



LUFTFARTSTILSYNET
CIVIL AVIATION AUTHORITY

Årsrapport 2000



INNHALDSFORTEGNELSE

1.	VIRKSOMHETSKRAV OG VIRKSOMHETSIDÉ	4
2.	FLYSIKKERHETSUTVIKLINGEN I SIVIL LUFTFART	4
2.1	UTVIKLINGEN INNEN ERVERVSMESSIG FLYGING	5
2.1.1	Utviklingen innen ruteflyging	5
2.1.2	Utviklingen innen annen kommersiell flyging.....	6
2.1.3	Utviklingen innen helikoptertrafikk på kontinentalsokkelen.....	6
2.2	UTVIKLINGEN INNEN ALLMENNFLYGING OG LUFTSPORT	7
2.2.1	Utviklingen innen privat- og klubbflyging	7
3.	LUFTFARTSTILSYNETS MÅL OG RESULTATER	8
3.1	SIVILE LUFTFARTSORGANISASJONER OG LUFTFARTØY	8
3.1.1	Ervervsmessig lufttransport og flyging	9
3.1.2	Helikoptertrafikken på kontinentalsokkelen.....	11
3.1.3	Allmennflyging og luftsport	13
3.1.4	Norges Luftfartøyregister.....	15
3.2	FLYPLASSER OG FLYSIKRINGSTJENESTER	15
3.2.1	Flyplasser.....	16
3.2.2	Flysikringstjenester.....	17
3.3	REGELVERKSUTVIKLING	19
3.4	PERSONELL I SIVIL LUFTFART	19
3.4.1	Flygere, kabinbesetning, flygeledere og flyteknikere	19
3.4.2	Kontrollanter.....	23
3.5	EFFEKTIV OG SERVICEORIENTERT ORGANISASJON	24
3.5.1	Effektiv ressursbruk og riktig servicenivå.	24
3.5.2	Aktiv dialog med brukerne	26
3.5.3	Personalpolitikk – bemanningsutvikling og kompetanseutvikling	27
3.5.4	Deltakelse i internasjonale fora	29
3.5.5	Et selvfinansiert Luftfartstilsyn?	30
4	MILJØ – UTSLIPP OG STØY	30
4.1	Traséprosjektet - Gardermoen.....	30
4.2	Lovendring knyttet til fly med høye støyverdier.....	31
5.	ÅRSREGNSKAPET	32
5.1	Presentasjon av regnskapstall fra statsregnskapet for 2000.....	32
5.2	Økonomisk utvikling i Luftfartstilsynet i 2000	34
vedlegg 1	Organisasjonssammensetning pr. 31.12.2000.....	36
vedlegg 2	Lufartstilsynets analyseproduksjon i 2000.....	37
vedlegg 3	Ordfliste - luftfartstilsynets (lts) årsrapport	38

LUFTFARTSTILSYNET – ETABLERT 1.1.2000

Luftfartstilsynet har i sitt første år som selvstendig forvaltningsmyndighet hatt et høyt aktivitetsnivå. Parallelt med å utvikle organisasjonen og nye ansvarsområder har vi vært operative og ivaretatt våre tilsynsoppgaver og service til markedet.

De tradisjonelle tilsynsoppgaver som tidligere lå i Luftfartsinspeksjonen (Luftfartsverket) ble overtatt av Luftfartstilsynet. I tillegg fikk vi en rekke nye og viktige oppgaver. Et resultat av dette er at vi må utvikle regelverk, tilsynsmetodikk, ny kompetanse og organisatoriske tilpasninger til vår nye virkelighet.

Luftfartstilsynet er opptatt av å framstå som et moderne og proaktivt tilsyn, noe som innebærer at vi må drive vår virksomhet på en effektiv måte for å oppnå gode resultater. I 2000 utarbeidet Luftfartstilsynet sin treårige strategi med tilhørende målstruktur. På bakgrunn av denne utviklet vi årsplan og budsjett. Gjennom året har vi foretatt tertialrapportering på status og avvik internt og til etatsmøtene med Samferdselsdepartementet.

I årsrapporten opererer vi med ulike former for resultater. Vår hovedoppgave er å ivareta flysikkerhet i sivil luftfart, og vi tar derfor utgangspunkt i oppdaterte statistikker og analyser for ulykker og hendelser i luftfarten. Deretter rapporterer vi på våre aktivitetsområder som tilsynsmyndighet.

Resultatrapporteringen skal på sikt forbedres. Dette gjelder både i forhold til våre overordnede mål for flysikkerhet og i forhold til våre kvalitets- og effektivitetsmål for myndighetsutøvelse, service og øvrige forvaltningsmessige oppgaver. Utfordringen blir å utvikle indikatorer og systemer som gir mer resultatrapportering.

Selv om vi har brukt mye tid på å bygge opp organisasjonen og systemene rundt den, er det viktig for meg å presisere at det alltid er flysikkerhet som har første prioritet. Det gjelder for alle medarbeidere i Luftfartstilsynet.

Årsrapporten ligger på Luftfartstilsynets hjemmeside på internett: www.luftfartstilsynet.no.



Per-Arne Skogstad
luftfartsdirektør

1. VIRKSOMHETSKRAV OG VIRKSOMHETSIDÉ

Luftfartstilsynet skal bidra til at den sivile luftfarten i Norge drives sikkert. Dette gjelder både innen ervervsmessig luftfartsvirksomhet og privat/klubbvirksomhet. I strategien er dette uttrykt i følgende virksomhetsidé:

LUFTFARTSTILSYNET SKAL BIDRA TIL Å HINDRE ULYKKER I SIVIL LUFTFART

Luftfartstilsynet utøver dette ved å tilpasse regelverket, utøve adgangskontroll, føre tilsyn, yte service og ha en aktiv kommunikasjon med brukerne og publikum for øvrig. Oppgavene skal utøves i tråd med prinsippene for god forvaltningsskikk, krav fra nasjonal og internasjonal luftfartslovgivning og uttrykte behov fra brukerne i markedet.

2. FLYSIKKERHETSUTVIKLINGEN I SIVIL LUFTFART

I de siste årene har antallet luftfartsulykker vært relativt konstant, men registrerte luftfartshendelser (herunder lufttrafikkrelaterte) har økt. *Ulykker* innebærer enten dødsfall, alvorlige personskader og/eller større materielle skader. *Hendelser* er en begivenhet som har eller vil kunne ha ugunstig innvirkning på sikkerheten.

Økningen i innrapporterte hendelser trenger ikke nødvendigvis bero på en økning i antall hendelser, fordi en medvirkende årsak er at det har blitt et bedret innrapporteringsgrunnlag. Dette skyldes blant annet at et større antall luftfartøy har blitt utstyrt med kollisjons-varslingsystemer. En annen årsak kan være at det er grunn til å anta at opparbeidet tillit i markedet har ført til større rapporteringsvillighet. Luftfartstilsynet ser svært positivt på at hendelsene registreres og rapporteres, ettersom det gir bedre grunnlag for å vurdere tiltak for enda bedre sikkerhet. Luftfartstilsynet vil aktivt arbeide for å styrke regelverket som sikrer innrapportering av hendelser.

Havarikommisjonen for Sivil Luftfart (HSL) utreder ulykker og hendelser i norsk luftfart, både med norskregistrerte og utenlandsk registrerte fly. Luftfartstilsynet registrerer data fra HSLs rapporter i NORDAIDS² og foretar analyser.

Under presenteres to statistiske oversikter. Den ene grafen viser utviklingen av *antall ulykker siste ti år* med norskregistrerte luftfartøy. Den andre grafen viser innrapporterte *ulykker og hendelser i år 2000*³, kategorisert i hovedgrupper med utgangspunkt i en inndeling som benyttes i NORDAIDS. I denne grafen vises både norskregistrerte og utenlandsk registrerte luftfartøy som har rapportert ulykker og hendelser i Norge.

¹Årsrapporten opererer med *antall* ulykker og hendelser. Det har ikke vært mulig å presentere *ulykkesrater*, siden oppdatert oversikt over antall flytimer både i ervervsmessig luftfart og privat- og klubbflyging mangler.

² Nordic Accident and Incident Data System – de nordiske tilsynsmyndighetenes felles database over ulykker og hendelser i sivil luftfart. Man må merke seg at ikke alle hendelser blir utredet av HSL. Luftfartstilsynet registrer alle innrapporterte hendelser i NORDAIDS selv om de ikke utredes av HSL. Det kan derfor bli forskjeller i antallet *hendelser* som rapporteres i hhv. HSL og Luftfartstilsynets årsoversikter

³ Hver ulykke/hendelse er registrert kun en gang i NORDAIDS, selv om flere luftfartøy var involvert. Det betyr f.eks. at hvis en hendelse involverte både et rutefly og et privatfly, vil hendelsen bli telt *enten* i ”Ruteflyging” *eller* i ”Klubb- og privatflyging”.

2.1 UTVIKLINGEN INNEN ERVERVSMESSIG FLYGING

Ervervsmessig flyging er delt inn i to hovedkategorier. Den ene gjelder all ruteflyging med passasjerer i norskregistrerte fly. Den andre gjelder all annen kommersiell flyging, som inkluderer charterflyging, taxifyging, gods, luftambulans, kommersiell skoleflyging, konstruksjonsarbeid med helikopter, annen arbeidsflyging (aerial work) etc.

2.1.1 Utviklingen innen ruteflyging

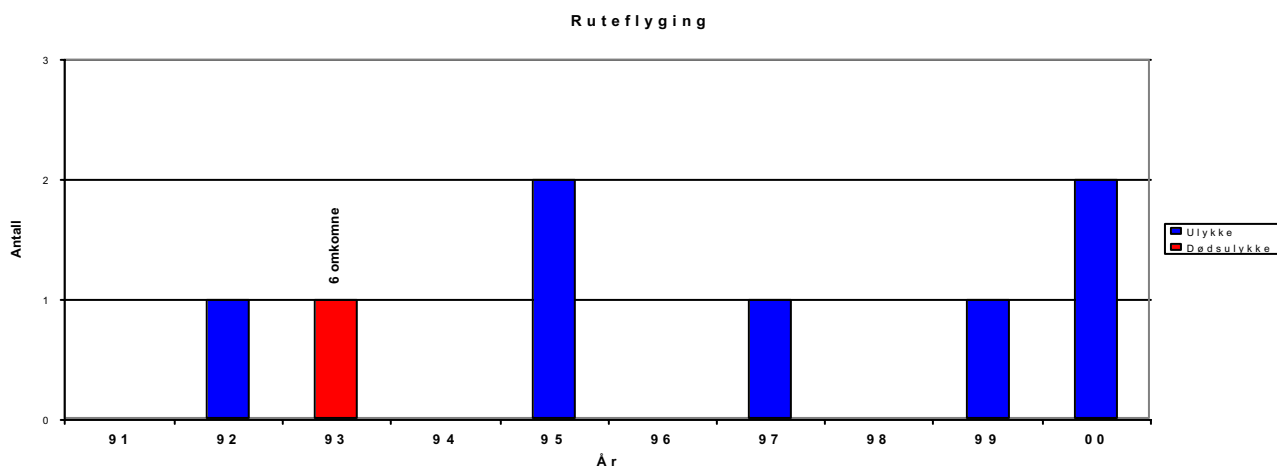


Fig. 1 Antall ulykker innen ruteflyging siste 10 år

Oversikten viser at det ikke har vært dødsulykker med norskregistrerte fly i ruteflyging siden Namsos-ulykken (Widerøe) i 1993.

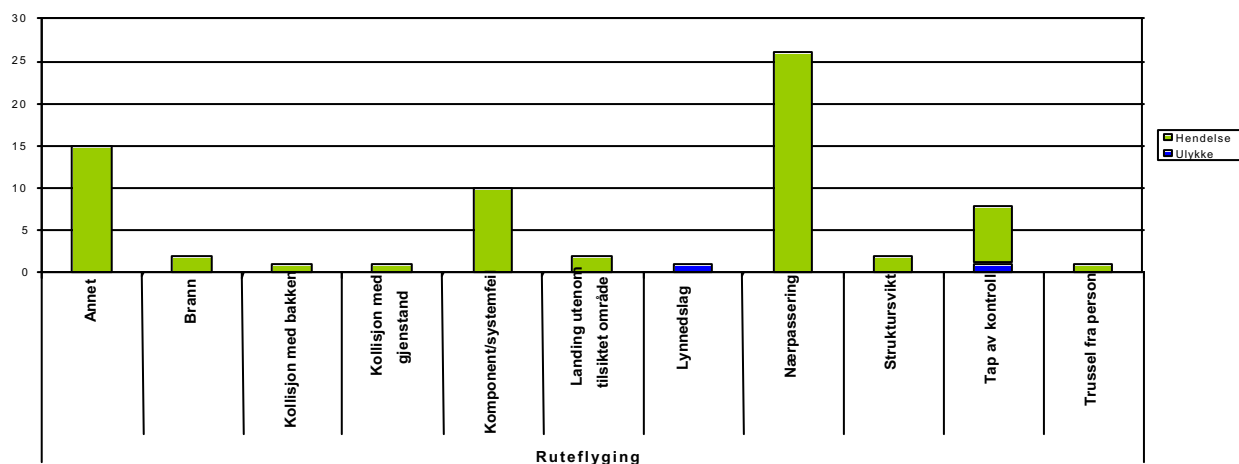


Fig. 2 Kategorisering av ulike typer ulykker og hendelser innen ruteflyging i år 2000

I år 2000 har det ikke vært ulykker med personskader innen ruteflyging. To saker er klassifisert som ulykker med kun materielle skader. Når det gjelder hendelser, utgjør nærpasseringer den største gruppen. I de fleste av disse sakene kom avstanden mellom luftfartøyene under de foreskrevne separasjonminima uten at det oppsto reell kollisjonsfare.

