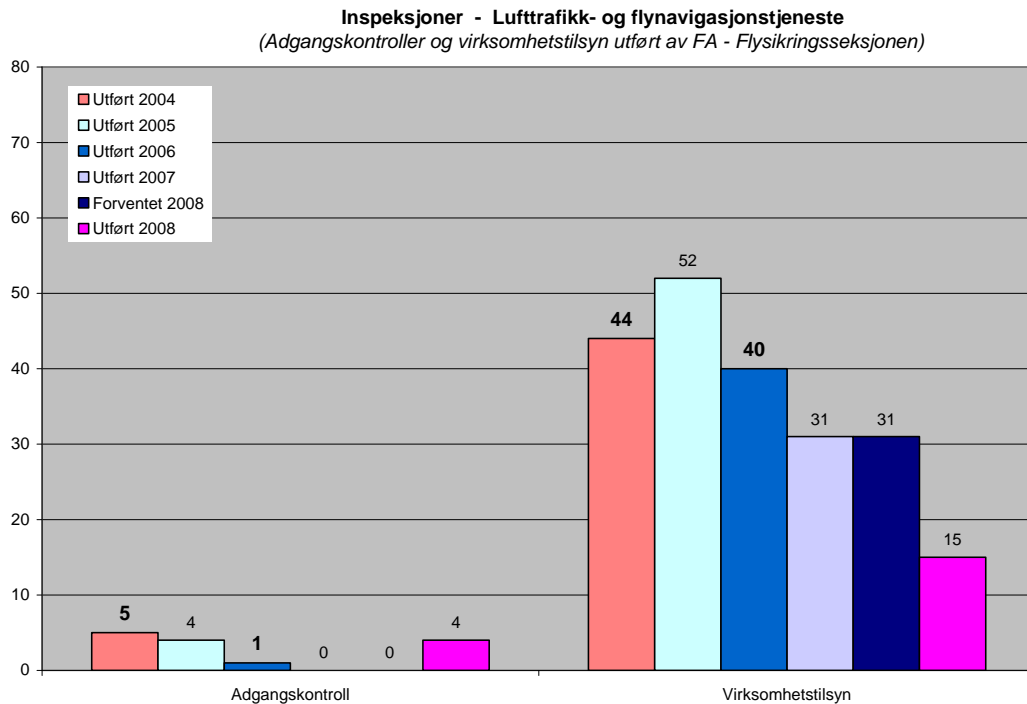
Luftfartstilsynet har i 2008 gjennomført 150 SAFA-inspeksjoner, som er i henhold til plan når det tas hensyn til trafikkmengde og kravet om prioriterte inspeksjoner. Det ble utført inspeksjoner på 40 flytyper fra 100 flyselskaper fra 41 stater.

Det ble avdekket totalt 108 avvik fra ICAO Standard, Annex 1,6 og 8, hvorav 50 eller 46% var minor, 35 eller 32% var ”significant” og 23 eller 22% var ”major” avvik.

Antall inspeksjoner er avhengig av trafikkmengden, men det forventes tilnærmedesvis samme antall inspeksjoner i 2009 som i 2008.

### Lufttrafikkjeneste, flynavigasjon og bakketjenester





Innenfor LTT, FNT og Met er det gjennomført 15 virksomhetstilsyn. Alle i henhold til plan.

Av gjennomførte aktiviteter kan bl.a. nevnes:

Gjennomført revisjon hos Avinor Hovedkontor(flysikring) i forbindelse med oppfølging av sertifiseringen som ble foretatt i henhold til EU forordning nr. 550/2004 om yting av flysikringstjeneste i felles europeisk luftrom(Common requirements) i norsk rett implementert som forskrift 2007-02-01 nr 114(BSL G 2-2) og henhold til BSL A 1-1 og BSL A 1-9.

Gjennomført revisjon i forbindelse med adgangskontrollprosessen hos produsenten BARCO, leverandør av system for lufttrafikk regulering.

Gjennomført oppfølgingsmøte med State Trust "Arcticugol" og "SPARC+" vedrørende inspeksjon av Barentsburg Heliport, Kapp Heer. Temaet for møtet var oppfølging og lukking av gitte avvik og merknader med referanse i inspeksjonen 16.10.2007.

Innenfor bakketjenester er det gjennomførte 2 virksomhetstilsyn av landingsplasser i 2008, noe som er 5 færre enn planlagt. Årsaken er at kun 2 av 6 stillinger var besatt i årets første tertial. Først fra august var alle stillinger besatt, og ressursene måtte omdisponeres til opplæring av nyansatte. Det ble gjennomført 4 virksomhetstilsyn av helikopterdekk. Disse utføres av LT som bistandsmyndighet og er ikke med i tabellen over. Antallet vil også variere ut fra antall anmodninger vi mottar.

Det i alt gjennomført 7 adgangskontroller, 4 innenfor lufttrafikkteneste og navigasjonstjenester og 3 innenfor bakketjenester. Her kan nevnes:

Avinor NATCON (radar og reiseplan prosesseringssystem) I denne forbindelse ble det også gjennomført virksomhetstilsyn ved enheter tilknyttet NATCON Nord. Det ble utarbeidet en felles rapport for samtlige tilsyn tilknyttet NATCON Nord.

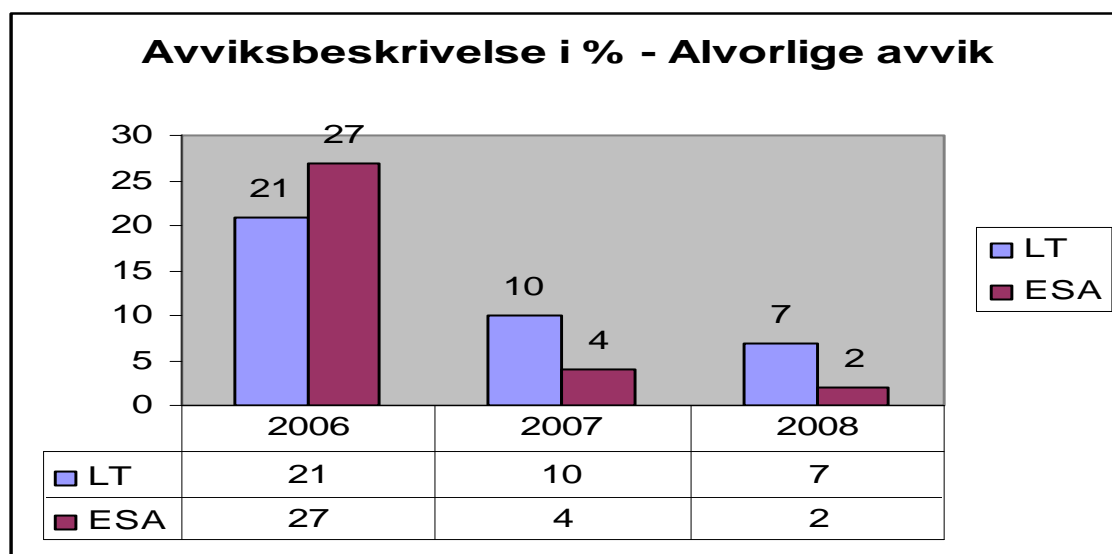
SCAT-I installasjoner Brønnmøysund og Hammerfest.

Multilateration (M-LAT) overvåkingssystem for å bedre dekning/kvalitet på presentasjonen av bakketrafikken på OSL.

Gjennomført adgangskontroll hos Sundt Air Flight Inspection Organisation (SAFIO) vedrørende utvidet godkjenning av kontrollflyorganisasjonen. SAFIO ble godkjent for å utføre SCAT-I kontrollflyginger

Det er også gjennomført 10 godkjenninger av flyplassjefer som ikke fremgår i grafene over. Dette antallet vil variere fra år til år avhengig av hvor lenge den enkelte blir i sin stilling.

## Security



Innenfor **securityområdet** har samme tilsynsmetodikk vært gjeldene fra 2006. Analysen viser i perioden en reduksjon av alvorlige avvik. Tendensen samsvarer med ESA's materiale jf. figur nedenfor.

*Økonomitilsyn*

Det økonomiske tilsynet med lufttrafikkjenesten i forbindelse med Single European Sky er etablert i løpet av 2008. I løpet av 2009 vil det her også være etablert et fast løpende tilsyn med service-providere.

Det økonomiske tilsynet med selskaper har i 2008 kommet inn i faste former, med oppfølging av en oppsatt plan for året slik at alle selskaper vil bli gjennomgått i løpet av maksimalt to år.

*Flymedisin*

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. FMI er oppnevnt av Luftfartstilsynet som Flymedisinsk Senter. Her utføres 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.

## Aktivitet:

Aktiviteter	Antall år <b>2008</b> (2007)	Ytterligere detaljering
Innkommne legeerklæringer	<b>5835</b> (5512)	
Spesialistundersøkelser i FMI	<b>1379</b> (1280)	Klasse 1: <b>1171</b> (1067) Klasse 2: <b>9</b> (9) Flygeledere: <b>199</b> (204)
Avsagte kjennelser	<b>7214</b> (6792)	
Avholdte møter i Legenemnd	<b>116</b> (116)	

I 2008 er det registrert flere uskikkethetskjenninger enn året før, noe som skyldes at førstegangssøkere av legeattest er tatt med i tabellen overfor. Dette var ikke tilfelle i 2007. Trekker man disse ut er antall uskikkethetskjenninger noe lavere enn i 2007.

### 1.1.2 Orientering om særlige sertifiserings-/godkjenningsprosjekter.

#### *Godkjenning av særskilt arbeids- og hviletidssystem for Widerøe og Lufttransport.*

Widerøe og flyambulansetjenesten i Lufttransport har i flere år operert med et såkalt 7/7 tjenestetidssystem for besetningsmedlemmer. På grunn av antallet sammenhengende tjenestedager, tillater ikke de nye arbeids- og hviletidsbestemmelsene i EU-OPS et slikt tjenestetidssystem. Etter søknad fra selskapene besluttet derfor Luftfartstilsynet å forsøke å få godkjent 7/7-systemet som et unntak etter forordning 3922/91, art. 8.3. En slik søknad skal for Norges del sendes EFTAs kontrollorgan (ESA) for forhåndsgodkjenning. Kriteriet for å få en slik søknad innvilget er at det omsøkte unntaket medfører et like godt sikkerhetsnivå som anvendelsen av regelen unntaket gjelder. For vurderingen av dette, valgte ESA å konsultere EUs flysikkerhetsbyrå (EASA). Etter en initieell positiv vurdering av søknaden, innledet EASA en dialog med Luftfartstilsynet og de berørte selskapene. Denne dialogen gav mulighet for å få saken opplyst på best mulig måte, samt muligheten til å supplere søknaden med de opplysninger og vurderinger som EASA anså som viktige. EASA gav også til kjenne at søknaden i størst mulig grad burde "skreddersys" det enkelte selskapets operasjoner, slik at den presedens som et slikt unntak etablerer ikke kunne utnyttes av et annet selskap som ikke har tilsvarende sikkerhetsrutiner. Dialogen bestod av e-postutveksling med saksbehandler i EASA, samt møter hvor også ESAs representanter deltok. Luftfartstilsynet fant denne dialogen svært konstruktiv. Luftfartstilsynet valgte deretter å sende reviderte søknader, i henhold til signalene fra EASA. Resultatet ble deretter at søknadene ble anbefalt av EASA og innvilget av ESA. Luftfartstilsynet opplevde hele prosessen, og da særlig EASAs villighet til dialog for å finne en løsning, som særlig positiv. Luftfartstilsynet har i uformell sammenheng fått positive tilbakemeldinger fra representanter fra EASA og EU-Kommisjonen for arbeidet med disse søknadene.