2.1.2 Utviklingen innen annen kommersiell flyging

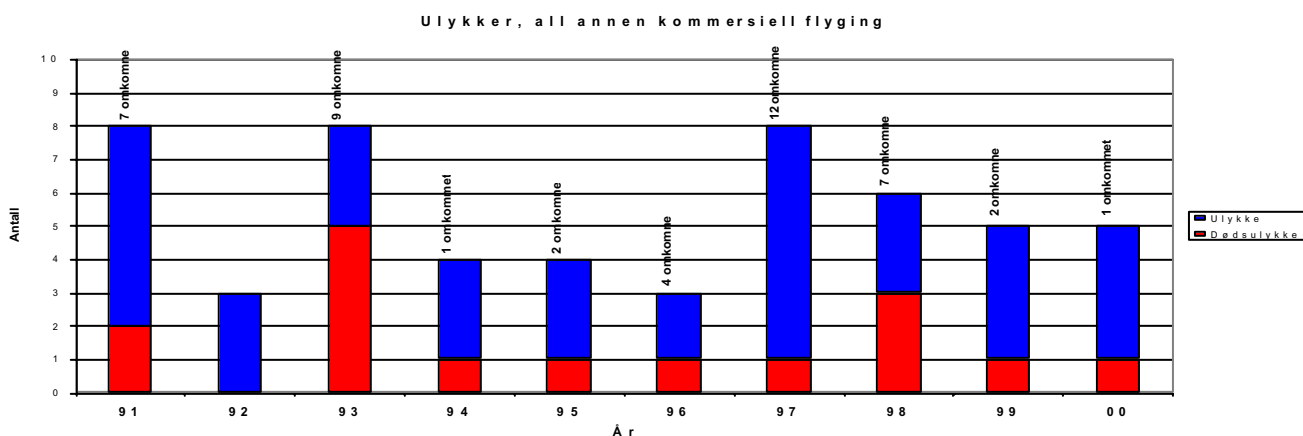


Fig. 3 Antall ulykker innen annen kommersiell flyging siste 10 år

Her inngår all kommersiell flyging som ikke er ruteflyging med passasjerer. Med unntak av 1992 har det vært dødsulykker hvert år i perioden 1991 – 2000. Én av ulykkene skjedde innen kontinentalsokkelflyging. Dette var Norne-ulykken i 1997 med tolv omkomne som var den største ulykken på 90-tallet.

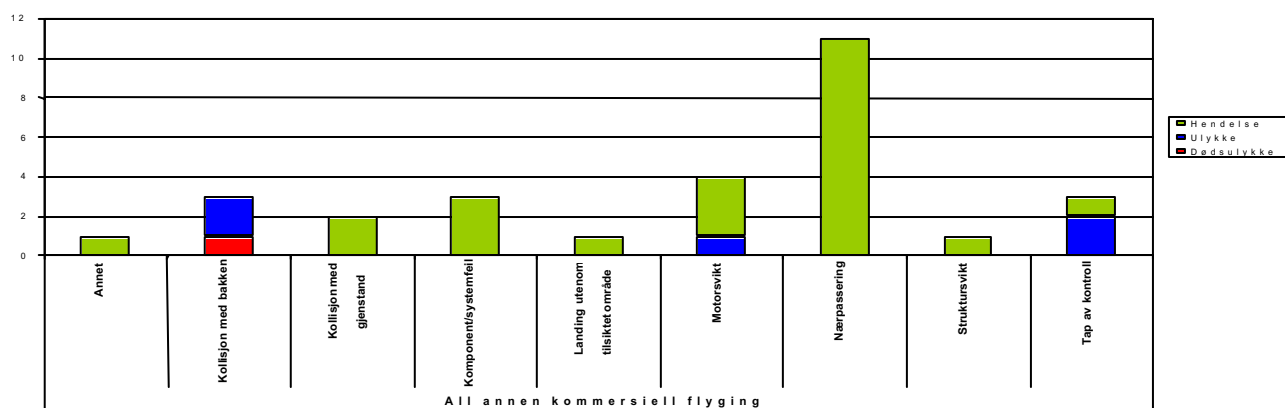


Fig. 4 Kategorisering av ulike typer ulykker og hendelser innen all annen kommersiell flyging i år 2000

Årets eneste dødsulykke inntraff da et helikopter på vei fra Værnes til Fagernes traff terreng på Valdresflya hvor fartøysjefen omkom. Saken er fremdeles under utredning av HSL. For øvrig ble ingen personer skadet i de totalt seks sakene som er registrert som ulykker. En av ulykkene i år 2000 var med et utenlandskregistrert luftfartøy, og er derfor ikke tatt med i grafen for siste 10-årsperiode. For hendelser, var også her nærpasseringer den største gruppen.

2.1.3 Utviklingen innen helikoptertrafikk på kontinentalsokkelen

Helikoptertrafikken på kontinentalsokkelen inngår i de ovennevnte oversikter over ”annen kommersiell flyging”. Ettersom dette er et strategisk satsningsområde for myndighetene, vil utviklingen på dette området bli kommentert spesielt.

Ulykkesraten⁴ for passasjertransport i forbindelse med britisk og norsk kontinentalsokkelvirksomhet var om lag 0,4 i perioden 1990 - 1998. Sammenliknet med andre former for

⁴ Ulykkesrate benyttes som statistisk mål på risiko i luftfarten og beregnes her som antall ulykker per 100 000 flytimer.

helikopterflyging er dette en lav rate. Tilsvarende rate for passasjertransport med rutegående fly er imidlertid langt lavere.

15. desember 1999 avga SINTEF sin rapport etter en studie av helikoptersikkerheten off-shore: Helicopter Safety Study 2⁵. I denne studien ble statistiske mål på risiko beregnet etter gjennomsnittlig antall omkomne per million personflytimer. Statistikken fra SINTEFs studie indikerer at det i perioden 1966 - 1990 har vært en generell risikoforbedring på om lag 50 %. Fra 1990 til og med 1998 synes tendensen å være en stabilisering på et lavere risikonivå. Gjennomsnittlig var det i norsk sektor 4,1 dødsfall per million personflytimer i perioden 1966 - 1990, mens det tilsvarende tall for perioden 1990 - 1998 var 2,3⁶.

Ettersom det ikke har skjedd dødsulykker i helikoptervirksomhet på norsk kontinentalsokkel siden 1997, synes det lavere statistisk indikerte risikonivået å vedvare. I år 2000 har det ikke vært ulykker. Det er rapportert fem hendelser på kontinentalsokkelflyging, hvorav tre var nærpasseringer.

2.2 UTVIKLINGEN INNEN ALLMENNFLYGING OG LUFTSPORT

Luftfartstilsynet fører statistikk over ulykker og hendelser med motorfly, helikopter og seilfly. Andre aktiviteter i luftrommet, som mikrofly, ballonger, hangglidere osv. er det i dag Norsk Aero Klubb (NAK) som har oversikt over, og de inngår derfor ikke i våre statistikker.

2.2.1 Utviklingen innen privat- og klubbflyging

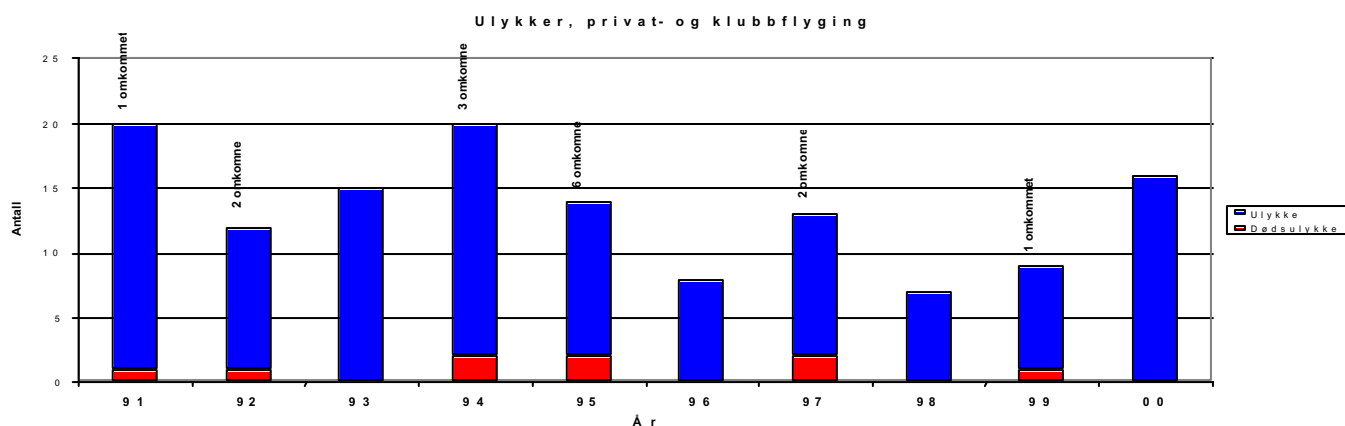


Fig. 5 Antall ulykker innen privat- og klubbflyging siste 10 år

Utviklingen viser at det har vært dødsulykker innen privat- og klubbflyging i seks av de ti siste årene. Ellers har antall ulykker pr. år variert fra 7 til 20 ulykker i perioden fra 1991 til 2000.

⁵ Helicopter Safety Study 2, ISBN82-14-00462-4

⁶ Norneulykken i 1997, som kostet tolv mennesker livet, er inkludert i denne statistikken.

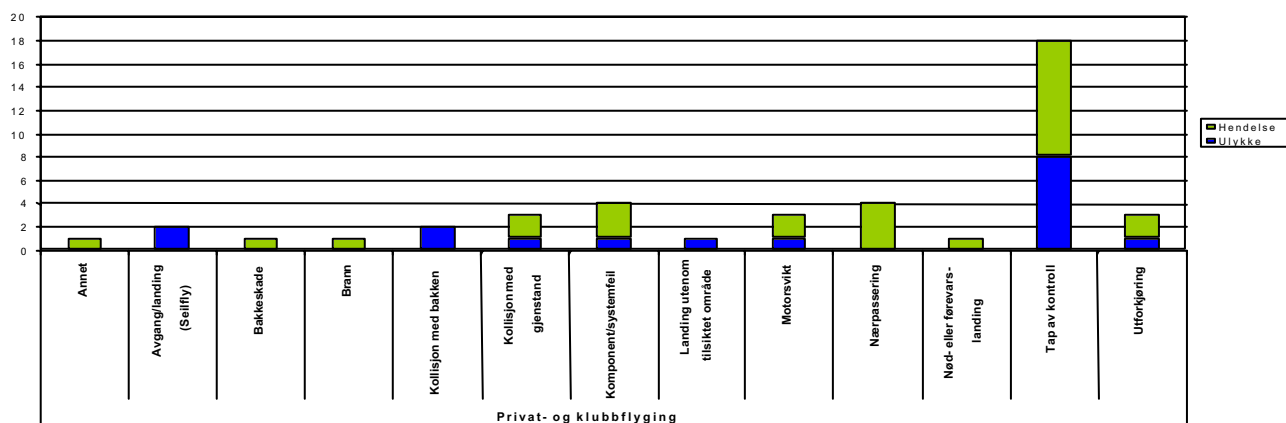


Fig. 6 Kategorisering av ulike typer av ulykker og hendelser innen privat- og klubbflyging i år 2000

I år 2000 var det 17 ulykker med private fly eller helikoptre, klubbfly og seilfly, ingen av disse var dødsulykker. I to av ulykkene oppsto alvorlige personskader, i de øvrige kun lettere eller ingen personskader. Den største gruppen både av ulykker og hendelser var ”tap av kontroll”, som hovedsakelig besto av problemer ved landingen. En av ulykkene var med et utenlandskregistrert fly, og er derfor ikke tatt med i grafen for siste 10-årsperiode.

3. LUFTFARTSTILSYNETS MÅL OG RESULTATER

Luftfartstilsynet har i sin strategiske plan for 2000 – 2002 definert fem strategiske satsingsområder med tilhørende mål. I årsrapporten blir dette utgangspunktet for å rapportere oppnådde resultater. Resultatrapporteringen består i å tallfeste aktivitetsnivået for tilsynsvirksomheten og kommentere utviklingen. Utover dette beskrives resultater og status i en rekke igangsatte prosjekter knyttet til regelverksutvikling, ulike flyfaglige områder og intern organisasjonsutvikling.

For tilsynsaktiviteter rapporteres antallet utstedte rettighetsdokumenter og antallet inspeksjoner knyttet til virksomhetstilsyn og adgangskontroller.⁷ Når det gjelder virksomhetstilsyn, er det fastsatt mål for omfang, som angir hvor ofte Luftfartstilsynet skal gjennomføre inspeksjoner av ulike tilsynsobjekter. Rapporteringen ser på forholdet mellom planlagte og oppnådde resultater, der eventuelle avvik blir nærmere forklart.

3.1 SIVILE LUFTFARTSORGANISASJONER OG LUFTFARTØY

Hovedmål 1:

ALLE SIVILE LUFTFARTØYER OG TILHØRENDE TEKNISKE OG OPERATIVE ORGANISASJONER SKAL TILFREDSSTILLE FASTLAGTE SIKKERHETSKRAV

Luftfartstilsynet fører tilsyn med organisasjoner og luftfartøy/materiell innen ervervsmessig sivil luftfart og klubb/privat. I tillegg til å rapportere på tilsynsaktiviteten beskrives status i regelverksutviklingen og øvrige prosjekter igangsatt for å forbedre sikkerhetsnivået. Spesielt vil de to prosjektene ”Tryggere trafikk i Nordsjøen” og ”Allmennflyging og luftsport” få nærmere omtale.

⁷ Det vises her til tabellene hvor antallet utstedte rettighetsdokumenter er tallfestet, deretter omfang av tilsynsaktivitet og den siste kolonnen som viser antall operative enheter pr. 31.12.2000.

3.1.1 Ervervsmessig lufttransport og flyging

TILSYNSKATEGORI ORGANISASJON:	MÅL: omfang av inspeksjoner	Kildehenvisning
Store flyselskaper JAR-OPS	2 ganger pr. år	LT-policy
Små flyselskaper, JAR-OPS og BSL ,	Selskap m/lisens: 1 gang pr. år Selskap m/driftstillatelse: 2 gang pr..år	LT-policy

TILSYNSOBJEKT: ORGANISASJONER	Utstedte rettighetsdokumenter og godkjenninger i 2000	Tilsynsaktivitet i løpet av 2000	Antall flyselskap pr. 31.12..2000	
Flyselskap ⁸	Utstedet selskapsrettighet	3	Lisens og driftstillatelse (AOC) ⁹	
	Fornyelse/endring	28		
	Ledende personell	47		
	<u>Innleie av luftfartøy:</u>			
	Dry lease	118	Lisens	1
	Wet lease	20	Driftstillatelse	8
	<u>Utleie av luftfartøy:</u>			
	Utleie til utlandet	5	Nye enheter Opphørte enheter	1 2

Når det gjelder virksomhetstilsyn, er det gjennomført inspeksjoner gjennom hele året.