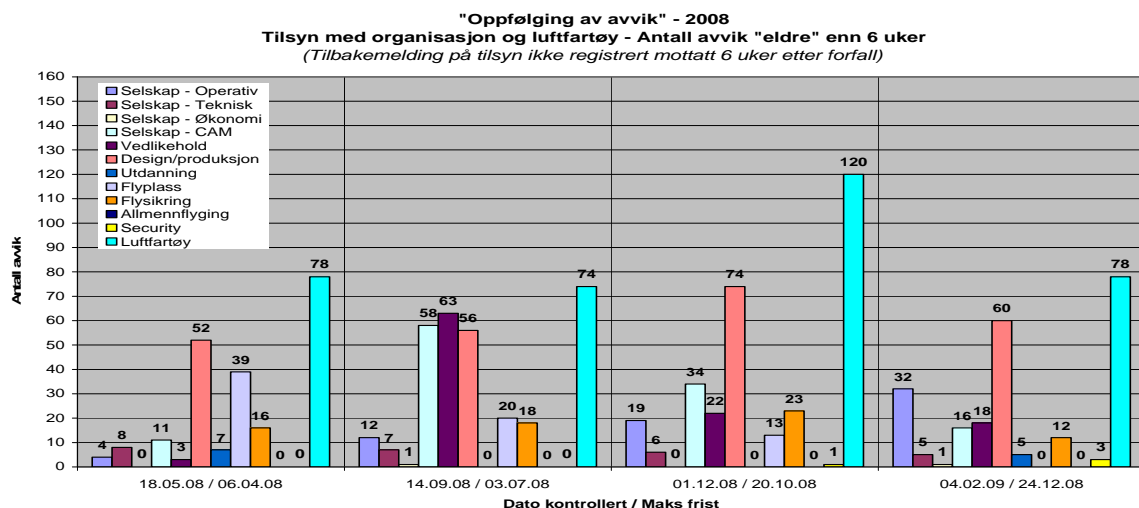
Det er etablert en flygelederkontrollant-ordning (dette innebærer utarbeidelse av håndbok, kurs og formell avtale med Avinor om bruk av personell som kontrollanter). LT har inngått avtale med 13 flygeledere.

Det er opprettet en egen prosjektorganisasjon for implementering og innfasing av nytt securityregelverk. Prosjektorganisasjonen består av representanter innen security og juridisk, foruten Avinor og OSL.

#### *Andre prosjekter*

- Prosjektet Oslo ASAP, nytt trafikkreguleringssystem for Oslo AOR.( inkluderer luftromsorganisering, operative prosedyrer og teknisk utstyr)
- NORAP (Avinor), prosjekt for etablering av 10 radarinstallasjoner på fastlandet + 2 offshore installasjoner
- Pågående godkjenningssprosess med STORM weathercenter for levering av tjenester offshore.
- Transition Altitude (TA) er et pågående prosjekt for å harmonisere felles gjennomgangshøyder med Norge, Finland, Sverige og Estland

### 1.1.3 Oppfølging av åpne avvik.



Antallet åpne avvik eldre enn 6 uker er ennå ikke på et tilfredsstillende nivå. Manglende oppfølging av avvik knyttet til luftfartøy skyldes i hovedsak den ekstraordinære aktiviteten knyttet til EASA luftdyktighetsbevis, EASA ARC (Airworthiness Review Certificate) og EASA miljøbevis.

## 1.2 Utvikling av serviceerklæring

### 1.2.1 Innhold og krav til serviceerklæring

Serviceerklæringen kan være et viktig ledd i brukertilpassing av saksbehandling og generelle tjenester. Erklæringen kan også gi grunnlag for å måle hvor fornøyde brukerne er, og i en slik kontekst vil det være avgjørende at de blir informerte om hvilke retter de har og hvilke krav de kan stille.

Etter å ha innhentet synspunkter, sammenlignet andre etaters erklæringer og sett på en hensiktsmessig oppbygging av Luftfartstilsynets serviceerklæring, ble et foreløpig forslag til overordnet erklæring klart i desember. Denne skiller seg i noen grad fra tidligere presenterte mal, uten at det etter vår mening går på bekostning av vårt ansvar overfor markedet, brukerne og samfunnet for øvrig.

Det foreliggende forslag presenteres for ledermøtet med videre forslag til prosess for videreutvikling av detaljerte serviceerklæringer for de mest etterspurte tjenestene i løpet av første kvartal 2009.

Forslaget til overordnet erklæring er kort og gir markedet en klar formening om hva som kan forventes når de kontakter Luftfartstilsynet. Det er et klart råd, som også deles av ledelsen, at en overordnet erklæring ikke skal være for lang og for detaljert men at det nødvendige detaljnivå kommer frem på de enkelte saksområder det etter hvert blir utarbeidet erklæringer for.

Arbeidet med å utvide erklæringen til også å omfatte saksspesifikke ”undererklæringer” fortsetter og Luftfartstilsynet tar sikte på å implementere en vedtatt overordnet serviceerklæring ultimo mars 2009 og deretter implementere avdelingserklæringer etter hvert som de blir ferdige.

Disse mer detaljerte erklæringene bør blant annet inneholde informasjon om

- formålet med tjenesten/saksbehandlingen
- hvem dette gjelder for
- hva tjenesten omfatter (saksbehandlingstid, krav til svar, klagerett, mv.)
- hvordan man får tjenesten
- lovgrunnlag
- pris
- kontaktinformasjon

Luftfartstilsynet satser på å starte med serviceerklæringer for de mest etterspurte tjenestene og så gradvis utvide etter hvert.

### 1.2.2 Rapportering av saksbehandlingstid

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.

Sakstype	Indikator	Per 1. tertial	Per 2. tertial	Per 3. tertial
Tilsyn med luftfartsforetak	3 uker	49 %	56 %	62 %
Tilsyn med flyplasser og luftfartsanlegg	3 uker	38 %	38 %	83 %
Tilsyn med Security	3 uker	100 %	- %	100 %

Oversikten viser en bedring i gjennomsnittlig måloppnåelse gjennom året. Forbedringen er spesielt markert for flyplasser og luftfartsanlegg, som innbefatter lufttrafikkjeneste, navigasjonstjeneste og

bakketjenester. Ytterligere forbedring forventes når produksjonskapasiteten bedres. Økt bemanning, mindre opplæringsbehov og mer erfarne inspektører, er forhold som vil kunne påvirke dette i positiv retning.

### **1.3 Utvikling av flysikkerhetsprogram – jf. State Safety Programme**

Luftfartstilsynet har gjennom året samarbeidet med de nordiske land og EASA om utvikling av et norsk State Safety Program, basert på de retningslinjer som er skissert gjennom ICAO Doc.9859. Arbeidet med dette har vært i henhold til utviklingen i de nordiske og europeiske arbeidsgruppene, noe som også har ført til at arbeidet ikke er avsluttet ennå. Mye av grunnen til dette er den usikkerheten som har vært om den legale status et slikt program vil ha i regi av EASA, sett i forhold til den forpliktelsen den enkelte stat har overfor ICAO.

Det ble i løpet av 2008 klart at et norsk program for flysikkerhet må innbefatte de aktørene som har en innvirkning på sikkerhetsnivået, så som Forsvaret og Avinor. I tillegg må Statens havarikommisjon for transport (SHT) og Samferdselsdepartementet også trekkes inn i dette arbeidet, for å sikre at programmet har politisk tilslutning og at ansvarsforholdene er definert og avklart. Det er likevel naturlig at Luftfartstilsynet som landets øverste luftfartsmyndighet leder arbeidet med utvikling av flysikkerhetsprogrammet, ikke minst med tanke på de nære tilknytninger Luftfartstilsynet har med de øvrige europeiske luftfartsmyndighetene.

Selv om man på nordisk og europeisk plan kan enes om en felles mal og felles forståelse av et nasjonalt sikkerhetsprogram, vil det fremdeles være en lang prosess med å få implementert disse elementene. Som nevnt vil noen av sikkerhetsprogrammets elementer også være avhengig av politisk tilslutning fra Samferdselsdepartementet, spesielt i forhold til etablerte sikkerhetsmålsetninger.

En tidsmessig målsetning for implementering av et norsk sikkerhetsprogram vil være mellom to og fem år, avhengig av hvilke interne og eksterne prioriteringer som gjøres i forhold til dette. Det er også viktig å påpeke at elementer i sikkerhetsprogrammet er avhengig av utviklingen innen andre prosjekter internt i Luftfartstilsynet, blant annet må et system for risikobasert tilsyn være på plass, og det interne kvalitetsstyringssystemet må være fullt implementert.

Som en del av sikkerhetsprogrammet vil det også kreves at visse markedsaktører implementerer et sikkerhetsstyringssystem (Safety Management System, SMS), som skal aksepteres av Luftfartstilsynet, og som vil utgjøre en viktig del av det nasjonale sikkerhetsprogrammet. Uten et slikt sikkerhetsstyringssystem på plass vil effekten av sikkerhetsprogrammet bli redusert. Per dags dato er det ikke innført krav om SMS for norske luftfartsforetak, dette vil antageligvis komme som et resultat av regelverksutviklingen innen EASA.

### **1.4 Risikobasert tilsyn**

Luftfartstilsynet har i 2008 arbeidet med å utvikle et mer risikobasert tilsyn gjennom å utvikle prosedyrer og anvende tilsynsstatistikk proaktivt, hovedsakelig innen enkelte fagsektorer. I tillegg er et nytt og avansert mottaksapparat for hendelsesrapportering fra næringen utviklet til stabil drift. Med dette har vi etablert et datagrunnlag som vi vil utnytte i økende grad til å fremstille sikkerhetsmessige trekk innen luftfarten, som et sentralt bidrag til risikobasert tilsynsvirksomhet.

Utvikling av tilsynsmetodikk krever videre gode verktøy for informasjonsbehandling og systemer som bidrar til harmonisering og standardisering av prosedyrer. I den forbindelse har Luftfartstilsynet i driftsåret igangsatt implementeringen av et helhetlig kvalitetssystem og



arbeidet med forberedelsene til å innføre et nytt fagsystem for tilsynsvirksomheten. Det ligger en utfordring i å oppnå en generell kompetanseheving innen risikostyring, der behovet er større enn kompetanseutviklingen som er gjennomført i 2008. I den forbindelse er det blant annet bestemt å gjennomføre kurs for de ansatte innen området SMS / SSP i 2009 for å møte kommende forskriftsregime fra EASA, der risikobasert styring er beskrevet og inngår som et betydelig krav til både industri og myndigheter.