For teknisk virksomhetstilsyn har de fleste planlagte inspeksjoner blitt gjennomført. Avviket er syv selskaper som ikke fikk virksomhetstilsyn. Det ble totalt gjennomført 32 tekniske inspeksjoner. I tillegg ble det gjennomført flere aktiviteter utover planlagt tilsyn, som alle var knyttet til adgangskontroll og prøver/godkjenninger av ledende teknisk personell.

Operativt tilsyn har vært preget av at selskaper går over fra BSL til JAR-OPS, noe som mangedobler kravet til kapasitet i saksbehandling sammenlignet med ordinært tilsyn. I 2000 ble det likevel gjennomført flere inspeksjoner enn noe år siden 1996. Det er gjennomført 31 operative inspeksjoner, noe som er en økning på vel 47% sammenlignet med fjoråret. Fremdeles har vi ikke nådd målet for omfang av operative inspeksjoner pr år, men trenden med reduksjon i antall inspeksjoner er snudd. Når Luftfartstilsynet er ferdig oppbemannet med operative inspektører, er forutsetningen at målsettingene nås.

TILSYNSKATEGORI ORGANISASJON	MÅL: omfang av inspeksjoner	Kildehenvisning
Alle ervervsmessige flyskoler	Minimum 1 gang pr. år	LT-policy

TILSYNSOBJEKT: ORGANISASJONER	Utstedte rettighetsdokumenter og godkjenninger i 2000	Tilsynsaktivitet i løpet av 2000	Enheter pr. 31.12..2000
Ervervsmessige Flyskoler	Utstedelse	1	Operativ utdanning
	Fornyelse/endring	1	Flyteknisk utdanning
	Ledende personell	3	Nye enheter
			Opphørte enheter

For institusjoner som utdanner flyteknisk personell, er målet for antall tilsyn oppnådd. Utviklingen er positiv, funnene i 2000 var stor sett anmerkninger av mindre alvorlig karakter.

Utfordringen for Luftfartstilsynet er nå å koble utdanningen til sertifikat og verkstedets drift (ICAO/JAR-66 sertifikat og JAR-145 sertifikat-autorisasjon).

⁸ To selskaper som driver kontinentalsokkelflyging som hovedaktivitet er trukket ut av denne oversikten.

⁹ AOC = Air Operator Certificat

Luftfartstilsynet er i dialog med Kirke- og Undervisningsdepartementet for å avklare nærmere skolenes eksamensordninger. I den forbindelse har det vært møter med fire videregående flyskoler for å diskutere deres opplegg for eksamensavvikling.

Når det gjelder utdanningsinstitusjoner for flygere, er ikke målene for antall tilsyn pr. år nådd. Grunnen til avviket er dels en endring av tilsynsmetodikken med økt satsing på systemtilsyn også innen flyskoler, og dels at Luftfartstilsynet må bygge opp kompetanse for å imøtekomme kravene i endret tilsynsmetodikk. Det er virksomheter som ikke har blitt inspisert siden 1999, og myndighetenes kontroll av disse kan ikke sies å være tilfredsstillende ivaretatt.

TILSYNSKATEGORI ORGANISASJON:	Mål: omfang av inspeksjoner	Kildehenvisning
Store verksteder JAR-145	2 ganger pr. år	LT-policy
Små verksteder JAR-145 og BSL B3-3	1 gang pr. år	LT-policy

TILSYNSOBJEKT: ORGANISASJONER	Utstedte rettighetsdokumenter og godkjenninger i 2000	Tilsynsaktivitet i løpet av 2000	Enheter pr. 31.12..2000
Flyverksted	Utstedelse 2 Fornyelse/endring 40 Ledende personell 18	Adgangskontroll 28 Virksomhetstilsyn 38 Prøver – led. personell 2	Flyverksted 39 Autorisert verksted 1 Nye enheter 2 Opphørte enheter 1

For virksomhetstilsynet er de fleste planlagte inspeksjoner gjennomført. Unntaket er tre flyverksteder som det ikke ble gjennomført virksomhetstilsyn på. Årsaken var at uvanlig mange adgangskontroller knyttet til endringer i eksisterende organisasjoner og sekundærbaser måtte prioriteres.

TILSYNSKATEGORI MATERIELL/LUFTFARTØY	Mål: omfang av besiktelse og gransking	Kildehenvisning
Besiktelse tungt og lett luftfartøy	Alder 1-5 år: Hvert 5 år Alder 6-14 år: Hvert 4 år Alder fra 15 år: Hvert 3 år	LT-policy
Gransking av luftfartøy (som ikke er besiktet i løpet av året)	1 gang pr. år	BSL B 1-7, pkt. 3

TILSYNSOBJEKT: FLYMATERIELL/ LUFTFARTØY	Utstedte rettighetsdokumenter og godkjenninger i 2000	Tilsynsaktivitet i løpet av 2000	Enheter pr. 31.12..2000
Norskregistrerte luftfartøy ¹⁰	<u>Luftdyktighetsbevis:</u> Utstedelse 58 Fornyelse 262	<u>Virksomhetstilsyn:</u> Besiktelse 112 Gransking 247	Fly >5.700 kg 177 Fly <5.700 kg 59 Helikopter >2.700 kg 11 Helikopter <2.700 kg 64
Utenlandsk luftfartøy		SAFA-inspeksjon 30	

Luftfartstilsynet besikter et utvalg luftfartøy ved fornyelse av luftdyktighetsbevis. Eier/bruker får tilsendt brev om dette ca. 3 mnd. før dato for beviset utløper. I forhold til målsettingen ble det planlagt 36 besiktelser av luftfartøy i forbindelse med *fornyelse* av luftdyktighetsbevis og 34 ble besiktet. I tillegg ble det besiktet 47 luftfartøyer i forbindelse med *utstedelse* av luftdyktighetsbevis, 12 uanmeldte besiktelser, 2 besiktelser knyttet til eksport og 2 besiktelser i forbindelse med modifikasjonsgodkjenninger.

¹⁰ Helikoptre fra de to selskaper som har kontinentalsokkelflyging er trukket ut av denne oversikten.

ECAC SAFA-programmet¹¹ ble introdusert i juni 1996 i ECAC området som i dag består av 38 stater. En norsk SAFA-enhet ble besluttet etablert i utgangen av 1997. Denne enheten består av en Nasjonal Koordinator med fire inspektører (Aviation Safety Inspectors) som blant annet rapporterer direkte til Luftfartsdirektøren. SAFA-inspeksjoner ble igangsatt i 1999, hvor det ble utført 10 inspeksjoner av utenlandske fly, som er målgruppen i SAFA-programmet. I år 2000 ble det utført 30 inspeksjoner, en tredobling sammenlignet med 1999. Antallet SAFA-inspeksjoner er fremdeles for lavt, og dette er et tilsynsområde som bør økes i kommende år.

I tillegg til ovennevnte rettighetsdokumenter, er følgende rettighetsdokumenter utstedt for luftfartøyer/flymateriell (gjelder både fra ervervsmessig og klubb/privat):

Rettighetsdokumenter og godkjenninger både for ervervsmessig og klubb/privat	Antall (2000)
Typesertifisering	4
Typeakseptering	8
Ustyr	4
Modifikasjon	107
Større reparasjon	0
Ustyrgodkjenninger	4

Typesertifisering utføres iht. JAR-forskriftene og gjennomføres i regi av JAA. Luftfartstilsynet deltar i disse prosjektene og utsteder norsk typesertifikat. Fire typesertifikat ble utstedt i 2000. Typeakseptering gjennomføres ved førstegangs utstedelse av luftdyktighetsbevis på nye luftfartøytyper. Etter gjennomført typegransking utstedes typeaksepteringsbevis og åtte ble utstedt i 2000. Øvrige utstedte rettighetsdokumenter relateres til endringer på luftfartøy.

3.1.2 Helikoptertrafikken på kontinentalsokkelen

TILSYNSKATEGORI ORGANISASJON Tilknyttet norsk kontinentalsokkel:	Mål: omfang av inspeksjoner	Kildehenvisning
Store helikopterselskaper JAR-OPS 3	2 ganger pr. år	LT-policy

TILSYNSOBJEKT: ORGANISASJONER	Utstedte rettighetsdokumenter og godkjenninger i 2000	Tilsynsaktivitet i løpet av 2000	Enheter pr. 31.12..2000
Helikopterselskap – offshore	Utstedelse	Adgangskontr.oll	Lisens/driftstillatelse (AOC)
	Fornyelse/endring	Virksomhetstilsyn	2
	Ledende personell	Prøver – led. personell	Nye enheter
			Opphørte enheter
	<u>Innleie av helikoptre:</u>		
	Dry lease		
Wet lease			

Ved utgangen av år 2000 var det to helikopterselskaper som hadde tillatelse til å operere på norsk kontinentalsokkel. Norsk Helikopter AS ble gitt JAR OPS AOC 18.01.2000. Adgangskontroll av Helikopter Service AS ble gjennomført med tilfredsstillende resultat. Endelig godkjenning forventes derfor å foreligge i februar 2001. Luftfartstilsynet ser det som positivt at begge foretakene i 2001 er tilpasset de felleseuropeiske krav fastsatt i JAR-OPS 3.

Antallet operative inspeksjoner har vært noe lavere enn normalt på grunn av overgang til JAR-OPS for offshoreselskapene. Men ved omfattende adgangskontroller for begge selskaper med

¹¹ SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircrafts) er en sikkerhetsvurdering av utenlandsregistrerte fly som lander i Norge.

dokumentgransking, systemtilsyn av hovedbase og godkjenningsprosess anses målsettingen for 2000 som oppfylt.

Totalt ble det gjennomført en teknisk adgangskontroll og to virksomhetstilsyn, som er i samsvar med målsettingen.

TILSYNSKATEGORI MATERIELL/ HELIKOPTER norsk kontinentalsokkel	Mål: omfang av besiktelse og gransking	Kildehenvisning
Besiktelse av helikopter på norsk kontinentalsokkel	Alder 1-5 år: Hvert 5 år Alder 6-14 år: Hvert 4 år Alder fra 15 år: Hvert 3 år	LT-policy
Gransking av helikoptre på norsk kontinentalsokkel (som ikke er besiktet i løpet av året)	1 gang pr. år	BSL B 1-7, pkt. 3

TILSYNSOBJEKT: FLYMATERIELL/ HELIKOPTER	Utstedte rettighetsdokumenter og godkjenninger i 2000	Tilsynsaktivitet i løpet av 2000	Enheter pr. 31.12..2000
Norskregistrerte luftfartøy	<u>Luftdyktighetsbevis:</u> Utstedelse 2 Fornyelse 35	<u>Virksomhetstilsyn:</u> Besiktelse 11 Gransking 26	Helikopter >2.700 kg 34

Det ble gjennomført fem planlagte besiktelser. I tillegg ble det gjennomført seks besiktelser i forbindelse med eksport, reparasjoner og som uanmeldte.

Prosjekt "Tryggere trafikk i Nordsjøen"

Selv om ulykkesraten for helikopterflyging er blitt redusert på slutten av 90-tallet, er den fremdeles for høy. Målet er å forbedre flysikkerhetsnivået, noe som krever en kontinuerlig og målbevisst innsats. Som en følge av dette oppnevnte Samferdselsdepartementet 24. juli 2000 på Luftfartstilsynets initiativ et utvalg som skal vurdere myndighetenes ansvar og organisering i tilknytning til helikoptertrafikken på norsk kontinentalsokkel.

Forskningsdirektør Tor Ulleberg ved SINTEF Teknologiledelse er leder for utvalget som for øvrig består av medlemmer fra offentlige etater, fagforeninger og helikopterselskapene. Luftfartstilsynet har sekretariatfunksjonen og finansierer arbeidet.

Det oppstod forsinkelser i prosjektoppstarten fordi det viste seg vanskelig å rekruttere den påkrevde representasjon av begge kjønn, i dette tilfelle 40% kvinneandel¹². Etter at dette problemet ble løst, har høsten 2000 gått med til å organisere prosjektet og forberede den første rapporten. Innen 1. juni 2001 skal utvalget levere sin rapport med forslag til ansvarsfordeling mellom ulike myndighetsorganer og forbedring av dagens regelverk. Utvalget har deretter

frist til 1. april 2002 å levere rapport med evaluering av dagens sikkerhetsnivå og forslag til konkrete mål/indikatorer og tiltak for å forbedre sikkerheten på norsk kontinentalsokkel.

¹² iht. forskrift 2.2 1996 nr. 110

3.1.3 Allmennflyging og luftsport

Flyklubber

TILSYNSKATEGORI ORGANISASJON:	Mål: omfang av inspeksjoner	Kildehenvisning
Norsk Aero Klubb sentralt – motorfly-, seiffly- og mikroseksjon	Hver seksjon 1 gang pr. år	LT-policy
Klubber i Norsk Aero Klubb	6 klubber pr. år	LT-policy
Skoler i flyklubb (utdanning av privatflygersertifikat)	1 gang hvert 3. år	LT-policy

TILSYNSOBJEKT: ORGANISASJONER	Utstedte rettighetsdokumenter og godkjenninger i 2000	Tilsynsaktivitet i løpet av 2000	Enheter pr. 31.12..2000
Flyklubb		Adgangskontroll 0 Virksomhetstilsyn 5	Flyklubber 100
Flyskoler - klubb	Utstedelse 0 Fornyelse/endring 0 Ledende personell 5	Adgangskontroll 4 Virksomhetstilsyn 1 Prøver – led. personell 0	Operativ utdanning 40 Nye enheter 0 Opphørte enheter 0

Luftfartstilsynet har heller ikke i år klart å nå målene for operativt tilsyn med flyskoler. De inspeksjoner som ble gjennomført, viser flere funn som ikke er tilfredsstillende. I tillegg kan manglende oppdatert forskriftsverk medføre senket standard på utdanningen. Tilbake-meldingen fra flere flyskoler er at de er uvant med å bli inspisert av myndighetene. Dette er et område som må få en høyere prioritet framover.

I forhold til tekniske inspeksjoner var det avvik. NAK ble ikke inspisert i år, og det ble inspisert fem, ikke planlagte seks, flyklubber.

TILSYNSKATEGORI MATERIELL/LUFTFARTØYER - KLUBB:	Mål: omfang av besiktelse og gransking	Kildehenvisning
Besiktelse lett luftfartøy	Hvert 5. år	LT-policy
Gransking av luftfartøy (administrativ fornyelse av luftdyktighetsbevis)	Hvert år	BSL B 1-7, pkt. 3

TILSYNSOBJEKT: FLYMATERIELL/ LUFTFARTØY	Utstedte rettighetsdokumenter og godkjenninger i 2000	Tilsynsaktivitet i løpet av 2000	Enheter pr. 31.12..2000
Luftfartøyer - klubb	<u>Luftdyktighetsbevis:</u> Utstedelse 2 Fornyelse 213	<u>Virksomhetstilsyn:</u> Besiktelse 37 Gransking 187	Fly <5.700 kg 136 Motorseiffly 12 Seiffly 66 Ballong 5

I forbindelse med klubbflyging ble det gjennomført 27 planlagte besiktelse av luftfartøyer. De øvrige besiktelsene ble gjennomført i forbindelse med eksport, gjenutstedelse og som uanmeldte inspeksjoner.

Privat flyging

TILSYNSKATEGORI ORGANISASJON:	Mål: omfang av inspeksjoner	Kildehenvisning
Spesielle vedlikeholdsorganisasjoner	1 gang pr. år	LT-policy

TILSYNSOBJEKT: ORGANISASJONER	Utstedte rettighetsdokumenter og godkjenninger i 2000	Tilsynsaktivitet i løpet av 2000	Enheter pr. 31.12..2000
Spesielle vedlikeholds-organisasjoner	Utstedelse	0	Spesiell godkjenning
	Fornyelse/ending	0	Nye enheter
		Adgangskontroll	0
		Virksomhetstilsyn	3
			Opphørte enheter
			0

Luftfartstilsynet gjennomførte tre av planlagte tre virksomhetstilsyn.

TILSYNSKATEGORI MATERIELL/LUFTFARTØY - PRIVAT:	Mål: omfang	Kildehenvisning
Besiktelse lett luftfartøy	Hvert 5. år	LT-policy
Gransking av luftfartøy (administrativ fornyelse av luftdyktighetsbevis)	Hvert år	BSL B 1-7, pkt. 3

TILSYNSOBJEKT: FLYMATERIELL/ LUFTFARTØY	Utstedte rettighetsdokumenter og godkjenninger i 2000	Tilsynsaktivitet i løpet av 2000	Enheter pr. 31.12..2000
Luftfartøy – privat	<u>Luftdyktighetsbevis:</u>	<u>Virksomhetstilsyn:</u>	Fly >5.700 kg
	Utstedelse	Besiktelse	1
	Fornyelse	Gransking	227
			Fly <5.700 kg
			227
			Helikopter >2.700 kg
			1
			Helikopter <2.700 kg
			9
			Motorseilfly
			10
			Seilfly
			30
			Ballong
			1
"Type" – amatørbyggeaktivitet	Byggetillatelse – ny	Besiktelse	Byggeprosjekter
	59	3	61
	Prøveflygingstillatelse – ny		Prøveflygingstillatelse
	4		5
	Prøveflygingstill. - endret		
	0		

Det ble gjennomført 64 planlagte besiktelser av luftfartøyer med bruksområdet privat. Resten av besiktelsene ble gjennomført i forbindelse med eksport, gjenutstedelse og som uanmeldte inspeksjoner. Innen amatørbygging ble det gjennomført tre besiktelser under byggeperioden.

Prosjekt "Allmennflyging og luftsport"

Et av Luftfartstilsynets satsingsområder er prosjektet Allmennflyging og Luftsport (PAL), som startet i mars 2000. PAL er et samarbeid mellom Luftfartstilsynet og Aircraft Owners & Pilot Association (AOPA), Experimental Aircraft Association (EAA) og Norsk Aero Klubb (NAK). Ledelsen i Luftfartstilsynet og i de tre organisasjonene utgjør styringsgruppen med luftfartsdirektøren som leder. Det har vært avholdt fire møter i prosjektets styringsgruppe.

Hensikten er å bedre sikkerheten innen ikke-erhvervsmessig luftfart og å stimulere til økt aktivitet og deltakelse i denne delen av luftfarten. Luftfartstilsynet målsetting er å komme frem til en tilsynsform som både forbedrer og forenkler forutsetningene for fritidsflyging.

I 2000 har først og fremst vært viet arbeidet med definerte prosjektoppgaver slik de er beskrevet i prosjektets Terms of Reference. Formålet er å finne metoder for hvordan Luftfartstilsynet skal godkjenne og føre tilsyn med organisasjoner som utøver allmennflyging

og luftsport. Dette vil avløse nåværende avtaler med NAK og EAA, Chapter 573 - Norway. Det forventes at en løsning vil være i sikte i 2001.

Prosjektet arbeider etter to hovedlinjer:

- Flytryggingssystemet, som går ut på å forandre holdninger hos utøverne. Dette gjøres ved å presentere aktuelle tema individuelt og i klubber. På bakgrunn av årsaker til ulykker i inneværende år ble to tiltak utarbeidet i 2000:
 - "Fuel Management" ble presentert med brosjyre og video i august
 - "Request Traffic Information"
 Neste tema som er påbegynt omhandler "Ground Handling"
- Utarbeiding av strukturer og styringssystemer som skal fungere gjensidig mellom myndighet og forening/klubb og mellom myndighet og utøver. Arbeid pågår med å utvikle nye former for organisering av flyklubbene, samt tilrettelegge forholdet mellom Luftfartstilsynet og organisasjonene.

3.1.4 Norges Luftfartøyregister

FLYMATERIELL	Utstedte rettighetsdokumenter og godkjenninger i 2000	TOTALT ANTALL ENHETER REGISTRERT pr. 31.12.2000	
Luftfartøy - eierforhold	Registrering av fartøy	74	
	Eierskifte	159	
	Slettelse av fartøy	43	
		Fly >5.700 kg	179
		Fly <5.700 kg	620
		Helikopter >2.700 kg	49
		Helikopter <2.700 kg	87
		Motorseilfly	29
		Seilfly	141
		Ballong	17

I 2000 ble det registrert 629 dokumenter i Luftfartøyregisteret. Dette var 93 flere enn i 1999 og 257 flere enn i 1998. Økningen av antallet registrerte dokumenter i Luftfartøyregisteret skyldes i hovedsak to forhold: Det ene er "Sale -leaseback" (salg og tilbakeleie) av fartøyer hos SAS, Braathens og Widerøe. Det andre forholdet er at SAS har overført en større del av sin flåte til norsk register.

3.2 FLYPLASSER OG FLYSIKRINGSTJENESTER

Hovedmål 2:

ALLE FLYPLASSER OG LUFTFARTSANLEGG MED SIVIL LUFTRAFIKK SKAL VÆRE GODKJENTE, OG SKAL SAMMEN MED BAKKETJENESTER OG FLYSIKRINGSTJENESTER TILFREDSSTILLE FASTLAGTE SIKKERHETSKRAV

Inntil år 2000 ble det ikke ført eksternt systemtilsyn overfor Luftfartsverkets flyplasser, drift, flynavigasjonsanlegg og tjenesteproduksjon.¹³ En viktig grunn til utskillelsen av Luftfartstilsynet som egen tilsynsmyndighet var derfor å føre et mer effektivt tilsyn med Luftfartsverkets virksomhet.

Godkjenning av flyplasser er en sentral oppgave som startet opp i 1996 og nå videreføres av Luftfartstilsynet. I samarbeid med Luftfartsverket er grensesnittet mellom de to

¹³ St.prp nr 66 (1998-99) s.6

organisasjonene trukket opp for å avklare ansvaret for regelverksutvikling for flyplassdrift og for flysikringstjenester med tilhørende anlegg.

Innen dette satsingsområdet har det gjennom hele 2000 pågått omfattende utviklingsarbeid knyttet til regelverksutforming og utvikling av tilsynsmetodikk på nye områder. Luftfartstilsynet deltar også i en rekke internasjonale fora knyttet til flyplass og flysikringstjenester innefor ICAO, EUROCONTROL, ECAC og GASR.

3.2.1 Flyplasser

Luftfartstilsynet godkjenner og fører tilsyn med samtlige sivile fly- og helikopterplasser der aktiviteten er over et visst nivå, herunder alle flyplasser med rutetraffikk. Dette innebærer tilsyn med Luftfartsverket og Luftfartsverkets flyplasser. Luftfartstilsynet yter dessuten bistand til Oljedirektoratet og Sjøfartdirektoratet vedrørende tilsyn med helikopterdekk på skip og faste og flyttbare installasjoner på kontinentalsokkelen.

TILSYNSKATEGORI: FLYPLASSER	Mål: omfang	Kildehenvisning
Godkjenning av flyplasser	Hvert 5 år	LT-policy
Tilsyn - flyplasser til allmenn bruk	2 ganger i løpet av 5 år	LT-policy
Tilsyn - flyplasser til ikke allmenn bruk	Hvert 5.år	LT-policy
Behandling av flyplassrapporter	Hvert halvår	BSL E 4-1 pkt.5.3.5

	Utstedte rettighetsdokumenter og godkjenninger i 2000	Tilsynsaktivitet i løpet av 2000	Enheter pr. 31.12..2000
Flyplasser	Nye konsesjoner/tillatelser 8 Fornytt konsesjoner/tillatelser 7 Nye godkjenninger 6 Fornytt godkjenning 15 Ansvarshavende 9	Virksomhetstilsyn 34	Flyplasser til allmenn bruk (hvorav 23 med gyldig godkjenning) 54 Godkjente flyplasser til ikke allmenn bruk: 80
Helikopterdekk (offshore)		Inspeksjon 15	

Luftfartstilsynet har i 2000 fornytt godkjenningen av 15 fly- og helikopterplasser, hvorav to lufthavner. Godkjenningsprosessen for flyplasser uten gyldig godkjenning har pågått hele året, og tatt vesentlig lengre tid enn opprinnelig antatt. Opprinnelig målsetting var å godkjenne 19 flyplasser i 2000 og 18 i 2001. Ved årets utgang var det godkjent seks, slik at det gjenstår å godkjenne 31 flyplasser. Disse skal etter planen godkjennes innen utgangen av år 2001. Forsinkelsene i godkjenningsprosessen skyldes blant annet behovet for ytterligere avklaringer med Luftfartsverket om vilkår for godkjenning knyttet til flyplassenes utforming.

Luftfartstilsynet har i 2000 gjennomført rutinemessig virksomhetstilsyn i samsvar med langtidsprogrammet og planlagt aktivitetsnivå.

Flyplassrapportene er omarbeidet, og det forventes at disse i 2001 vil bli et effektivt redskap for løpende systemtilsyn. I 2000 har Luftfartstilsynet gjennomført 32 rutinemessige inspeksjoner og 2 ekstraordinære. Inspeksjonen ble foretatt ved 20 lufthavner, 1 helikopterhavn, 5 små flyplasser, 7 helikopterplasser og 1 sjøflyplass. Luftfartstilsynet avga uttalelser til hhv. Oljedirektoratet og

Sjøfartsdirektoratet i forbindelse med samtykke til bruk og utstedelse av sertifikat for bruk av hellikopterdekk. I tillegg inspiserer Luftfartstilsynet 15 av helikopterdekkene.

Ansvarsforholdene i forhold til sivil bruk av militære flyplasser ble avklart for Bodø lufthavn i november 2000. Valgte løsning danner norm for fremtidige vedtak innen dette området. Avklaringen innebærer at Forsvaret skal tilfredsstillende sivile krav for anlegg og tjenester som tilbys sivil luftfart. Forsvaret har akseptert sivil tilsyn med de samme anlegg og tjenester.

Det har vært en omfattende regelverksutviklingen på dette området, noe som i 2000 har resultert i følgende nye eller endrede forskrifter:

- ❑ Forskrift om *utforming av store flyplasser* (BSL E 3-2) – vil tre i kraft 01.01.2001. Luftfartstilsynet vil i 2001 foreta risikoanalyser knyttet til forskriften.
- ❑ Utkast til forskrift om *utforming av helikopterplasser* (BSL E 3-3).
- ❑ Forskrift om *lufthavnrelaterte tjenester* trådte i kraft 03.12.00. Forskriften implementerer EUs Rådsdirektiv 96/67/EØF og er inntatt i BSL E 4-6. Formålet er å fremme effektiv bruk av infrastrukturen ved lufthavnene og å bedre kvaliteten på lufthavnrelaterte tjenester som ytes lufthavnbrukerne. Fra 01.01.2001 vil forskriften gjelde for alle lufthavner med en trafikk som årlig overskrider eller er lik 2 millioner passasjerbevegelser eller 50.000 tonn frakt.
- ❑ Gjennomgang av forskrift om *forebyggelse av anslag mot sikkerheten i luftfarten*, BSL E 4-5 ble startet opp. Fokus rettes spesielt mot kapittel 6 (Adgangskontroll.). Intensjonen om å ha ferdig dette i år 2000 ble ikke nådd, delvis pga. at dette inngår i arbeidet med en fullstendig omstrukturering av regelverket.

3.2.2 Flysikringstjenester

Flysikringstjeneste er en fellesbetegnelse for lufttrafikkledelse (ATM), flynavigasjonstjeneste (CNS) og flyværtjeneste. Lufttrafikkledelse omfatter lufttrafikkjentesten med kontrolltårn og kontrollsentraler, lufttrossadministrasjon og flytkontroll, og ellers de oppgaver som er knyttet til å sørge for en effektiv og sikker trafikkavvikling. Flynavigasjonstjenesten har ansvar for kommunikasjonsutstyr og overvåkingsutstyr, som for eksempel radar og utstyr på bakken som lufttrafikken bruker til navigasjonsformål. Flyværtjenesten forestår værobservasjoner og værvarsel for flyplassene og de rutestrekningene mellom flyplassene.

Tilsyn med Lufttrafikkjentesten er et nytt tilsynsområde som startet opp i løpet av 2000. En utfordring for Luftfartstilsynet er å få rekruttert inn nødvendig kompetanse innen flysikringstjenester. I perioden har det pågått aktiv rekruttering parallelt med at det har vært leiet inn en flygeleder på konsulentbasis.