### **1.5 Passasjerrettigheter**

Luftfartstilsynet mottok og behandlet totalt 388 klagesaker i 2008. På grunn av det store saksantallet, var saksbehandlingstiden lang første halvår. I andre halvår har det vært igangsatt særlige tiltak for å redusere saksbehandlingstiden, slik at den pr 1. desember var 2 til 3 dager. Alle klagesaker mottatt i 2008 er ferdigbehandlet.

Luftfartstilsynet har arbeidet med å utvikle tilsynsmetodikk for passasjerstilsynet. Tilsynet vil gjennomføres i form av dokumenttilsyn og inspeksjoner. Dokumenttilsynet skal ivaretas gjennom pålegg om skriftlig rapportering fra selskapene. Det vil bli gjennomført både varslede og uvarslede inspeksjoner.

Det er i 2008 lagt vekt på å drive informasjonsvirksomhet overfor aktørene i luftfarten i for å drive dette har vært naturlig, og generelt overfor passasjerene for å øke bevisstheten om passasjerenes rettigheter. Luftfartstilsynet har også bidratt i tilknytning til etableringen av Flyklagenemnden.

Passasjerrettigheter er fortsatt et viktig tema i EU. EU-Kommisjonen har fokus på at landene tar oppgaven som tilsynsmyndighet for passasjerrettigheter alvorlig, herunder at det finnes, og blir benyttet, tilstrekkelige og effektive sanksjonsmuligheter. Luftfartstilsynet vil fortsette arbeidet med å sikre hjemmel i forskrift til bruk av overtredelsesgebyr.

### **1.6 Utvikling av kompetanse på miljøområdet**

Luftfartstilsynet har i 2008 fokusert på å ivareta en mer overordnet oppfølging på det miljøfaglige området. Blant annet arrangerte vi N-ALM (Nordisk arbeidsgruppe for luftfartens miljøspørsmål) våren 2008 og deltok i møter i Nasjonal arbeidsgruppe for luftfart og miljø. I budsjett for 2009 er det tilrettelagt for styrking av den miljøfaglige kompetansen, noe som vil gjøre LT bedre rustet til å ivareta sin rolle som sakkyndig også på dette området.

### **1.7 Kunnskapsformidling og markedskommunikasjon**

Luftfartstilsynet mener at kommunikasjon med markedet er av stor betydning, bl.a. for å øke forståelsen for nytt regelverk.

I forbindelse med innføringen av EASA luftdyktighetsbevis, ARC og miljøbevis har kontakten mellom teknisk sektor i Luftfartstilsynet og markedet hatt et betydelig omfang i form av møter og telefonsamtaler i 2008. Det har forøvrig vært avholdt 12 ulike samlinger med industrien. Dette er i tråd med tidligere år. Effekten av disse aktivitetene, synes å være meget god.

Det har vært avholdt informasjonsmøter med Avinor og StatoilHydro om SES pakke II, med spesielt fokus på Samvirkingsforskriften, foruten flere andre møter hvor Avinor har vært deltaker. Videre har det vært informasjonsmøter med Oljeindustriens Lands Forening (OLF) i forbindelse med etablering av ny MET forskrift, og vi har informert Energibedriftenes Landsforening om vårt arbeid med ny BSL E 2-2 på deres årsmøte. Vi deltar i samarbeidsforum om helikoptersikkerhet med markedsaktørene, og vi deltar også i faste møter med markedsaktørene om sikker vinterdrift og om konflikter med fugler og dyr.

Det er i 2008 gjennomført samhandlingsmøter med alle aktører som omfattes av Securityregelverket, som flyselskaper, utdanningsorganisasjoner, lufthavnsoperatører og fraktorganisasjonene. Hensikten

er å skape faste arenaer for gjensidig oppdatering og kvalitetsheving på dette området. Effekten av disse møtene er god og fører til mer standardisering og kompetanseutveksling. Det er gjennomført fem møter i sikkerhetsrådet for luftfarten og to nasjonale møter i Nasjonalt Facilitationråd.

Når det gjelder ekstern kunnskapsformidling knyttet til regelverk, har dette primært foregått ved løpende informasjon i form av AICer og annen orientering på Luftfartstilsynets nettside.

For øvrig er det lagt store ressurser i utarbeiding av høringer i forbindelse med implementering av nytt EU-regelverk samt utvikling av nytt nasjonalt regelverk. Høringene er en vesentlig del av Luftfartstilsynets kunnskapsformidling og markedskommunikasjon knyttet til regelverk. Høringene har som funksjon både å orientere om kommende regelverk samt å få innspill til eventuelle forbedringer av regelverket. Luftfartstilsynet har i 2008 startet med publisering av høringsmatriser på Luftfartstilsynets nettside, slik at markedet lettere kan orientere seg om Luftfartstilsynets vurderinger av høringsinnspill og hvorfor høringskommentarer tas til følge eller ikke. Av andre særlige informasjonstiltak nevnes opprettelsen av egen nettside med informasjon om EU-OPS.

Luftfartstilsynet har lagt vekt på å gi markedet god informasjon om innføringen av de nye felleseuropeiske bestemmelser om arbeids- og hviletid i EU-OPS, Subpart Q. Disse bestemmelsene representerer en nyvinning i europeisk sammenheng. Bestemmelsene er viktige både for flyselskapene og de ansatte besetningsmedlemmer. De nye reglene avviker fra de tidligere nasjonale bestemmelsene om dette. Luftfartstilsynet identifiserte tidlig overgangen til de nye bestemmelsene som en kritisk faktor i forbindelse med implementeringen av EU-OPS. Luftfartstilsynet valgte å følge opp dette med særskilt informasjon til markedet gjennom høringsbrev, AIC-er, informasjonsside på internett samt målrettede workshops og foredrag. Dette har etter Luftfartstilsynets vurdering gitt gode resultater, og bidratt til at overgangen til nytt regelverk i det vesentligste har vært udramatisk for Luftfartstilsynet og de berørte selskapene.

Det er i 2008 også lagt vekt på å drive informasjonsvirksomhet om passasjerrettigheter i fora hvor dette har vært naturlig, og generelt overfor passasjerene for å øke bevisstheten om passasjerenes rettigheter, jf. ovenfor punkt 1.5. Antallet klager økte sterkt i 2008, og arbeidet synes derfor å hatt effekt. Videre kan det spesielt nevnes at Luftfartstilsynet holdt en workshop om passasjerrettigheter og passasjeretilsyn i juni 2008 med deltakere fra sekretariatet for den nye klagenemnden, Forbrukerrådet, Forbrukerombudet og Forbruker Europa.

## 1.8 Tilrådninger

### 1.8.1 Status for tilrådninger fra SHT

Luftfartstilsynet har hatt stort fokus på oppfølging av tilrådninger i 2008, og har lukket i alt 41 tilrådninger i løpet av året. Vi har 106 åpne tilrådninger til behandling per 31. desember 2008. Tabellen nedenfor viser hvilket år de lukkede tilrådingene ble utstedt. Dessuten viser den gjenværende åpne tilrådninger per 31.12.2008 fordelt på hvilket år tilrådingen ble utstedt. Som det framgår av oversikten, har Luftfartstilsynet lukket alle tilrådninger utstedt før år 2000.

Utstedt år	1996	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	I alt
<b>Tilrådninger lukket i 2008</b>	1	1	0	5	1	0	8	7	6	10	2	<b>41</b>
<b>Åpne tilrådninger per 31.12.2008</b>	0	0	1	8	1	8	6	26	23	19	14	<b>106</b>

Siste åpne tilråding utstedt i 1996 ble gitt i rapport etter luftfartsulykke ved Namsos 27.10.1993. Årsaken til at det har tatt så lang tid å lukke tilrådingen, er at lukking forutsatte utvikling, innføring og godkjennelse av SCAT I-systemet, et satellittbasert innflygingshjelpemiddel.

Vi har også lukket ei tilråding fra 1999 som var den siste åpne tilrådingen vedrørende havariet med Cessna U206G ved Geirangerfjord 11.7.1998. Her har det vært en lang prosess hvor Cessna ei stund var inne i problematikken vedrørende passasjersikkerheten samt at Det Norske Veritas har vært innleid for å gjøre en risikovurdering av operasjoner med Cessna 206 med flottører, før Luftfartstilsynet kunne ta en avgjørelse som førte til lukking av tilrådingen.

Luftfartstilsynet får også i oppgave å følge opp tilrådingene som går mot flyprodusenter (for eksempel design) eller andre lands luftfartsmyndigheter. Dette er ofte en utfordring da disse ofte ikke synes at problemene/ potensialet er stort nok til å aksjonere på. Nå er EASA kommet på banen og Norge kan få hjelp til å legge press på utenlandske myndigheter og aktører. Et eksempel er oppfølging av tilrådingene i rapporten (SL8/2006) om luftfartsulykken ved Bergen lufthavn, Flesland, 31.1.2005 med OY-JRJ, hvor EASA har startet arbeidet rundt to tilrådingene i denne rapporten.

Luftfartstilsynet venter ikke på at SHT skal komme med en rapport før det aksjoneres. SHT-rapport 2008/01 som omhandler luftfartshendelse 27.11.2005 8NM vest av Fidje i Hordaland er et slikt eksempel, hvor tilrådingene i rapporten kunne svares ut raskt fordi tiltak allerede var gjennomført.

### 1.8.2 Utvikling i antall innrapporterte ulykker og hendelser

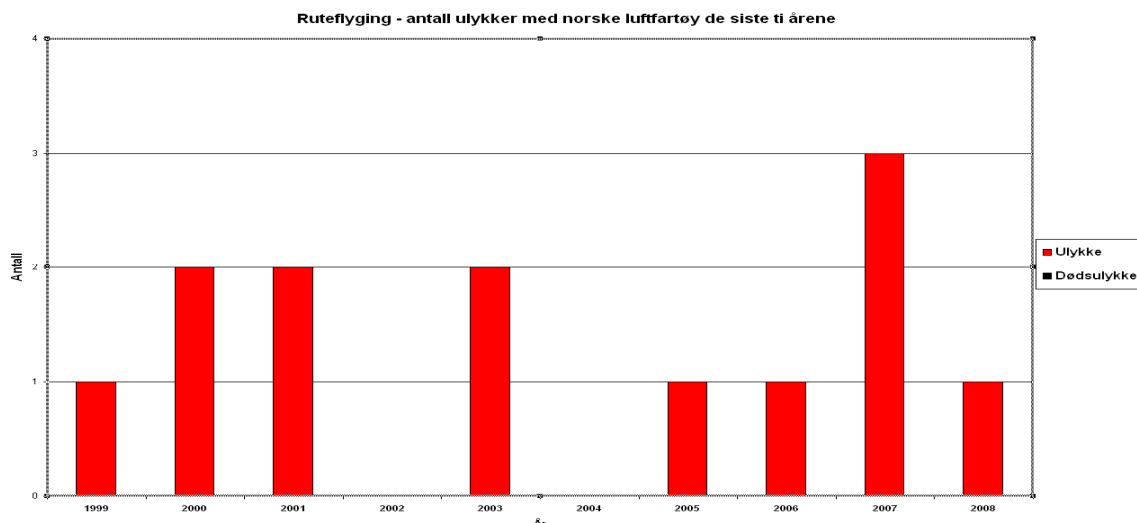
Det var totalt 16 ulykker med norskregistrert luftfartøy i 2008. To av ulykkene hadde fatalt utfall, med til sammen fire omkomne personer. I tillegg inntraff to ulykker med utenlandsregistrerte luftfartøy, den ene resulterte bare i materielle skader mens tre personer omkom da et russisk helikopter kolliderte med en bygning under innflyging til Kapp Heer på Svalbard.