TILSYNSKATEGORI: FLYSIKRINGSTJENESTER	Mål: omfang	Kildehenvisning
2) Tilsyn med flysikringstjenester	2 ganger i løpet av 5 år	LT-policy

ORGANISASJONER	Utstedte rettighetsdokumenter og godkjenninger i 2000	Tilsynsaktivitet i løpet av 2000	Enheter pr. 31.12..2000
Flysikringstjeneste	Ikke utstedt rettighetsdokumenter	Adgangskontroll 0 Virksomhetstilsyn 10	Flynavigasjon 60 Lufttrafikk 60

I 2000 er det gjennomført ti inspeksjoner av flysikringstjenester på flyplasser, i tillegg kommer åtte inspeksjoner som er gjennomført parallelt med flyplassinspeksjonene¹⁴. Luftfartstilsynet har også godkjent en kontrollflyoperatør.

Luftfartstilsynet deltar i godkjenningsprosessen for en rekke større prosjekter, som M-ADS (automatisk posisjonsrapporteringssystem), S-CAT I (satelittbasert innflyging), NATCON (Luftfartsverkets nye landsomfattende radarsystem) og Luftfartsverkets stamnett. Disse prosjektene løper også i 2001 og vil kreve stor innsats. I tillegg er det utført adgangskontroll av ny radarsensor på Sotra, to instrumentlandingssystemer (ILS), to radiofyr og dessuten oppgradering/levetidsforlengelse av Luftfartsverkets eksisterende radarfremvisersystem NARDS.

En viktig oppgave er å etablere forskrifter for å kunne føre tilsyn med Luftfartsverket og andre aktører i flysikringstjenesten. Tjenesten har gjennom alle år vært basert på Luftfartsverkets instruksjoner basert på ICAOs annekser. Bare få av instruksene har vært forskriftsfestet i norsk lov, og de er derved lite egnede som grunnlag for tilsyn. Det har derfor vært viktig for Luftfartstilsynet å sette i gang arbeidet med å forskriftsfeste flysikringstjenesten. Dette arbeidet er komplisert og tidkrevende og krever prinsipielle avgjørelser på departementsnivå. Følgende forhold ble det arbeidet med i 2000:

- ❑ Forskrift for flyværtjenesten (BSL-MET), som ferdigstilles tidlig i 2001.
- ❑ Forskrift for flynavigasjonstjenesten (BSL-FLYNAV), som ferdigstilles tidlig i 2001.
- ❑ Bestemmelser for lufttrafikkstjenesten er påbegynt og fortsetter i 2001.

I henhold til EUs Rådsforordning 95/93 (18.01.93) er det fastsatt felles regler for fordeling av tidsluker på lufthavnene i EU/EØS-området. Reglene er innført i norsk rett gjennom EØS-avtalen. Oslo Lufthavn Gardermoen og Stavanger Lufthavn Sola har nå status som fullt koordinerte lufthavner. Det innebærer at Luftfartstilsynet skal fastsette kapasiteten på disse lufthavnene, henholdsvis for sommer- og vintertrafikken. For sommeren 2000 og vinteren 2000/2001 ble kapasiteten fastsatt til 60 flybevegelser per time for Oslo og 16 flybevegelser per time for Stavanger Lufthavn. Dette var i tråd med Slotkoordineringskomiteene og Luftfartsverkets innstilling.

Gjennom hele året ble det arbeidet med spørsmål vedrørende ansvars- og oppgavefordeling mellom Luftfartstilsynet og Luftfartsverket på flere saksområder. Ett av disse områdene er EUROCONTROL, hvor det nå er etablert en foreløpig arbeidsfordeling. Grensesnittet vil bli fortløpende vurdert på dette området i det dette er et område som stadig utvikles. I tillegg er det ved utgangen av 2000 enkelte uavklarte spørsmål om lufttrafikkprosedyrer samt utdanning av flygeledere.

EUROCONTROL griper inn i norsk luftfart i større og større grad, og vedtak i denne organisasjonen må, på bakgrunn av en folkerettslig bindende konvensjon, gjennomføres i Norge. Luftfartstilsynet har i tråd med dette startet arbeid med å innføre sertifikater og felleseuropeisk opplæring for flygeledere.

¹⁴ De åtte inspeksjonene framkommer under antall virksomhetstilsyn med flyplasser.

3.3 REGELVERKSUTVIKLING

Hovedmål 3:

NORSK LOV OG REGELVERK SKAL TILPASSES INTERNASJONALT REGELVERK FOR SIVIL LUFTFART, OG SAMTIDIG SIKRE AT BRUKERGRUPPENES BEHOV FOR TILGJENGELIGHET, LIKEBEHANDLING OG FORUTSIGBARHET IVARETAS.

Det har pågått omfattende regelverksutvikling i løpet av år 2000. Flere direktiver er tilpasset norsk regelverk. Annen regelverksutvikling er påbegynt, og arbeidet videreføres i 2001. Status og resultater fra flere regelverksutviklingsprosjekt er beskrevet under øvrige overskrifter. I tillegg har Luftfartstilsynet iverksatt et omfattende regelverksprosjekt.

Prosjektet skal gjennomgå gjeldende regelverk for sivil luftfart for å forbedre de områder som det ble fokusert på i rapporten fra Statskonsult¹⁵. Prosjektet skal foreta en metodisk kartlegging og vurdering av gjeldende regelverk (BSL-serien), samt klargjøre legal status for ulike regler og retningslinjer. I år 2000 er det besluttet en design for forskrifter, det er opprettet en BSL-A-perm (allmenne luftfartsforskrifter) og i tillegg har prosjektet kartlagt eksisterende regelverk, publikasjoner (eks. AIC-er, AIP-er)¹⁶, håndbøker mv. Prosjektet skal etter planen avsluttes medio 2002.

Regjeringens prosjekt for å fjerne hindringer for elektronisk kommunikasjon i lover, forskrifter og instruksjoner vil ha en kontaktflate mot Luftfartstilsynets regelverksprosjekt. Intensjonen er at elektronisk kommunikasjon så langt som mulig likestilles med papirbasert kommunikasjon. Luftfartstilsynet har deltatt i høringsrunden og har kartlagt eksisterende regelverk for å vurdere om det er rettslige hindringer for elektronisk kommunikasjon. Høringsbrevet som blir sendt til Samferdselsdepartementet i januar 2001, inneholder Luftfartstilsynets vurderinger av hvilke regelendringer som må til for å oppheve hindrene for elektronisk kommunikasjon innen luftfart. Det er behov for en avklaring med Samferdselsdepartementet om hvilke forskrifter og instruksjoner som omfattes av dette. Arbeidet fortsetter i 2001.

3.4 PERSONELL I SIVIL LUFTFART

Hovedmål 4:

ALT PERSONELL I SIVIL LUFTFART SKAL FYLLE DE TIL ENHVER TIDS GJELDENDE SIKKERHETSKRAV.

Luftfartstilsynet fører tilsyn med enkeltpersoner i sivil luftfart gjennom å sertifisere og godkjenne. Dette skjer med bakgrunn i fastlagte krav for ulike yrkeskategorier til helse og til teoretisk og praktisk flyfaglig kompetanse.

3.4.1 Flygere, kabinbesetning, flygeledere og flyteknikere

Før Luftfartstilsynet kan utstede eller fornye sertifikat og andre rettighetsdokumenter, må det kvalitetssikres at de enkelte yrkesgrupper oppfyller kravene i fastlagte standarder. Luftfartstilsynet gjennomfører medisinske undersøkelser for å kvalitetssikre at personene oppfyller helsemessige krav. Videre kvalitetssikrer Luftfartstilsynet flyfaglig krav til kompetanse gjennom teoriprøver og

¹⁵ Statskonsults rapport "Vurdering av kvalitet i myndighetsutøvelsen i Luftfartsinspeksjonen" Oslo april 1999.

¹⁶ AIC = Aeronautical Information Circulares, ATP = Aeronautical Information Publications

praktiske prøver for flygere og øvrige relevante yrkesgrupper. Ved sertifisering eller annen form for godkjenning granskes alle nødvendige dokumenter før sertifikat eller øvrige rettighetsdokumenter blir utstedt.

Flymedisinske undersøkelser av sivilt flygende personell

Som et ledd i sertifisering av personell i sivil luftfart har flymedisinske seksjon ansvaret for medisinske undersøkelser. Flymedisinsk seksjon er samlokalisert med Flymedisinsk institutt (FMI) på Blinderen. FMI utfører flymedisinske spesialistundersøkelser av sivilt flygende personell.

Aktiviteter	Antall	Ytterligere detaljering
Innkomne legeerklæringer	5528 innkomne legeerklæringer	
Undersøkte i FMI/Legenemnd	1363 undersøkte personer	Klasse 1: 1157 Klasse 2: 43 Kabin : 2 Flygeledere: 161
Avsagte kjennelser	6890 kjennelser	
Avholdte møter i legenemnd	123 møter	

For år 2000 har det skjedd en økning i et antall undersøkelser med ca 30 %, noe som har sin bakgrunn i at JAR-FCL 3 ble innført som norsk flymedisinsk forskrift 1. mars 2000. Innføringen av JAR-FCL 3 har gått bra. Markedet har ikke merket noen endring av betydning for kjennelsene, noe som forklares ved at tillem্পningen til det nye forskriftsverket har skjedd over tid innenfor den gamle BSL C 1-2 og C 1-3.

Vedlagte tabell viser antallet innkomne legeerklæringer og kjennelser over personer som ble erklært ”medisinsk udyktig” i år 2000:

Type legeerklæringer	Antall innkomne legeerklæringer	Antall kjennelser ”medisinsk udyktig”
Legeattest klasse 1	2712	29
Legeattest klasse 2	1082	9
Legeattest flygeleder	275	7
Legeattest flytelefoni	31	0
Legeattest brann- og havari	685	9
Legeattest ambulanspersonell	53	0
Legeattest kabinpersonell	551	18
Legeattest påført AFIS/HFIS	139	2
TOTALT	5528	74

Årsakene til at luftpersonell mister sin lisens avspeiler sykdomsspekteret i befolkningen og er ikke knyttet spesielt til yrket, men de ulike sykdomsforhold vil vektlegges annerledes i sikkerhetsyrker enn i vanlige sivile yrker.

Vedlagte tabell viser årsaken til kjennelsen ”medisinsk udyktig” i år 2000:

Sert.kategori/ Sykdomsgruppe	Klasse 1	Klasse 2	Flygeleder	Flytelefoni	Brann- og havari	Kabin- personell	AFIS	Total
Muskulosketal	8				3	5	1	17
Hjerte-kar	8		1		3	1		13
Neurologi	2	4	2		1	1		10
ØNH/allergi	2		1		1	4	1	9
Oftalmologi	4	2			1	1		8
Psykiatri	4	1				2		7
Endokrin		1	1			1		3
Malign sykdom			2					2
Infeksjon	1							1
Lunge						1		1
Gastro						1		1
Nyre		1						1
Gyn/obst						1		1
Total	29	9	7	0	9	18	2	74

Sertifikatutstedelser

Luftfartstilsynets utstedelse av sertifikat innbefatter utstedelser, utvidelser, forlengelser og gjenutstedelser av sertifikat og bevis med tilknyttede rettigheter til personell i sivil luftfart. Dette gjelder flere yrkesgrupper, men tabellen nedenfor viser utviklingen av antallet utstedte sertifikat til flygere de siste ti år.

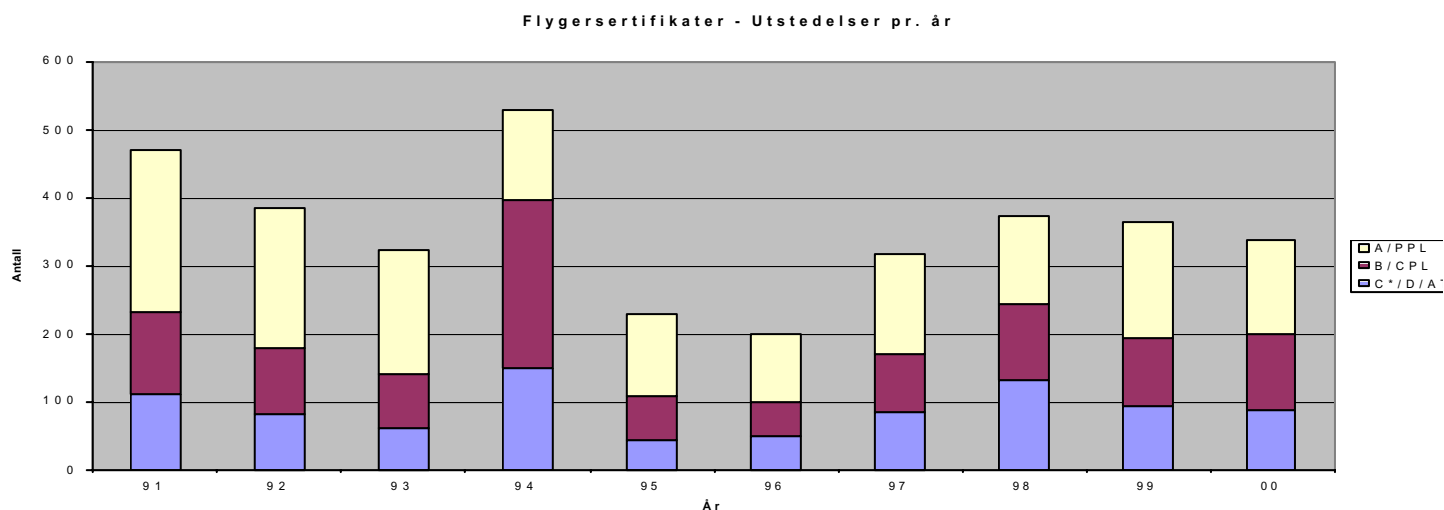


Fig 7: Utstedte sertifikat fordelt på sertifikattyper for flygere: PPL, CPL og ATPL siste ti-års periode¹⁷

Følgende oversikt viser det totale aktivitetsnivået i år 2000 knyttet til alle typer operative og tekniske sertifikat. Totaltallet er fordelt på utstedelser, utvidelser, forlengelser, gjenutstedelse og konvertering/validering.

¹⁷ Flygersertifikat fordeles på tre kategorier, hhv. PPL – privatflygersertifikat, CPL – trafikkflygersertifikat og ATPL – trafikkflygersertifikat (høyest/gir flest rettigheter). For sistnevnte ble delkategori C utfaset i 1993.