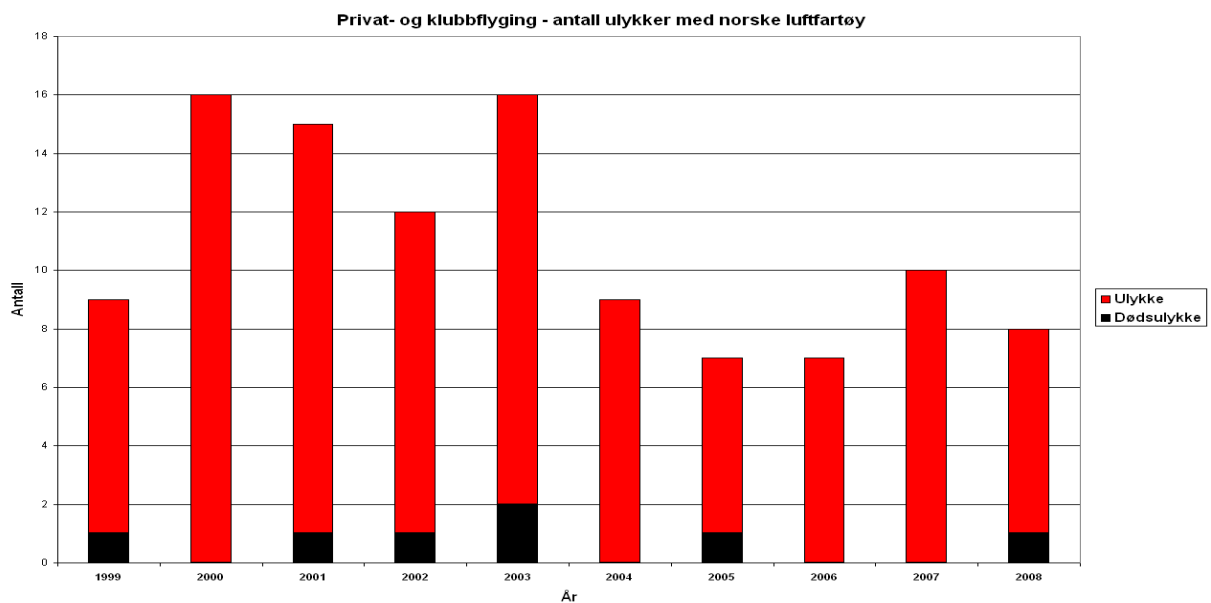
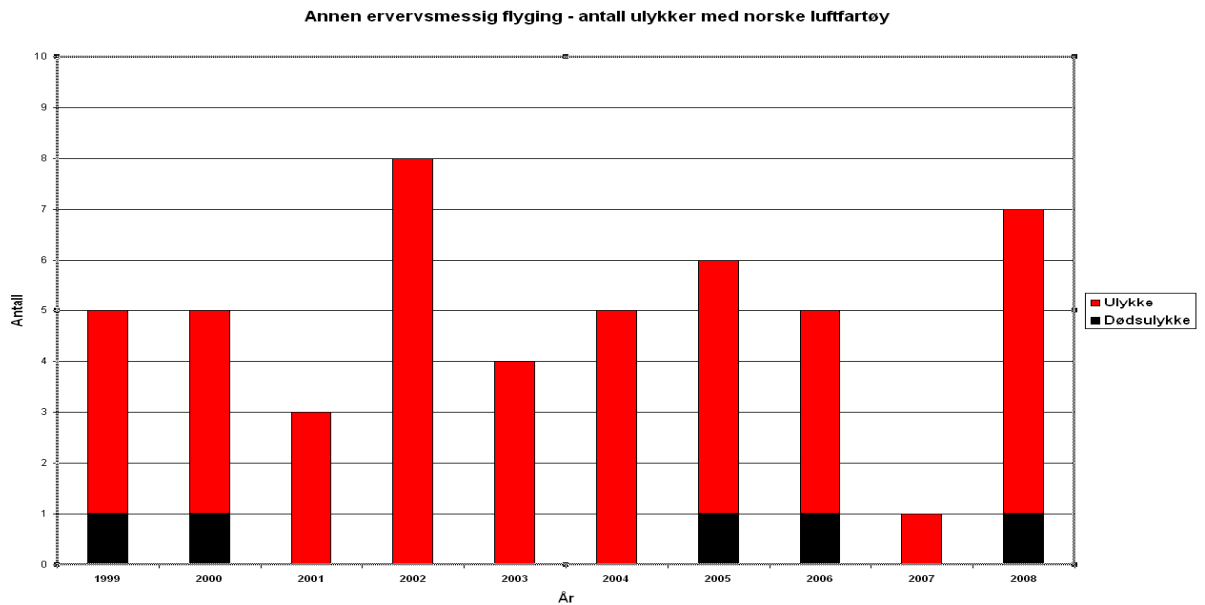
Ulykkene med norske luftfartøy fordeler seg på type flyging som gitt i oversiktene under. Den eneste ulykken innenfor ruteflyging fant sted under innflyging til Værnes da luftfartøyet kom inn i kraftig turbulens og to kabinansatte fikk alvorlige skader.

Innen annen ervervsmessig flyging var det til sammen sju ulykker med norske luftfartøy i 2008, inkludert en med fatalt utfall slik figuren under viser. Under selskapsintern opplæring i overvåkingsflyging utenfor Vestlandet mistet besetningen kontrollen over luftfartøyet som traff sjøen med stor kraft. Alle tre om bord omkom i ulykken.

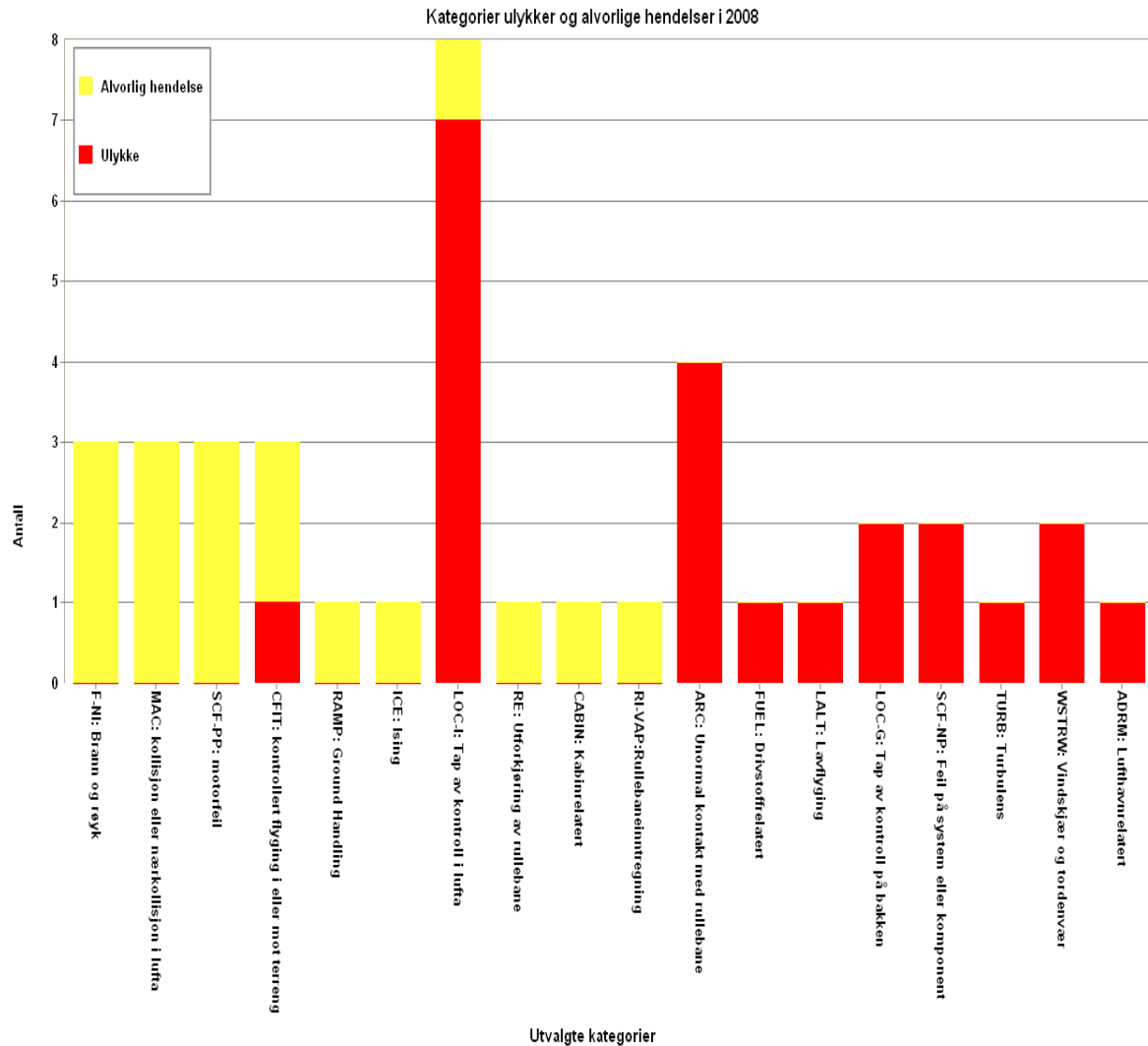
Utover normale ulykkestall for hovedtyper flyging gitt i oversiktene under, legger vi merke til at fem av sju ulykker innafor annen ervervsmessig flyging fant sted under opplæring – enten kommersiell skoleflyging eller selskapsintern opplæring. Videre er andelen av helikopter høy, hele fem av sju ulykker gitt i figuren under, i tillegg til helikopterulykken på Svalbard som er omtalt over.

Det var åtte ulykker innafor privat- og klubbflyging i 2008. En pilot mistet livet da han mistet kontrollen over seilflyet under opptrekk med wire. Seilflyet steilet og traff bakken hardt.