PERSONER	Utstedte rettighetsdokumenter og godkjenninger i 2000	Gyldige sertifikat/bevis, inkl. sertifikat/bevis uten gyldig klasse-/typerettighet pr. 31.12..2000	Gyldige sertifikat/bevis inkl. gyldig klasse-/typerettighet pr. 31.12.2000	
Operative sertifikat/bevis – ervervsmessig	Utstedelse	312	CPL A/H 1.608	CPL A/H 1.480
	Utvidelse	276	ATPL A/H 1.451	ATPL A/H 1.446
	Forlengelse	2.651	K (kabinbesetning) 2.161	
	Gjenuts tedelse	400		
	Konvertering/validering	99		
Operative sertifikat/bevis – klubb/privat	Utstedelse	138	PPL A/H 2.355	PPL A/H 1.200
	Utvidelse	56		
	Forlengelse	1.197		
	Gjenutstedelse	28		
	Konvertering/validering	6		
Tekniske sertifikat/bevis – ervervsmessig	Utstedelse	39	JAR-66 88	
	Utvidelse	97	ICAO ¹⁸ 935	
	Forlengelse	47	Sveising 3	
	Gjenutstedelse	1		
	Konvertering/validering	499		
Tekniske sertifikat/bevis – klubb/privat	Utstedelse	5	SPS/SPM 56	
	Utvidelse	2		
	Forlengelse	9		
	Gjenutstedelse	1		

2000 er et normalår i forhold til utstedelser, utvidelser, forlengelser og gjenutstedelser. For tekniske sertifikat og bevis er det økning i antall konverteringer, et forhold som skyldes endring av norske ICAO flyteknikersertifikat til BSL JAR-66 vedlikeholdssertifikat.

I tallene for operative sertifikat og bevis – ervervsmessig – ligger også sertifikat for kabinbesetningsmedlemmer. De utgjør 113 utstedelser og 385 gjenutstedelser. Her er gjenutstedelser brukt som ”endringstype” i forbindelse med forlengelse fordi det har vært et bytte fra gammel type sertifikat til nytt.

Det har pågått en omfattende regelverksutvikling innen sertifisering av ulike yrkesgrupper i luftfarten. For flyteknikere gjelder dette JAR 66 – kompetansekrav for flyteknikere. For utdanningsinstitusjoner som utdanner flyteknikere, gjelder dette JAR 147. I tillegg pågår, som tidligere nevnt, innføring av regelverk for flygeledersertifikat (EUROCONTROL ESARR 5). Arbeidet er godt i gang og skal etter planen ferdigstilles i slutten av 2003.

Luftfartstilsynet vedtok 20. desember 2000 forskrifter om innføring av JAR-FCL 1 (Change 1) og JAR-FCL 2. Forskriftene erstatter den tidligere norske BSL C. På visse punkter var det likevel behov for å opprettholde BSL C, men med en del endringer. Nye forskrifter til BSL C ble vedtatt samme dato, samtidig som enkelte tidligere forskrifter i BSL C ble opphevet. De nye forskriftene trer i kraft 1.juli 2001 og fra samme tidspunkt oppheves de gamle.

Gjennomførte teoriprøver og eksamener

PERSONER	ANTALL GJENOMFØRTE PRØVER
Operative sertifikat/bevis – ervervsmessig	Teoretiske prøver 5.773
	Praktiske prøver 1.310
Operative sertifikat/bevis – klubb/privat	
Tekniske sertifikat/bevis – ervervsmessig	Teoretiske prøver 1.966
	Praktiske prøver 162
Tekniske sertifikat/bevis – klubb/privat	

¹⁸ Sertifikat iht. ICAO-standard gjelder både ervervsmessig og klubb/privat.

Ovennevnte tabell viser det totale antall gjennomførte teoretiske og praktiske prøver for både operative og tekniske yrkesgrupper. Når det gjelder flygersertifikat, viser en mer detaljert oversikt følgende:

Totalt antall oppmeldte kandidater	1389
Totalt antall kandidater som har bestått eksamen	1003
Totalt antall kandidater som ikke har bestått eksamen	386
Totalt antall fag som er bestått	4939
Totalt antall fag som ikke er bestått	834
Totalt avholdt antall prøver	5773
Totalt registrerte prøver for LPT 1	1310

3.4.2 Kontrollanter

Kontrollanter er en kvalifisert person utnevnt av Luftfartstilsynet med ansvaret for å avholde praktiske prøver og/eller utføre kontroll med kandidater ved sertifisering av luftfartspersonell. Til sammen har vi over 600 kontrollanter.

TILSYNSKATEGORI PERSONER: Kontrollanter	Mål: omfang av godkjenning	Kildehenvisning
Kontrollanter til flygersertifikat og bevis	Godkjennes for 3 år av gangen	LT-policy
Tekniske kontrollanter	Minimum 1 gang pr. år	LT-policy

	Utstedte rettighetsdokumenter og godkjenninger i 2000	"Tilsynsaktivitet" i løpet av 2000	Enheter pr. 31.12..2000
Kontrollanter	Kontrollanter for flyger-sertifikat og bevis: Nye utstedelser ca 12 Fornyleser: ca 120 Tekniske kontrollanter: 3	Ikke gjennomført i 2000 (opplæring mv)	Flyoperative kontrollanter: 580 Gyldige tekniske kontrollanter: 26 Nye tekniske kontrollanter: 3

Kvalifikasjonskravene i JAR – FCL legges til grunn for godkjenninger av kontrollanter. Det er ikke gjennomført planlagt opplæring/standardisering av operative kontrollanter i år 2000. Hele kontrollantordningen er nå under evaluering.

Antallet gyldige kontrollanter er i minste laget, spesielt gjelder dette for de store vedlikeholdsorganisasjonene. Tilsyn avdekker at det fremdeles er ulik standard på kontrollantenes arbeid. Trenden peker derimot i riktig retning, vi har ikke avdekket mangler ved kontrollantens arbeid som kan henføres til en redusert standard på prøvene. Luftfartstilsynet arrangerer et årlig seminar for tekniske kontrollanter. I år ble seminaret gjennomført 28. november med 18 deltakere.

Et forbedringsområde er eksaminatorordningen. I dag er det ikke andre formelle krav til eksaminator enn at vedkommende må ha gyldig sertifikat for den luftfartøytypen som benyttes ved prøven.

3.5 EFFEKTIV OG SERVICEORIENTERT ORGANISASJON

Hovedmål 5:

LUFTFARTSTILSYNET SKAL UTFØRE SIN VIRKSOMHET PÅ EN EFFEKTIV MÅTE OG FRAMSTÅ SOM EN ÅPEN, SERVICEORIENTERT OG KOMPETENT ORGANISASJON

Luftfartstilsynet må legge forholdene til rette for effektiv organisering av interne ressurser, slik at saksbehandlingen har høy kvalitet og de riktige tjenestene blir levert. I forkant av opprettelsen av Luftfartstilsynet evaluerte Statskonsult deler av Luftfartsinspeksjonens virksomhet, og foreslo flere organisatoriske forbedringsområder.

I tillegg ble Luftfartstilsynet i høst revidert av et team fra ICAO (Internasjonal Civil Aviation Organisation). Revisjonen ble gjennomført med bakgrunn i Annex 1 (Licensing of Aviation Personell), Annex 6 (Operation of Aircraft) og Annex 8 (Airworthiness of Aircraft). Formålet var å vurdere i hvilken grad Luftfartstilsynet har innført ICAOs regelverk, anbefalinger, råd og sikkerhetsrelaterede prosedyrer. Videre evaluerte ICAO hvor effektivt tilsynssystemet i Norge er. På bakgrunn av dette ga ICAO råd til hvilke områder som bør forbedres.

Luftfartstilsynet oppfyller i de aller fleste tilfeller de krav og anbefalinger som er gitt. ICAOs revisorer påpekte spesielt at det nye Luftfartstilsynet har hatt en svært positiv utvikling i de første åtte månedene etter etableringen, med et godt forhold til operatørene. På enkelte områder kommenterte ICAO enkelte mindre mangler. Av mer overordnet karakter ble følgende områder påpekt:

- ❑ Mangel på nok operative inspektører
- ❑ Manglende treningsprogrammer for inspektørene
- ❑ Mangel på en del skriftlige arbeidsrutiner internt i Luftfartstilsyn

Luftfartstilsynet har satt i gang ulike tiltak for å imøtekomme Statskonsults og ICAOs anbefalinger. Flere tiltak er påbegynt i år. Overfor ICAO er det utarbeidet en egen framdriftsplan som følges opp i 2001.

I det første året som selvstendig tilsynsmyndighet har det vært nødvendig å bruke mye tid og ressurser på å bygge opp organisasjonen. Tidligere avdelinger fra Luftfartsinspeksjonen er omorganisert i tillegg til at nye avdelinger og stabsenheter er etablert. Hele året har vært preget av ulike former for utviklingsarbeid med etablering av kvalitetssystem og utvikling av arbeidsprosesser. Rekruttering av ny kompetanse og gjennomføring av ulike kompetanseutviklingstiltak har tilsvarende hatt høy prioritet i år 2000.

Flere av forbedringstiltakene har en langsiktig karakter. For å nå intensjonene om å bli et moderne tilsyn det være kontinuerlig utvikling av organisasjon og tjenester.

3.5.1 Effektiv ressursbruk og riktig servicenivå.

Luftfartstilsynet håndterer en omfattende saksmengde. I år 2000 var det 28 132 registrerte saker. Av dette var 15 483 innkomne saker, 11 967 var besvarelser i form av utgående saker og øvrige 682 var interne notater og annet.

Ny teknologi, endrede samarbeidsformer, krav til kvalitet og brukernes behov for god service vil stadig stille nye krav til interne arbeidsprosesser. Derfor er det en kontinuerlig fokus på dette, og i år er det igangsatt flere utviklingstiltak.

Kvalitetssikring av interne arbeidsprosesser

Luftfartstilsynets overordnede målsetting for IT-sikkerhet er at kravene til sikker og stabil tilgang til informasjonssystemene ivaretas og at personopplysningene beskyttes i overensstemmelse med gjeldende regelverk. Det er derfor igangsatt tiltak for å beskytte informasjon mot uautorisert innsyn (konfidensialitet). Videre er det sikret at informasjonssystemene er stabile med høy grad av oppetid, slik at medarbeiderne kan gjennomføre saksbehandlingen på en effektiv måte (driftssikkerhet og tilgjengelighet). Tiltak er også iverksatt for å beskytte informasjon mot uautorisert endring, slik at opplysningene til enhver tid er korrekte og oppdaterte (integritet).

Kvalitetssystemet og utarbeiding av håndbøker har vært et prioritert arbeid under hele året. I henhold til gjeldende instruks og regelverk er det utarbeidet administrative rutiner. Innen 1. mars 2001 skal alle vesentlige rutiner være på plass.

Det er iverksatt rutiner for juridisk kvalitetssikring av saksbehandling. I tillegg er det engasjert en filolog med ansvar for språklig kvalitetssikring. Dette gjelder alt fra ordinær enkeltsaksbehandling til større prosjektet knyttet til forskriftsutarbeiding. En viktig utviklingsoppgave her er å utarbeide ”nyord”, dvs. erstatte engelse flyfaglige begreper i forskriftene med norske ord. Pr. 31.12.2000 foreligger en liste med 230 norske erstatningsord.

Effektivisering av interne arbeidsprosesser

En viktig utfordring for få økt effektivitet er å utnytte de muligheter som ligger i IT-løsninger. Tre ulike tiltak er igangsatt i år 2000:

Bedre integrering av eksisterende IT-løsninger er innført. I 2000 ble Luftfartstilsynets fagtekniske system Norcas integrert med arkiv/saksbehandlingssystemet DocuLive og økonomisystemet Agresso. Løsningen innebærer at saksbehandlere slipper å hente data fra flere systemer manuelt. De får nå de aktuelle opplysningene gjennom samme skjermbildeportal. Foreløpige tilbakemeldinger viser at den nye løsningen fungerer godt.

Luftfartstilsynet har utviklet en komplett løsning med mobilt kontor, basert på bærbar pc og mobiltelefon med tilgang til LTs datanettverk. Testen ble gjort i oktober 2000 og løsningen fungerer. Foreløpig er ikke løsningen utprøvd i utlandet, men i 2001 vil det bli gjennomført en tilsvarende test i USA. I Norge blir mobilt kontor foreløpig brukt av et fåtall av inspektørene, men det er mulighet for å utvide ordningen etter behov.

Våren 2000 startet utviklingen av intranettet, som etter planen skal være operativt 25. januar 2001. Intranettet er et verkøy som vil kunne forbedre internkommunikasjonen. Ved å gjøre intern informasjon lettere tilgjengelig for de ansatte vil dette kunne bli et viktig bidrag til å effektivisere saksbehandlingen. Intranettet skal også fungere som inngangsportal for mange av Luftfartstilsynets sentrale informasjonssystemer. Som teknisk løsning valgte Luftfartstilsynet et modulsystem (Central 2000) utviklet av Webcenter Unique. 1. oktober 2000 ble det ansatt en intranetredaktør, som i samarbeid med en referansegruppe slutførte arbeidet med intranettets struktur og innhold.

3.5.2 Aktiv dialog med brukerne

Luftfartstilsynet ønsker å framstå som en åpen, tilgjengelig, synlig og troverdig tilsynsmyndighet. I år 2000 ble Luftfartstilsynets informasjonsvirksomhet bygd opp. Dette innebærer at informasjonsenhetens bemanning kom på plass og nye rutiner ble etablert. I perioden er følgende resultater oppnådd:

Mediestrategien ble utviklet og gjort gjeldende fra 01.04.2000. Den er forankret i kravene til statlig informasjonspolitikk og skal fungere som en veiviser for all mediekontakt i LT. Hoveddelen av strategien er en veileder med forklarende informasjon, et strategisk 'oppslagsverk' på området mediekontakt. Praktiske retningslinjer og tips for mediehandling er samlet i dokumentets vedlegg (for eksempel 'Medievett i Luftfartstilsynet'). Mediastrategien legger føringer for en rekke av de øvrige informasjonstiltakene.