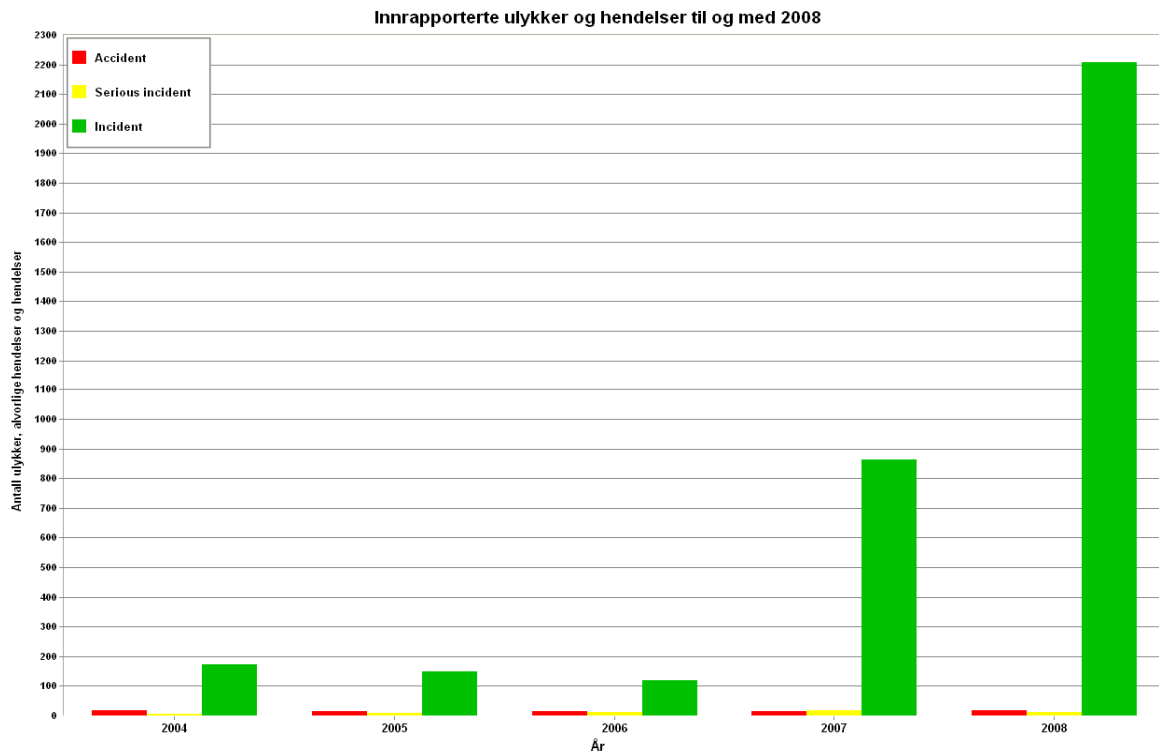


Foreløpig oversikt viser at majoriteten av ulykkene handler om tap av kontroll i lufta eller på bakken/rullebanen, uten at det er identifisert feil ved luftfartøyene. Kun to av ulykkene har hendelsesforløp som direkte knytter seg til feil eller mangler på luftfartøyene. Endelige årsaksforhold vil være beskrevet når Statens havarikommisjon for transport har avgitt rapport om saken. Det er i 2008 ikke registrert lufttrafikkrelaterte ulykker som involverer kollisjon mellom luftfartøy eller kollisjon mellom luftfartøy og andre bevegelige gjenstander, i lufta eller på bakken. Kategorier ulykker og alvorlige hendelser for 2008 er gjengitt i figur 4 under.



Luftfartstilsynet registrerer fortsatt økning i innrapporteringen av luftfartshendelser, i forlengelsen av endringer i rapporteringsforskriften og innføring av elektronisk rapportering. Figur 5 under viser antall ulykker og hendelser innrapportert de siste årene. Over 2200 saker er i 2008 behandlet og kvalitetssikret inn til nasjonal database for ulykker og hendelser. Disse sakene tilsvarer nærmere 2500 hendelsesrapporter, da forskriften forutsetter at flere forhold skal rapporteres fra forskjellige rapporteringsgrupper innafor norsk luftfart. Rapporter fra lufttrafikkjeneste, om lufttrafikkhendelser og interne ATM-spesifikke hendelser inngår delvis i nasjonal database for 2008. Fortsatt er det betydelige ekstraressurser knyttet til å kvalitetssikre denne informasjonen og til å rette åpenbare feil.

98 prosent av rapportene vi mottar om ulykker og hendelser kommer gjennom den elektroniske portalen Altinn. Dette gjør det mulig for Luftfartstilsynet å behandle saksmengden tross den store økningen vi har sett hittil.



Samtidig som mengden av innrapporterte hendelser har økt betraktelig, har Luftfartstilsynet formalisert standardiserte regler for koding og kvalitetssikring av informasjonen inn til nasjonal database for ulykker og hendelser – ECCAIRS. Denne standardiseringen i Norge foregår i samarbeid med EU og EASA som arbeider for en database på europeisk nivå, som på sikt skal være et nyttig bidrag i flysikkerhetsarbeidet sentralt i EU og for nasjonale myndigheter. Som følge av volumøkning og kvalitetsforbedring egner nå den nasjonale databasen seg for statistikker og oversikter på forskjellig nivå. Gjenbruk av denne sikkerhetsinformasjonen i fagavdelinger og på overordnet nivå i Luftfartstilsynet har økt og skal utvikles videre i 2009. Vi skal også arbeide for utvidet bruk av datamaterialet når det gjelder tilbakemelding til bransjen og oversikter til media.

I løpet av 2008 ble den praktiske gjennomføringen av EU-forordning 1321/2007 innarbeidet i Luftfartstilsynet. Vi er klare til at all innsamlet sikkerhetsinformasjon om ulykker og hendelser skal overføres automatisk ukentlig til den europeiske databasen. Løsningen fungerer tilfredsstillende og skjerper kravene til behandling i tilsynet.

## **Hovedmål 2: Luftfartstilsynet skal i samarbeid med Samferdselsdepartementet delta aktivt i internasjonale fora med særleg betydning for norsk luftfart**

### **2.1 Årsrapport om deltakelse og status i internasjonalt regelverksarbeid.**

Luftfartstilsynet deltar i ulike arbeidsgrupper av regelverksutvikling. I mange tilfeller blir vi anmodet om å delta. Dette er vi positive til og etterstreber deltagelse så langt vi kan ut i fra en vurdering av tilgjengelighet av ressurser og personell.

Luftfartstilsynet har deltatt i arbeidsgrupper i tilknytning til utarbeidelse av Implementing Rules i tilknytning til nytt security-regelverk. På bakgrunn av initiativ fra enkelte land, blant annet Norge, ble det etablert en særlig arbeidsgruppe som arbeidet med mulighet for særregler for små og mellomstore lufthavner, ut fra de særlige behov disse har. Arbeidsgruppens arbeid har resultert i forslag til Kommisjonsforordning som ventes vedtatt andre tertial 2009.

Luftfartstilsynet har i 2008 jobbet sammen med SD vedr. gjennomføring av ny 216/2008-forordning (EASA Basisforordning) og behov for tilpassningstekst til denne for gjennomføring i EØS-avtalen og implementering i norsk rett. Videre har LT fulgt med på de ulike høringer (NPAer) fra EASA i tilknytning til nye Implementing Rules under 216-forordningen hva gjelder OPS og FCL. Dette arbeidet vil Luftfartstilsynet fortsette med full tyngde i 2009. Det vil være nødvendig å prioritere, ut fra Norges særlige behov, hvilke regelverksprosjekter som det skal settes spesielt fokus på i tiden fremover, for eksempel operative krav for offshorevirksomhet.

Luftfartstilsynet har videre arbeidet mye med den såkalte SES II-regelverkspakken samt utvidelsen av EASA til ATM og flyplassområdet, i tett samarbeid med Samferdselsdepartementet. LT har her også spilt inn et forslag til endring av foreslåtte ER under utkastet til 216-forordningen hva gjelder behov for dispensasjonsmulighet for lufthavner med særlige behov.

Erfaringer fra 2008 viser at Norge blir hørt og får mulighet til å gi innspill. Det er i den forbindelse nødvendig å gjøre godt og grundig forarbeid. Det erfarer at det er en fordel at Norge har en kontinuitet på de fagområdene man velger å følge. Luftfartstilsynet har også erfart at det er nyttig å gjøre bruk av både samferdselsrådets kontaktnett og kompetanse og kompetansen til Norges nasjonale ekspert i EU-kommisjonen på flysikringsområdet.

### **Hovedmål 3: Luftfartstilsynet skal drive aktivt informasjonsarbeid overfor aktørane i luftfarten og samfunnet elles**

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 enveis og toveis kommunikasjon som vi mener er formålstjenlig for luftfartsmiljøet og brukerne av tjenestene i norsk luftfart og som er i samsvar med tilsynets overordnede målsetning om å være en aktiv pådriver for sikker og samfunnsnyttig luftfart.

Eksempel på slikt arbeid og slik dialog for Luftfartstilsynet er den årlige Luftfartskonferansen som i februar i år samlet rundt 300 deltakere. Konferansen videreføres og arrangeres i 2009 11. og 12. februar i Bodø med miljø og luftfartens miljøutfordringer på alle områder som overordnet tema.

I tillegg tok Luftfartstilsynet initiativ til og gjennomførte et besøk hos EASA i Köln for om lag 30 representanter for aktører i norsk luftfart i juni. Formålet var å skape en gjensidig forståelse mellom norske aktører og EASA-administrasjonen, og gi en generell orientering om hvordan forholdet mellom EASA og aktørene i luftfarten er. I tillegg ga det aktørene en gylden mulighet til å kommunisere direkte med en av de viktigste premissgiverne for aktørene i norsk luftfart.

Dette initiativet var så vellykket og tilbakemeldingene så positive, at Luftfartstilsynet også i 2009 vil ta initiativ til et besøk hos en internasjonal premissgiver for aktører i norsk luftfart. I mai vil det bli arrangert en reise til Brussel med planlagte besøk både hos Eurocontrol, den norske EU-delegasjonen og andre sentrale aktører. Dette har vi allerede fått forståelse for vil være et svært attraktivt tilbud som vi mener er essensielt for å skape en dypere forståelse for Luftfartstilsynets rolle og hvordan regelverksutviklingen i Europa foregår. I tillegg vil det være svært nyttig for bransjen å få en mer inngående forståelse for hvordan Norge arbeider for å få gjennomslag for særnorske interesser når regelverksutviklingsprosessen i Europa pågår. På denne turen vil også representanter for media bli inviterte til å være med siden vi mener at også norske medier har mye å lære om dette emnet.

Vi har en solid mediestrategi som vi hver dag bruker i kontakten med media, som for oss er den største kanalen for ekstern kommunikasjon. Resultatene av denne kontakten er svært synlige nesten hver eneste dag, og tallene for året som helhet må sies å være svært positive for Luftfartstilsynet.

Samtidig har vi som mange andre statlige etater utfordringer med mediene. Dette kom sterkest til syne i etterkant av offentliggjøringen av DIFI-rapporten som ga Luftfartstilsynet en stor del negativ medieomtale. Årsakene til at det ble så vidt negativt kan være flere. Men i medieanalysen er hovedårsaken at Luftfartstilsynet for sjelden blir kontaktet for kommentarer i sammenhenger der tilsynet blir skyteskive eller direkte kritisert. Dette er imidlertid klare brudd på pressens etiske regelverk (Vær Varsom-plakaten), der det klart går frem at enhver som utsettes for kritikk har rett til samtidig imøtegåelse eller tilsvarende. Dette synes det svært ofte mot og ukentlig må Luftfartstilsynet ta kontakt med medier som synder mot dette punktet, og som oftest blir dette beklaget av de mediene som bryter sitt eget etiske regelverk på denne måten.