Medieovervåkning er viktig for å ivareta en aktiv dialog med pressen og for å følge opp oppslag om Luftfartstilsynet og dets arbeidsområder. I desember inngikk Luftfartstilsynet en avtale med Observer Norge om en prøveperiode med medieovervåkning av utvalgte temaer. Tjenesten inkluderer publisitetsrapporter, tradisjonell presseklippjeneste og resymeer av presseoppslag på intranett. Toppledergruppen og en referansegruppe har fungert som testbrukere frem til tjenesten gjøres tilgjengelig for alle ansatte på intranettet i januar 2001. Evaluering av prøveperioden vil være grunnlaget for en eventuell videreføring av tjenesten.

Medietrening ble gjennomførte i form av et todagers grunnkurs for Luftfartstilsynets toppledelse (8 personer) 18. og 19. september 2000. Luftfartstilsynets mediestrategi tar utgangspunkt i at mediekontakt er et lederansvar. Det er derfor viktig at lederne har relevant kompetanse og tilstrekkelig trening for å kunne fylle sin rolle som mediekontakt.

Mediekontakten med TV, radio, dagspresse, fag- og ukepresse og elektroniske nyhetsmedier har vært omfattende. Mange pressespørsmål ble besvart både telefonisk og i stadig større grad per e-post. Intervjuer og innspill til bakgrunns- og featureartikler ble også gitt i ulike aktuelle saker. I løpet av året ble det publisert sju pressemeldinger samt pressedokumentasjon i forbindelse med ICAO-revisjonen. Det ble organisert tre pressemøter, som ble besøkt av åtte – ti journalister fra pressebyråer, riks- og nettaviser, fagblad og radio. Alle førte til et stort antall artikler og innslag. De tre pressemøtene ble avholdt:

- ❑ 6. januar v/åpning av Luftfartstilsynet.
- ❑ 25. august som brifing i forkant av ICAO – revisjonen.
- ❑ 5. september med presentasjon av resultatene fra ICAO-revisjonen

Internettet var operativt fra og med januar 2000. Ved utgangen av året bestod internettsidene av totalt 786 filer, 240 bilder og 2982 hyperkoblinger. Siden internettsidene ble tilgjengelige, er de besøkt av ikke mindre enn 1.119.208 brukere. Gjennomsnittet per måned er 69.951 besøkende. Den mest aktive måneden var oktober med 95.949 besøkende, mens den mest aktive ukedagen var torsdag med 10.800 besøkende. Trafikken er størst mellom klokken 12.00 og 13.00 med 18.769 besøkende. Nettstedet besøkes av brukere fra hele verden. Positive tilbakemeldinger bekrefter at vår internettsatsing har blitt godt mottatt av brukerne.

Elektronisk postjournal ble innført i Luftfartstilsynet og var operativ fra og med 1. april. Tjenesten drives og finansieres av Statens informasjonstjeneste (SI), mens Luftfartstilsynets arkiv tar seg av journalistenes bestillinger av journalførte dokumenter. Elektronisk postjournal gir cirka 100 redaksjoner mulighet til å søke i en omfattende database som består av de offentlige deltakernes journaler, og ved å delta ønsker Luftfartstilsynet å understreke sin åpne holdning

overfor mediene. Etter åtte måneder kan det konkluderes med at tiltaket er en suksess. I perioden fra april til og med desember 2000 viser SIs statistikk at mediene har bestilt totalt 702 dokumenter hos Luftfartstilsynet. Dette tilsvarer cirka fire bestillinger daglig.

Publikasjoner relatert til Luftfartstilsynets ansvarsområder skal utarbeides. I år ble det utarbeidet, produsert og distribuert én LT-publikasjon: *JAR – FCL veiledningen om innføringen av fellesbestemmelser for flysertifikat i Europa*. Veiledningen fikk et opplag på 15.000 eksemplarer, hvorav 5.600 eksemplarer ble distribuert som vedlegg til Norsk Aero Klubbs 'Flynytt' i desember. I tillegg sendte Luftfartstilsynet veiledningen direkte til den enkelte flyger som er registrert i Luftfartstilsynets sertifikat-/rettighetsregister (ca. 6.000 eks). De første tilbakemeldingene fra markedet tyder på at veiledningen er svært godt mottatt.

3.5.3 Personalpolitikk – bemanningsutvikling og kompetanseutvikling

Vårt mål er å føre en personalpolitikk som fremmer medarbeidernes kompetanse, initiativ, omstillingsevne og ansvarsfølelse. På bakgrunn av dette har vi igangsatt flere utviklings tiltak som beskrives nærmere her, men først tallfestes bemanningsutvikling og sykefravær i år 2000.

Bemanningsutvikling

Ved utgangen av år 2000 hadde Luftfartstilsynet forventet å ha en bemanning på nærmere 140 stillinger. Oppbemanningen har tatt noe lengre tid enn forventet, noe som har resultert i at det ved utgangen av 31.12.00 var bemanning på 125. I tillegg kommer de stillingene som har vært lyst ut i år 2000 og der nye medarbeidere først starter i år 2001. Enkelte tilsettingssaker er fremdeles under behandling, men når de er avklart, vil Luftfartstilsynet i løpet av kort tid få en bemanning nærmere 140 stillinger.

Økningen i antallet årsverk har medført økt kompetanse innenfor sentrale funksjoner som; flysikringstjeneste, operativt tilsyn, juridisk saksbehandling, analyse/utredning, kvalitetssikring, virksomhetsstyring, informasjonshåndtering og administrative tjenester. Kompetansetilførselen har styrket vår eksisterende tilsynsfunksjoner, spesielt innen operativt tilsyn og nye tilsynsområder som flysikring, security og tilsyn med småflyvirksomhet.

I løpet av perioden har fire medarbeidere blitt pensjonert, mens åtte medarbeidere har fratrudd. Andelen medarbeidere i tekniske stillinger som har sluttet, er meget lav. Kun to medarbeidere har gått over i annen stilling utenfor Luftfartstilsynet.

Sykefravær

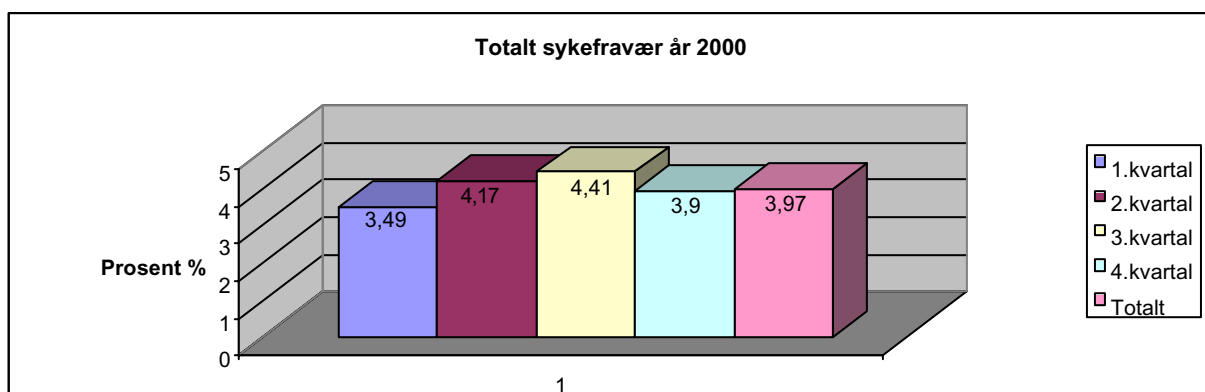


Fig. 8 Det totale sykefraværet i Luftfartstilsynet fordelt på årets 4 kvartaler.

Det totale sykefraværet for år 2000 var på 3,97 %. I løpet av året har det vært noen svingninger i sykefraværet, men jevnt over har det vært en relativ stabil kurve.

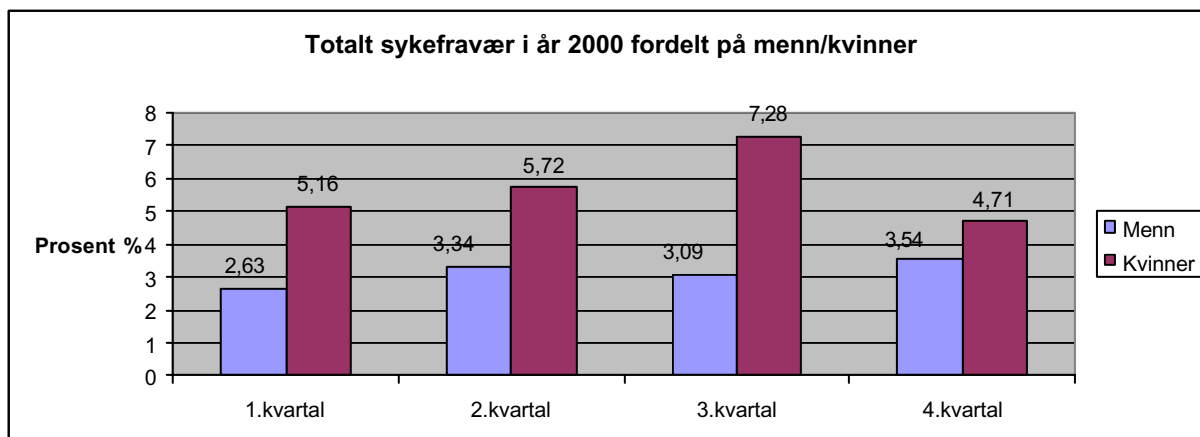


Fig. 9 Totalt sykefravær i perioden 1.1.2000– 31.12.2000 fordelt på andel kvinner og menn

Menn hadde et generelt lavt korttidssykefravær (< 14 dgr) i perioden. Langtidssykefraværet (> 14 dgr) er det fraværet som var høyest blant menn i perioden og i 4. kvartal lå det på 2,76 %. Kvinner hadde generelt et lavt korttidssykefravær (< 14 dgr), mens langtidssykefraværet (> 14 dgr) var noe høyere i perioden jamført med menn, dvs. 4,55 % i 4. kvartal.

Generelt hadde Luftfartstilsynet et lavt totalt sykefravær for år 2000, herunder et meget lavt korttidssykefravær (< 14 dgr). Trekker vi ut langtidssykefraværet (> 14 dgr), vil det totale sykefraværet i år 2000 utgjøre 1,71%, og kan illustreres ved følgende figur:

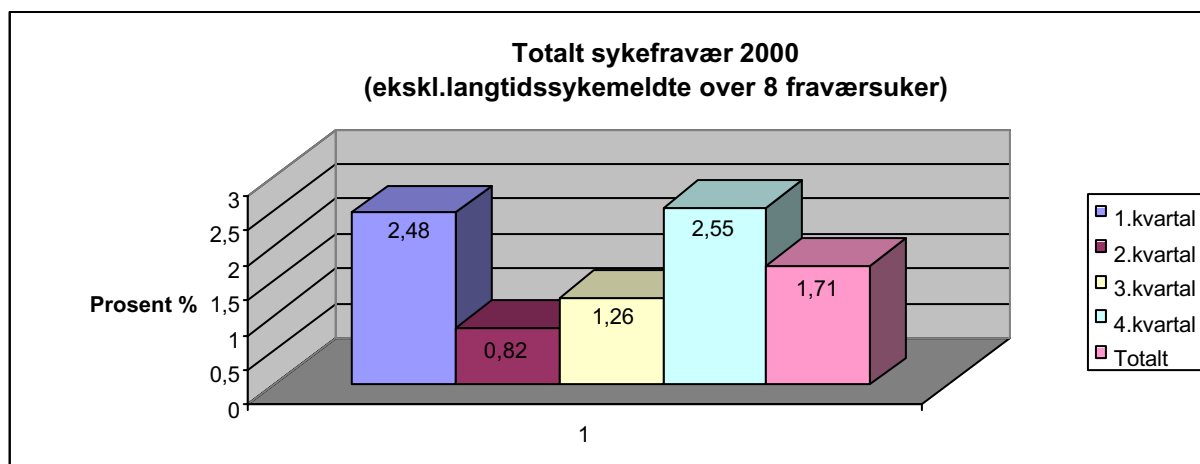


Fig. 10 Totale sykefraværet i Luftfartstilsynet eksklusiv langtidssykemeldte med fravær over 8 uker.

Arbeidsmiljø og integrert organisasjonsutvikling

Luftfartstilsynet gjennomførte våren 2000 en arbeidsmiljøkartlegging ved hjelp av et eksternt konsultentselskap – Agenda Utredning og Utvikling as. En konsekvens var at det høsten 2000 ble igangsatt et integrert organisasjonsutviklingsprosjekt. Hensikten var å integrere strategi-, plan- og budsjettprosessen, gjennomgå og følge opp arbeidsmiljørapporten og drive kompetanseutvikling for alle lederne i Luftfartstilsynet.

Høsten 2000 har hovedfokuset vært knyttet til strategi-, plan- og budsjettprosessen. I høst ble det arrangert tre seminarer med deltakelse fra alle lederne. Det har samtidig vært avholdt avdelingsvise seminarer, hvor temaene bl.a. har vært grensesnitt avdelingene imellom når det gjelder arbeidsoppgaver, organisering og roller. Prosjektet fortsetter i år 2001. Hovedfokus vil være på lederrollen og ikke minst på en praktisk oppfølging og integrering av tiltakene som ble vedtatt på bakgrunn av arbeidsmiljøundersøkelsen.

Strategisk kompetansestyring

Viktigheten av kompetanseutvikling ble påpekt i Statskonsultrapporten og ICAO-revisjonen. Det krever en strategisk utvikling og oppgradering av kompetanse innen alle fagfelt. For å møte utfordringene til stadig endrede kompetansekrav skal det igangsettes et prosjekt for strategisk kompetansestyring. Forarbeidet ble gjort i år og prosjektet starter i løpet av 2001.

I 2000 har vi avsatt ressurser for å dekke den enkeltes behov for kompetanseutvikling både innen flyfaglig, juridisk og administrative fagområder. I tillegg til eksterne kurs/seminarer har vi igangsatt interne kurs og spesielt to kursmoduler bør nevnes:

Kvalitetsrevisjonskurs – som er nødvendig for å styrke tilsynspersonellets kompetanse, noe også ICAO påpekte i sin rapport. Høsten 2000 kjøpte Luftfartstilsynet inn kurs fra NFKL (Norsk Forening for Kvalitet og Ledelse) i revisjonsteknikk. 20 medarbeidere deltok på kurset og fikk en grunnopplæring i hvordan inspeksjoner bør utføres. I tillegg ble ti erfarne inspektører sertifisert under EUs ordning for sertifisering av tilsynspersonell. Det ble også avholdt kurs i ny ISO 9001 standard med over 30 deltakere fra Luftfartstilsynet.