Luftfartstilsynet inngikk i september kontrakt med ny leverandør av medieanalyse. Derfor er ikke tallene til og med september direkte sammenlignbare med tallene for perioden oktober til desember. Vi vil derfor begrense oss til å slå fast følgende:

- I. I 2008 har Luftfartstilsynet totalt hatt 980 medieoppslag, som er et gjennomsnitt på 2,7 oppslag hver dag. Antallet positive eller nøytrale oppslag for året som helhet er 81 prosent, noe Luftfartstilsynet er svært fornøyd med. Uten DIFI-saken hadde dette tallet vært mellom 90 og 95 prosent, og det er særdeles sterke tall til tilsynsmyndighet å være.
- II. Annonseverdien for medieoppslagene i trykte medier er beregnet til i overkant av 8 millioner kroner ved utgangen av året – dette er beløp som er justert for eventuelle negative medieoppslag.

For å skape et enda mer bevisst forhold til kommunikasjon internt og mot markedet og samfunnet totalt sett, har Luftfartstilsynet også satt et mål om å utvikle og implementere en ny langsiktig kommunikasjonsstrategi. Arbeidet med denne er nær slutført, og har vært svært grundig. Grunnlagsdokumentet som eksisterer i dag gir oversikt over mange av de utfordringene og ønskene Luftfartstilsynet har for kommunikasjonsarbeidet i tiden fremover.

Likevel har vi valgt å legge prosessen på is foreløpig, av flere årsaker:

- Det arbeides med en ny langsiktig strategi for Luftfartstilsynet. Det vil ikke være formålstjenlig å implementere en ny kommunikasjonsstrategi uten at denne er i tråd med eller forankret i den langsiktige strategien.
- Arbeidet med nye etiske retningslinjer for Luftfartstilsynet og prosessen for å bygge opp en felles internkultur i Luftfartstilsynet bør også være tilnærmet slutført for at vi kan forsikre oss om at den nye kommunikasjonsstrategien tar høyde for utfordringer som eventuelt dukker opp her
- Fornyings- og administrasjonsdepartementet skal etter planen sende ut sitt forslag til fornying av den statlige kommunikasjonspolitikken første halvår 2009 og det er også viktig å ta hensyn til denne før Luftfartstilsynet vedtar og implementerer sin nye kommunikasjonsstrategi

Luftfartstilsynet mener at vi gjennom å ta hensyn til disse momentene vil få en tidsriktig, oppdatert og ikke minst formålstjenlig kommunikasjonsstrategi for årene fremover.

Det tas uansett sikte på at den nye langsiktige kommunikasjonsstrategien for Luftfartstilsynet skal vedtas og implementeres i løpet av 2009.

Gjennom 2008 har Luftfartstilsynet arbeidet aktivt med å forbedre og videreutvikle relasjonene til aktører i norsk og internasjonal luftfart. Dette har i all hovedsak blitt gjort gjennom besøk hos aktørene, noe som har resultert i gode tilbakemeldinger fra markedet og andre. Luftfartstilsynet har etter deres mening fått en klarere og mer enhetlig kommunikasjonsatferd, noe som i all hovedsak skyldes en langt tettere kontakt mot aktørene. Vi mener at dette på sikt også vil bedre forståelsen for Luftfartstilsynets oppgaver og samfunnsrolle og er noe vi også i fortsettelsen kommer til å prioritere i noen grad.



## Hovedmål 4: Luftfartstilsynet skal sjå til at regelverket er nyttig i høve til formålet, oversikteleg, fullstendig og oppdatert

### 4.1 Gjennomføring av nytt internasjonal regelverk i 2008

Luftfartstilsynet har i 2008 gjennomført et omfattende arbeid med implementering av internasjonalt regelverk.

Oversikten under viser aktiviteten i 2008 når det gjelder gjennomføring av regelverk med opprinnelse i EU og JAA.

<b>FORSKRIFT</b>	<b>DATO</b>	<b>ENDRING</b>
Forskrift om støyemisjon fra luftfartøy	FOR-2008-02-01-102	Ny forskrift
Forskrift om endring i forskrift 14. mai 2007 nr 513 om samvirkningsevnen i Det europeiske nett for lufttrafikkstyring  <i>(Gjennomfører forordning (EF) 633/2007 om krav til overføringsprotokoller som skal brukes i meldingsutveksling mellom lufttrafikkjenesteenheter)</i>	FOR-2008-02-04-106	Endrer FOR-2007-05-14-513
Forskrift om endring i forskrift 14. mai 2007 nr 513 om samvirkningsevnen i Det europeiske nett for lufttrafikkstyring  <i>(Gjennomfører forordning (EF) 1265/2007 om fastsettelse av kanalavstand ved talekommunikasjon mellom luft og bakke i Det felles europeiske luftrom.)</i>	FOR-2008-04-29-414	Endrer FOR-2007-05-14-513
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)  <i>(3 endringer som gjennomfører endringer i svartelistingsforordningen)</i>	FOR-2008-04-15-358 FOR-2008-07-28-834 FOR-2008-11-17-1218	Endrer FOR-2007-12-04-1353
Forskrift om gjennomføring av felleseuropeiske bestemmelser om medisinske krav for tjenestegjørende på luftfartøy, BSL JAR-FCL 3 (Flight Crew Licencing) endring 5	FOR-2008-06-19-617	Ny forskrift <i>(opphever FOR-2006-07-05-887)</i>
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	FOR 2008-06-20 nr 640	Endrer FOR-2008-02-21-189
Forskrift om endring av forskrift om sertifisering med videre av flygeledere (BSL C 3-1) og Forskrift om endring av forskrift om utdanningsorganisasjoner for flygeledere med videre (BSL C 3-2)  <i>(Forskriftsendringene gjennomfører EUs flygelederdirektiv - direktiv 2006/03 EF)</i>	FOR 2008-10-24 -1155  FOR-2008-10-24-1156	Endrer FOR -2003-10-25-1301  Endrer FOR-2003-10-25-1302

### 4.2 Nytt nasjonalt regelverk

Oversikten under viser aktiviteten i 2008 når det gjelder utviklingen av nasjonalt regelverk.

<b>FORSKRIFT</b>	<b>DATO</b>	<b>ENDRING</b>
Forskrift om flyværtjeneste (publisert som BSL G 7-1)	FOR-2008-01-28-81	Ny forskrift
Forskrift om endring i forskrift om utforming av små helikopterplasser	FOR-2008-02-22-196	Endrer FOR-2004-04-16-629
Revisjon av BSL C 7-serien: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Forskrift om oppheving av flytekniske forskrifter</li> <li>• Forskrift om endring i forskrift om generelle bestemmelser om utstedelse av luftfartssertifikater (BSL C 1-1 a)</li> <li>• Forskrift om krav for utstedelse, utvidelse og fornyelse av nasjonal rettighet for vedlikehold av luftfartøy (BSL C 7-1)</li> <li>• Forskrift om oppheving av generell forskrift om flytekniske sertifikater (BSL C 7-1)</li> </ul>	FOR-2008-06-19-615  FOR-2008-06-19-613  FOR 2008-06-19-614  FOR-2008-08-29-967	Endrer FOR-2000-12-20-1673  Ny forskrift
Forskrift om medisinske krav for utstedelse og forlengelse av legeattest klasse 3 til flygeledere med mer.	FOR 2008-11-03-1215	Opphever FOR-2002-06-18-680
Forskrift om endring i forskrift om utforming av store flyplasser (BSL E 3-2), forskrift om bakketjeneste ved flyplasser (BSL E 4-1) og forskrift om plasstjeneste (BSL E 4-2)	FOR 2008-12-16-1468	Endrer: FOR-2006-07-06-968, FOR-2003-06-27-935, FOR- 2004-04-27-670
Forskrift om autorisasjon mv for utøvelse av lokal flygeinformasjonstjeneste, AFIS og HFIS (publisert som BSL C 3-3)	FOR 2008-12-19-1574	Ny forskrift

### 4.3 Igangsatte regelverksprosjekter

Gjennomføring av Kommisjonsforordning 1315/2007 on safety oversight in air traffic management (ESARR 1)
Gjennomføring av kommisjonsforordning 8/2008 amending Council Regulation No 3922/91 as regards common technical requirements and administrative procedures applicable to commercial transportation by aeroplane (EU-OPS)
Gjennomføring av kommisjonsforordning nr. 1220/2008 on the extention of the period of validity referred to in Article 2c(3) of Regulation No 1702/2003
Gjennomføring av Kommisjonsforordning 351/2008 om gjennomføring av SAFA-direktivet med hensyn til prioritering av rampeinspeksjoner samt gjennomføring av Kommisjonsdirektiv 2008/49 om endring av vedlegg II til SAFA-direktivet
Innføring av JAR-FCL 1 (fly) amendment 7 samt innføring av JAR-FCL 2 (helikopter) amendment 6 samt endring av BSL C 5-2a om flytelefonisertifikat
Ny basisforordning 216/2008 og kommende Implementing Rules - Ett prosjekt følger OPS og FCL mv - Ett prosjekt følger ATM og flyplass
Gjennomføring av Kommisjonsforordning om "Requirements for the coordinated allocation and use of Mode S interrogator codes".
Forskrift om gjennomføring av forordning 482/2008 om software safety assurance system
Revidering av BSL D 3- 1 – Driftsforskrift for ikke-erhvervsmessig luftfart med fly (privatflyging)

Ny forskrift om syntetiske flygetrenere
---

#### 4.4 Generelt om regelverksarbeid

I tillegg til de ovennevnte forskrifter har Luftfartstilsynet gitt omfattende bistand til Samferdselsdepartementet i forbindelse med utarbeidelse av forskrifter og implementering av internasjonalt regelverk der forskriftskompetansen ligger til departementet. Som eksempel kan nevnes innføring av EU-OPS og regelverk på securityområdet.

For regelverksutviklingen i Luftfartstilsynet er det satt en del generelle prinsipper:

- Det er ønskelig med regelverk som i størst mulig grad legger opp til systemtilsyn
- Det er ønskelig med autorisering fremfor sertifisering
- Arbeid med særregler ut over hva som følger av EU-regelverk og ICAO-standarder prioriteres ikke med mindre særskilt behov for dette er utredet og vurdert.
- Forenkling/opprydding/brukervennlighet

Luftfartstilsynet har særlig under siste halvdel av 2008 benyttet satt inn store ressurser på å følge utvidelsen av EASAs kompetanse i forbindelse med vedtakelsen av ny EASA basisforordning (forordning 216/2008). Luftfartstilsynet har utarbeidet utkast til EØS-notat for 216-forordningen, og har nedsatt en tverrfaglig prosjektgruppe med ansvar for arbeidet med de kommende Implementing Rules under 216-forordningen. I 2008 har dette i det vesentligste bestått i arbeid med høringene NPA 2008-17 og NPA 2008-22, samt internt informasjonsarbeid om det nye regelverket og EASAs valg av struktur for regelverket (Total System Approach).

#### 4.5 Gebyrforskriften

Arbeidet med kartlegging av grunnlag, samt beregning av tidsbruk og kostnader knyttet til hver enkelt forretning, har vært svært omfattende og har tatt mye tid i 2008. Utkast til gebyrforskrift ble vedtatt av Samferdselsdepartementet i desember 2008 og trådte i kraft fra 1. januar 2009. Luftfartstilsynet ønsker å peke på at det også i 2009 må arbeides med beregning av tidsbruk og kostnader for hver enkelt forretning, basert på de første erfaringene med ny gebyrforskrift, og ut fra de endringer som sees i tilknytning til strukturendringer i norsk luftfart. Videre er det viktig at også gebyrforskriften vurderes i lys av endret tilsynsmetodikk, særlig så langt det gjelder implementering av forordning (EF) nr. 216/2008.

#### 4.6 Nordisk regelverkssamarbeid i 2008

I 2008 har det ikke vært noen særskilte nordiske samarbeidsprosjekter på regelverksområdet.

### **Hovedmål 5: Luftfartstilsynet skal i kraft av sin fagkompetanse og gjennom effektive interne rutinar yte god service som sakkyndig innfor luftfartsområdet**

#### 5.1 Rapportere status for arbeidet med nytt kvalitetssystem

I 2008 ble det opprettet en intern revisorgruppe ledet av kvalitetssjefen. Revisjonsgruppa gjennomførte 14 interne revisjoner for å kartlegge situasjonen i forhold til standarden. Resultatet av disse revisjonene vil bli brukt i det videre arbeidet med å utarbeide et nytt kvalitetssystem for hele Luftfartstilsynet. Luftfartstilsynet har vedtatt å bruke ISO 9001-standarden i arbeidet med kvalitetssystemet. Vi har også opprettet et kvalitetsutvalg bestående av Luftfartsdirektøren, kvalitetssjefen, avdelingsdirektørene, informasjonsdirektøren og sjefslegen. Kvalitetssjefen ble ansatt og tiltrådte den 1. september 2008.

Arbeidet med kvalitetssystemet fortsetter i 2009 og påregnes ferdig i løpet av 2010. I henhold til en utarbeidet tidsplan skal kvalitetspolitikk, kvalitetsmål, prosesser og en del prosedyrer, spesielt på overordnet nivå, være på plass i løpet av 2009. Luftfartstilsynet skal dessuten fortsette med interne revisjoner i 2009.

## **5.2 Sikring av forvaltningskompetanse**

Også i 2008 har det vært stor grad av nyrekruttering til LT. Dette skyldes i hovedsak at det har vært behov for å rekruttere personell når noen slutter i Oslo og Bodø. I tillegg er LT tilført nye oppgaver som har gjort det nødvendig å øke bemanningen på flere områder. Til tross for stor konkurranse i markedet om arbeidskraft har det vært mulig å besette alle utlyste stillinger med godt kvalifisert personell. LT har i den forbindelse tatt i bruk ulike virkemidler for å kunne tiltrekke seg aktuelle kandidater; lønn, pendling, fjernarbeid etc.

Luftfartstilsynet har i 2008 mottatt 49 klager på forvaltningsvedtak. 20 av disse klagen gjelder klage på vedtak om vurdering av vandel i forbindelse med utstedelse av ID-kort. For øvrig fordeler klagen seg på konsesjonssaker, saker om teknisk/operativ godkjenning av hindervarslingsutstyr, klager på vedtak hjemlet i EASA-regelverket (vedlikeholdsforskriften) samt medisinske klagesaker.

## **5.3 Orientering om fremdriften i arbeidet med nytt fagsystem**

Dagens fagsystem er lite egnet som verktøy for de oppgaver LT skal løse. Det er i tillegg basert på en teknologi som det er tilnærmet umulig å skaffe support til.

Det er nedsatt en egen prosjekt gruppe som har hatt i oppdrag å utarbeide en kravspesifikasjon for et nytt system. Dette arbeidet er avsluttet og det gjøres klar for offentlig anbudsinnbydelse. Ennå gjensår å avklare finansiering av et nytt system.

## **5.4 Orientering om deltakelsen i internasjonale tilsynsoppdrag**

Det har i 2008 ikke vært like stor aktivitet som tidligere år på teknisk side, men det har vært en del nye aktiviteter. Q400 problematikken har tatt mye plass internasjonalt. Det er søkt om deltagelse i EASA's standardiserings-inspeksjoner (MAST-Inspeksjoner), men dette trer ikke i kraft før neste år.

Luftfartstilsynet har avgitt til sammen to securityinspektører (to ukeverk) til EU kommisjonens securityinspeksjoner. (Lisboa og London) i 2008. Vi deltar også i Eurocontrols ESIMS program med revisor.

På det flymedisinske området har vi deltatt i Medical Standardisation Team Visit Lisboa/Portugal på oppdrag av European Aviation Safety Agency (EASA)

## **Hovedmål 6: Luftfartstilsynet skal ha aktivt samarbeid og dialog med Forsvaret for å sikre ei best mogleg koordinering mellom sivil og militær luftfart**

### **6.1 Samarbeid om etablering av fleksibel bruk av norsk luftrom. Rapportering om fremdriften i prosjektsamarbeidet**

LT har etablert en ekspert gruppe bestående av representanter fra Avinor, forsvaret og LT. Det pågår arbeid med å utarbeide prosedyrene for Flexible Use of Airspace(FUA) i Norge.

### **6.2 Bistå forsvaret med etablering av eget tilsyn. Rapportere status i bistandsarbeidet til forsvaret med etablering av tilsyn basert på EASA-standard.**

Det har vært kontakt med forsvaret i sakens anledning, men forsvaret har ikke bedt om konkrete tiltak. Luftfartstilsynet er beredt på å ta imot hospitanter fra forsvaret.

## 7 Øvrig rapportering

### 7.1 Inkluderende arbeidsliv (IA): Likestilling, bemanning, sykefravær og integrering.

#### 7.1.1 Bemanning/ Likestilling

Ved utgangen av 2008 var det 163 fast ansatte i Luftfartstilsynet, derav 57 kvinner og 106 menn. Kvinneandelen i Luftfartstilsynet er på 35%.

Av 25 lederstillinger på ulike nivåer i 2008 var det 7 kvinner. Det ble tilsatt i 2 lederstillinger i 2008, og begge var menn.

Gjennomsnittsalderen i Luftfartstilsynet er på 47,37 år.

#### 7.1.2 IA- arbeidet og sykefravær:

Luftfartstilsynets mål for IA-arbeidet 2008-2009:

- 1 Målsettingen er å holde sykefravær under 4%, samt unngå økning i sykefravær gjennom god IA oppfølging og forebyggende IA – tiltak.

Aktiviteter	Ansvarlig	Oppfølging/ bistand	Tidsfrist	Kommentarer/ status
Oppfølging av sykefravær i tråd med interne IA rutiner	Ledere	Personal	Løpende	
IA kurs for ledere ift. aktuelle tema jf. arbeidslivssenterets kurskatalog	AP i samarbeid med Arbeidslivssenteret	Personal		HMS-temadag
Sykefravær pr avdeling/seksjon og totalt, gjennomgås hvert kvartal og hvert år.	Lederne får statistikk fra AP for sin avd/ seksjon. AP rapporterer til AMU.	AP	01. febr 01. mai 01. aug 01. nov	Oppstart 01. feb 2008

- 2 Luftfartstilsynet vil ta imot minimum 1 person på arbeidstrening pr år.

Aktiviteter	Ansvarlig	Oppfølging/ bistand	Frist	Kommentarer/ status
Utarbeide kravspesifikasjon/stillings- instruks til NAV arbeid eller Bodø Industrier, som sender over CV på aktuell kandidat(er) – eller ved direkte henvendelse fra disse med forespørsel i forbindelse med navngitt person.	AP i samarbeid med aktuell seksjon/avd.			LT godkjenner om vedk. fyller de nødv. vilkår. Noen kontrakter løper i 7 uker m/ mulighet til forl. LT har da opp- læringsansvar. I den perioden er arb.giver-/ lønns-/ forsikringsansvar hos NAV og/eller Bodø Industrier.

- 3 Målrettede tiltak for å hindre for tidlig pensjoneringsalder for ansatte som vurderer ”tidlig” pensjonsalder

Aktiviteter	Ansvarlig	Oppfølging/ bistand	Tidsfrist	Kommentarer/ status
-------------	-----------	------------------------	-----------	------------------------

Oppfølging av ansatte som vurderer AFP som innebærer dialog og kartlegging av hva arbeidsgiver kan gjøre som evt.kan bidra til forlengelse av yrkesaktivitet.	Leder/personal	personal	løpende	
God dialog/oppfølging og samarbeide i forhold til ansatte som er sykemeldte	Leder	Personal Arbeidslivssenteret Hemis		

*Kommentarer :*

Luftfartstilsynet jobber målrettet for at arbeidsmiljøet skal være så godt både fysisk og mellommenneskelig at det bidrar til trivsel, læring og utvikling hos hver enkelt medarbeider. Ved å jobbe for et aktivt og faglig stimulerende arbeidsmiljø, oppnår vi at våre medarbeidere ønsker å tilhøre organisasjonen.

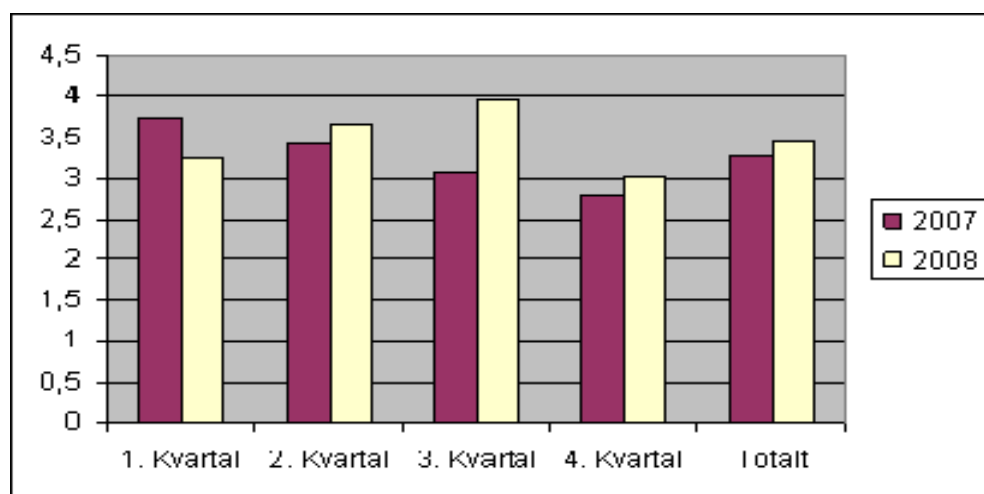
Luftfartstilsynet har over tid hatt lavt sykefravær og generelt følges sykefraværet godt opp i tråd med interne IA rutiner. Kortidsfraværet er også jevnt og har ikke behov for annen fokus enn at lederne har oppmerksomhet og fokus når det er nødvendig. Vi har av den grunn som målsetting å opprettholde sykefravær under 4 %.

Som nasjonal myndighet innen norsk sivil luftfart har Luftfartstilsynet ved rekruttering høy bevissthet på hvilke kompetansekrav som settes til ledige stillinger. Det har generelt sett vært svært få søkere med redusert funksjonsevne. Vi har imidlertid fokus på dette i hver tilsettingssak og har hatt dialog med kvalifiserte kandidater som har informert om redusert funksjonsevne. Dette arbeidet knyttet til rekruttering vil vi fortsatt gjøre i tråd med gjeldende regler. Vi ser for oss at vi kan bistå yrkeshemmede gjennom å gi erfaring fra yrkeslivet. Av den grunn har vi målsetting om å bidra med arbeidserfaring gjennom arbeidstrening i LT.

Pensjoneringsalder for ansatte som går av med pensjon i Luftfartstilsynet har over tid vært relativt høy. Det er generelt sett få som går av med AFP. Vi har likevel fokus på dette idet det kan være avdelingsvis forskjeller på ønske/behov knyttet til pensjonsalder. Vi følger derfor opp og vurderer tiltak knyttet til hver enkelt som vurderer pensjon.

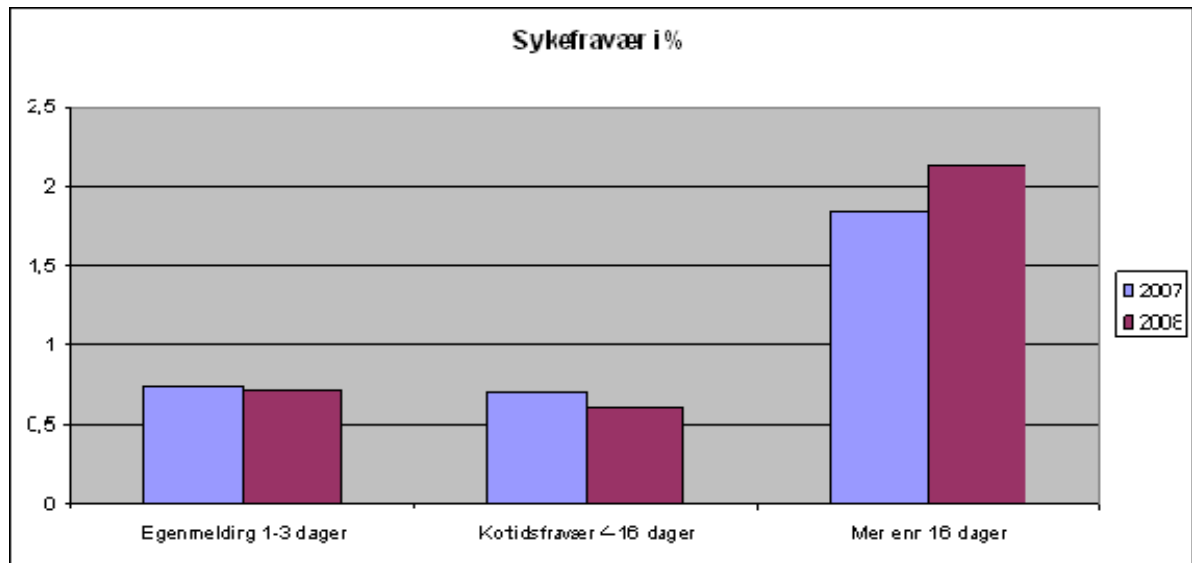
*Sykefravær for hele 2008:*

Totalt sykefravær for 2008 er 3,46 %, noe som er en økning sett i forhold til 2007 hvor sykefraværet var 3,28 %. Kvartalsvis fordeler sykefraværet seg slik de to siste år:



Som det fremgår har sykefraværet i 2007 gått jevnt nedover i hele 2007. I 2008 har sykefraværet gått opp de 3 første kvartal for så å reduseres i 4 kvartal.

Totalt sykefravær for hele 2007 og 2008 fordeler seg slik fordelt på kort og lang sikt:



Som det fremgår er kortidsfraværet relativt jevnt, mens langtidsfraværet har økt noe.

Generelt sett så følges sykefraværet opp i tråd med rutiner. Dette arbeidet prioriteres av lederne og fungerer godt. Målet om sykefravær lavere enn 4 % har vi nådd. Selv om sykefraværet har økt noe fra 2007 til 2008 har vi gjennom interne rutiner god oversikt over hvert enkelt sykefraværstilfelle, og har knyttet opp særskilte tiltak der det er behov.

### 7.1.3 Integring og inkludering av personer med innvandrerbakgrunn.

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 2008 ble det tilsatt i 17 faste stillinger, hvorav 1 har innvandrerbakgrunn.

### **7.2 Grønn stat**

Det har i 2008 ikke vært aktivitet innenfor dette området.

### **7.3 Oppfølging av handlingsplanen for miljø og samfunnsansvar i offentlige anskaffelser.**

LT har i 2008 ikke gjennomført særlige tiltak på dette området.

## **12 Økonomisk rapportering - Forklaringer til statsregnskapet**

### **12.1 Presentasjon av regnskapstall fra statsregnskapet for 2008\*)**

**Kapittel 1313**

Post	Underpost	Beløp	Bevilgning	Avvik
01	11 Stillinger	88 762 907		
	12 Ekstrahjelp	0		
	13 Bistillinger	1 032 258		
	17 Styrer, råd utvalg	0		
	18 Trygder, pensjon	7 721 018		
<b>Sum lønn og godtgjørelse.</b>		<b>97 516 183</b>		
Post	Underpost	Beløp		
01	21 Maskiner, inventar, utstyr	3 070 993		
	22 Forbruksmateriell	835 525		
	23 Reiseutgifter, kurs, m.v.	23 577 717		
	24 Kontortjenester	8 270 586		
	25 Konsulenttenester m.v.	5 432 463		
	26 Andre driftskostnader	15 561 785		
	27 Vedl.hold og dr. trsp.m.	523 631		
	28 Vedlikehold av bygg/anl.	20 625		
	29 Drift av bygning, lokalleie	17 676 549		
<b>Sum andre driftsutgifter</b>		<b>74 969 872</b>		
<b>Sum kapittel 1313, post 01</b>		<b>172 486 055</b>	<b>165 299 000</b>	<b>7 187 055</b>

**Kapittel 4313**

Post	Underpost	Beløp	Bevilgning	Avvik
<b>Sum post 01</b>	<b>Inntekter fra tilsyn</b>	<b>117 415 971</b>	<b>113 300 000</b>	<b>4 115 971</b>
02	11 Refundert, fakturert	12 712 892		
16	11 Refundert fødselspenger, lønn	640 625		
18	11 Refusjon sykepenger, lønn	962 852		
<b>Sum post 02, 16 og 18 – Refusjoner</b>		<b>14 316 369</b>	<b>0</b>	<b>14 316 369</b>
<b>Sum kapittel 4313</b>		<b>131 732 340</b>	<b>113 300 000</b>	<b>18 432 340</b>

**Kapittel 5309**

Post	Underpost	Beløp	Bevilgning	Avvik
29	Tilfeldige inntekter – ymse	108 974	0	108 974

<sup>7)</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 2008 en samlet bevilgning på kr 165 299 000. Av dette var ordinært bevilgede midler kr 149 200 000, kr 299 000 var overført fra 2007, kr 3 800 000 var kompensasjon for lønnsoppgjøret og kr 12 000 000 kom som en ekstrabevilgning.

I forbindelse med stor aktivitet i markedet pådro Luftfartstilsynet seg i 2008 ekstra utgifter til overtid og reisetid. Luftfartstilsynet hadde også tunge organisasjonsprosjekter innen etikk og kultur som krevde både økonomiske og personalmessige ressurser. Det ble derfor søkt om en kostnadsøkning på kr 3 millioner. Luftfartstilsynet ble i st.prp. nr. 24 (2008-2009) gitt en økt kostnadsbevilgning med kr 12 millioner.



Lønnsutgiftene utgjorde for 2008 ca 56 % av Luftfartstilsynets samlede utgifter. Dette er på tilsvarende nivå som i 2007. I 2006 var andelen 3 prosentpoeng høyere og i 2005 1 prosentpoeng lavere. De totale utgiftene ble på kr 172 486 055. Tar en hensyn til refusjoner har det vært et samlet underforbruk i forhold til total utgiftsramme på kr 7 129 314. I tillegg er det søkt om bruk av merinntektsfullmakt på kr 3 300 000. Maksimal overføring til 2009 kr 8 250 000 er søkt innvilget.

#### *Inntekter fra tilsynsvirksomheten, kapittel 4313, post 01*

Luftfartstilsynet nådde inntektsrammen for 2008 på kr 113,3 millioner. I løpet av året ble det utarbeidet en prognose på inntektene for 2008 som resulterte i et tilleggskrav på kr 12 millioner. Dette er inkludert i den presenterte inntektsrammen. Tilsvarende tall for 2007 var kr 102,1 millioner. Korrigerer vi for økte gebyrsatser viser tabellen nedenfor at vi har en større aktivitet i markedet sammenlignet med året før (tabellen er noe endret fra tidligere rapporteringer).

År	Inntektsramme	Regnskap	Gebyrøkn %	Gebyrøkning	Økt aktivitet
2005	90 600 000	92 888 000	2,0 %	1 776 471	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	3,9 %	3 830 000	17 000
2008	113 300 000	117 415 000	6,6 %	6 743 000	8 495 000

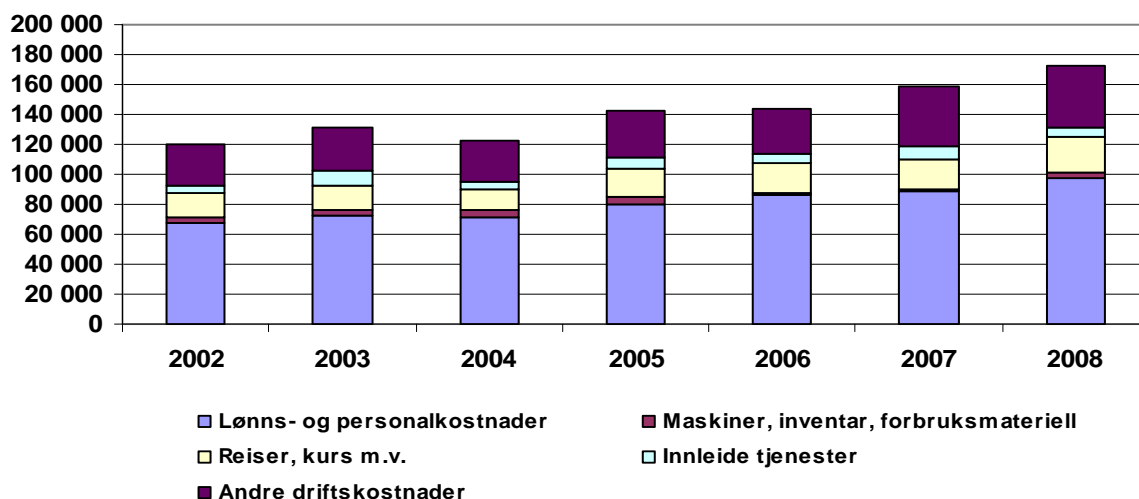
#### *Refusjoner, kapittel 4313, post 02, 16 og 18*

Det vesentlige av merinntekten 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 2008

Tabellen nedenfor viser at Luftfartstilsynet over år har hatt en gradvis økning av de totale kostnader mens andelen lønnskostnader er på samme relative nivå som året før. Andelen reisekostnader utgjør 1 prosentpoeng mer i 2008, mens innleide tjenester er redusert med 2,5 prosentpoeng i forhold til 2007. Andel inntekter utgjør i 2008 68 %, en økning på 3,4 prosentpoeng fra året før.

**Driftsutgifter**



Med vennlig hilsen

Heine Richardsen  
luftfartsdirektør

Astrid Nordahl  
avdelingsdirektør  
Administrasjonsavdelingen