Kurs i prosjektledelse – som er nødvendig for å få en profesjonell gjennomføring av Luftfartstilsynets utrednings- og utviklingsprosjekter. I samarbeid med BI (Bedriftsøkonomisk Institutt) ble det utarbeidet et prosjektlederkurs høsten 2000, der 30 medarbeidere i Luftfartstilsynet deltok og de fleste tok eksamen.

Øvrige internt initierte kurs har vært det tidligere omtalte mediatrening for ledere og at vi har igangsatt et lederutviklingsprogram som en del av integrert organisasjonsutvikling. Sistnevnte er en kombinasjon av fellesseminarer og individuell coaching som vil fortsette i år 2001. I tillegg har alle medarbeidere fått tilbud om kurs i ulike IT-programvarer, saksbehandling, språk og internasjonal luftfartslovgivning.

3.5.4 Deltakelse i internasjonale fora

De internasjonale føringene for norsk luftfartspolitik har blitt stadig mer fremtredende de siste årene. Tyngdepunktet for utvikling av regelverk og standarder på flysikkerhetsområdet og dermed de rammevilkår som norske operatører er underlagt, beveger seg i økende grad over til ulike internasjonale fora. For europeisk luftfart gjelder dette særlig gjennom EU/EØS og JAA-samarbeidet. Luftfartstilsynet ser det derfor som viktig å være en aktiv deltaker i internasjonalt flysikkerhetsarbeid for å ivareta norske interesser.

I henhold til instruks skal Luftfartstilsynet i samråd med Samferdselsdepartementet delta aktivt i internasjonalt arbeid. I tråd med dette engasjerer Luftfartstilsynet seg aktivt innenfor ICAO, ECAC, EUROCONTROL og JAA. Videre krever ulike prosesser innenfor EU/EØS-området relativt store ressurser fra Luftfartstilsynets side. Dette gjelder i forhold til gjennomføring av regelverk på luftfartsområdet som følge av de forpliktelser Norge har gjennom EØS-avtalen og i forhold til større prosesser, som for eksempel utviklingen av en felleseuropeisk

flysikkerhetsorganisasjon (EASA) og utviklingen av et felleseuropeisk luftrom ("Single European Sky").

3.5.5 Et selvfinansiert Luftfartstilsyn?

Et prinsipp ved utskillelsen av Luftfartstilsynet som eget myndighetsorgan var at: "... Luftfartstilsynet skal dekke sine tilsynsoppgaver ved brukerbetaling og slik at gebyrene for typiske tilsynstjenester kostnadsrelateres Departementet vil vurdere nærmere om også Luftfartstilsynets myndighetsoppgaver kan brukerfinansieres, slik at tilsynet blir en fullt ut selvfinansierende virksomhet..."¹⁹

Selvfinansiering er en kompleks problemstilling med en rekke konsekvenser som må utredes nærmere. I oktober 2000 startet arbeidet, og det ble ansatt en prosjektleder. Prosjektets hovedmål er å finne en finansieringsløsning for Luftfartstilsynet, primært basert på kostnadsbasert brukerbetaling. I den første fasen vil kostnadsstrukturen i Luftfartstilsynet bli kartlagt, og deretter vil ny gebyrstruktur bli utviklet. Kartleggingen av kostnadsstruktur settes i gang på nyåret i 2001, og resultatet i form av en kostnads- og finansieringsgrunnlag skal være ferdig sommeren 2001. Deretter utarbeides forslag til ny gebyrstruktur som skal presenteres og diskuteres med representanter for markedet og Samferdselsdepartementet. I løpet av første halvår 2002 tas det sikte på å fremlegge et endelig forslag til finansieringsløsning og gebyrstruktur som så skal legges frem for departementet.

4 MILJØ – UTSLIPP OG STØY

Opprettelsen av Luftfartstilsynet har synliggjort et behov for å se nærmere på organiseringen av miljøarbeidet på luftfartsområdet. En rekke forhold knyttet til miljø har på forskjellig vis innvirkning på Luftfartstilsynets virksomhet. Forskrift om inn- og utflygingstraseer for Gardermoen, godkjenning av OSLs miljøprogram og oppfølging av miljøforpliktelsene i konsesjonen og generelt regelverksarbeid i tilknytning til støy og utslipp fra sivile luftfartøy faller inn under tilsynets forvaltningsområde. Videre forventes det at tilsynet ivaretar norske interesser innenfor ulike internasjonale fora hvor miljøspørsmålene nå får mer og mer oppmerksomhet. På denne bakgrunnen har Luftfartstilsynet satt i gang et arbeid med å utarbeide en miljøstrategi for virksomheten som skal være klar i 2001.

4.1 Traséprosjektet - Gardermoen

Traséprosjektets formål er å utarbeide av en rapport med evaluering av hvilke konsekvenser forskriften om inn- og utflygingstraseer for Gardermoen har hatt siden flyplassen ble åpnet. Både de operative/driftsmessige og de mer samfunnsrelaterte virkningene skal vurderes. Forarbeidet ble gjennomført i 2000 og i januar 2001 vil det bli nedsatt en prosjektgruppe med deltakere fra de mest sentrale aktørene. I tillegg nedsettes en referansegruppe som består av nabokommunene til flyplassen og representanter fra de norske og internasjonale flyselskapene. Det er avholdt to prosjektmøter. Aktivitetsplanen for våren 2001 inkluderer oppstartsmøte med referansegruppen i løpet av mars, og høringer av et utkast til rapport i mai. Endelig rapport skal foreligge innen 1. november 2001.

¹⁹ St prp nr 66 (198-99) s.14

4.2 Lovendring knyttet til fly med høye støyverdier

Luftfartstilsynet har foreslått endringer i Luftfartsloven for å tilpasse EUs forordning (Rådsforordning 925/1999 av 29. april 1999) om registrering og bruk av "kapittel 2"-fly med såkalte "hushkits" i EU/EØS området. Dette innebærer et forbud mot registrering og bruk av fartøy som faller inn under forordningens virkeområde.

Lovendringen (Ot.prp. nr. 22 (2000-2001) trer i kraft fra og med 15. februar 2001. Fra og med denne dato kan et fartøy ikke innføres i Norges luftfartøyregister med mindre det er utstyrt med gyldig luft- og miljødyktighetsbevis utstedt eller godkjent av luftfartsmyndigheten. I tillegg vil fartøy som i tre år ikke har hatt gyldig luft- og/eller miljødyktighetsbevis, slettes fra registeret. Fartøy som ved ikrafttredelse av lovendringen allerede er oppført på norsk register og ikke har gyldig luftdyktighetsbevis, vil kunne slettes tre år fra ikrafttredelsen.

5. ÅRSREGNSKAPET²⁰

Presentasjon av regnskapstall fra statsregnskapet for 2000

Kapittel 1313 post 01					
Post	Underpost		Beløp	Bevilgning	Avvik
01	11	Stillinger	45 071 496,84		
	12	Ekstrahjelp	3 000,00		
	13	Bistillinger	970 051,36		
	17	Styrer, råd utvalg	208 725,00		
	18	Trygder, pensjon	5 159 187,56		
Sum lønn og godtgjørelse.			51 412 460,76		
Post	Underpost		Beløp		
01	21	Maskiner, inventar, utst.	2 288 069,40		
	22	Forbruksmateriell	1 188 194,38		
	23	Reiseutgifter, kurs, m.v.	15 477 114,36		
	24	Kontortjenester	6 617 166,77		
	25	Konsulenttjenester m.v.	8 315 447,46		
	26	Andre driftskostnader	7 599 814,15		
	27	Vedl.hold og dr. trsp.m.	383 167,63		
	28	Vedlikehold av bygg/anl.	49 251,75		
	29	Drift av bygning, lokaleie	10 597 917,75		
Sum andre driftsutgifter			52 516 143,65		
Sum kapittel 1313, post 01			103 928 604,415	109 220 000,00	- 5 291 395,59
Kapittel 4313					
Post	Underpost		Beløp	Bevilgning	Avvik
01	31-34	Inntekter fra tilsyn	40 644 199,78		
	71	Andre refusjoner	285 765,14		
Sum post 01			40 929 964,92	33 900 000,00	7 029 964,92
02	11	Refundert lønn, fakturert	687 522,00		
	12	Refundert AGA, fakturert	19 028,00		
	13	Refundert reiseutgifter, fakturert	226 797,00		
16	11	Refunder fødselspenger, lønn	199 724,00		
	12	Refundert fødselspenger, AGA	28 158,42		
18	11	Refusjon sykepenger, lønn	753 933,00		
	12	Refusjon sykepenger, AGA	106 303,00		
Sum post 02, 16 og 18			2 021 465,42		2 021 465,42
Sum kapittel 4313			42 951 430,34	33 900 000,00	9 051 430,34
Kapittel 5309					
Post	Underpost		Beløp	Bevilgning	Avvik
29		Tilfeldige inntekter - ymse	66 500,01	0,00	66 500,01
Sum kapittel 4313 og 5309			43 017 930,35		

²⁰ For ytterligere detaljer ved årsregnskapet vises det til Luftfartstilsynets innrapportering til Statsregnskapet.

Bevilgningene til Luftfartstilsynet er gitt på postnivå. Det innebærer at det er bevilget midler på én driftspost på utgiftssiden og én på inntektssiden. Forklaringene til avvik fra bevilget budsjett er derfor i hovedsak også knyttet til dette nivået.

Luftfartstilsynet ble etablert 1.1.2000. Oppbemanningen, kompetanseutvikling og øvrig organisasjonsutvikling har vært mer ressurs- og tidkrevende enn ventet. Alle planlagte prosjekter, med tilhørende bruk av prosjektbudsjett, ble heller ikke satt i gang. Utgiftene har derfor ikke blitt så høye som beregnet i oppstartingsåret. Det er også en vesentlig mindre utgift på arbeidsgiveravgift som følge av at denne ble budsjettert for 12 måneder, mens det er påløpt avgift for bare 10 måneder i det første driftsåret for Luftfartstilsynet

På inntektssiden er regnskapet bl.a. preget av ekstraordinære forhold i forbindelse med registrering av luftfartøyer i norsk luftfartøyregister, noe som har medført til dels betydelig høyere inntekter enn budsjettert.

De største avvikene på hhv. utgifts- og inntektssiden skal beskrives.

Kapittel 1313, post 01

Lønn og godtgjørelser: Her er det først og fremst økningen av antallet stillinger som har kommet noe senere enn beregnet og medført at utgiftene til lønn og godtgjørelser samlet er blitt om lag 3,5 mill lavere enn budsjettert, hvorav arbeidsgiveravgift utgjør om lag 1,5 mill. Beløpet på underpost 18 (Trygder, pensjon) i oppstillingen over, som er hentet fra det foreløpige statsregnskapet, er redusert med ompostering på kr 105 813. Det er beregnet på grunnlag av 10 måneders lønnskostnader, siden 2000 er etatens første driftsår.

Maskiner, inventar, utstyr, samt forbruksmateriell: Disse kostnadene er blitt høyere enn budsjettert. Årsaken ligger i at det i oppstartingsåret ligger noe investeringskostnader i beløpene, som ikke ble belastet Luftfartstilsynets regnskap i 1999. Merutgiften er på totalt ca kr 1,5 mill.

Øvrige driftskostnader: Disse kostnadene er også lavere enn budsjettert, først og fremst på grunn av at Luftfartstilsynet har vært i en oppbyggingsfase og har manglet erfaringstall ved budsjetteringen for driftskostnader. Samlet er mindrekostnaden om lag kr 3,2 mill.

Inntekter fra tilsynsvirksomheten, kapittel 4313, post 01

Den største merinntekten er knyttet til at SAS de siste to årene har overført flere fartøyer til norsk register enn den såkalte konsortieavtalen skulle tilsi. Som en følge av denne registreringen har også gebyrinntektene, spesielt for godkjenning av og tilsyn med luftdyktighet, blitt tilsvarende høyere. Av de cirka kr 7 mill. i merinntekt fra tilsynsvirksomhet utgjør merinntekter fra SAS mesteparten (om lag 5 mill.) De øvrige merinntektene kommer i hovedsak dels fra andre materiellgebyrer og dels fra gebyrer for flymedisinske tjenester.

Økte inntekter fra materiellgebyrer skyldes noe høyere aktivitet i markedet på dette området enn tidligere år.

Merinntekten fra flymedisinske gebyrer skyldes høyere aktivitet enn budsjettet på grunn av innføring av nye felleseuropeiske sertifikatbestemmelser (JAR – FCL 3).

For øvrig vil variasjoner i markedsaktivitet kunne føre til budsjettavvik som er vanskelig å forutse. Dette vil gjelde inntekter så vel som utgifter.

Refusjoner, kapittel 4313, post 02 , 16 og 18

Dette er refusjon av utgifter Luftfartstilsynet har hatt til lønn m.v. Refusjonene under post 02, som beløper seg til i underkant av kr 1 mill., gjelder utbetalinger på vegne av Det skandinaviske tilsynskontoret for tilsyn med SAS (STK). Disse refusjonene representerer en ren gjennomfakturering av utgifter som er påløpt og betalt i Norge på vegne av STK.

5.2 Økonomisk utvikling i Luftfartstilsynet i 2000

Luftfartstilsynets budsjett for det første driftsåret er preget av at det manglet erfaringstall ved utarbeidelsen. Virksomheten har likevel i store trekk gått som planlagt i henhold til budsjettet, selv om det er noe avvik, som vist foran. Det som har preget kostnadsbildet sterkest, er den kontinuerlige oppbemanningen.

Lønns- og personalkostnadene har steget jevnt gjennom året og utgjør for hele 2000 om lag halvparten av de totale kostnader. For 2001 vil lønns- og personalkostnadene utgjøre en større andel av de totale kostnader. Reiseutgifter vil fortsatt utgjøre en vesentlig del av driftsutgiftene. Det har ikke endret seg fra tidligere år da tilsynet var samlet i en avdeling i Luftfartsverket. De kostnadene som først og fremst representerer en endring av kostnadsbildet siden den ble etablert som en egen etat, er etatens felles driftskostnader.

Kostnadene for første driftsår vises i oppstillingen nedenfor over de viktigste kostnadselementene.

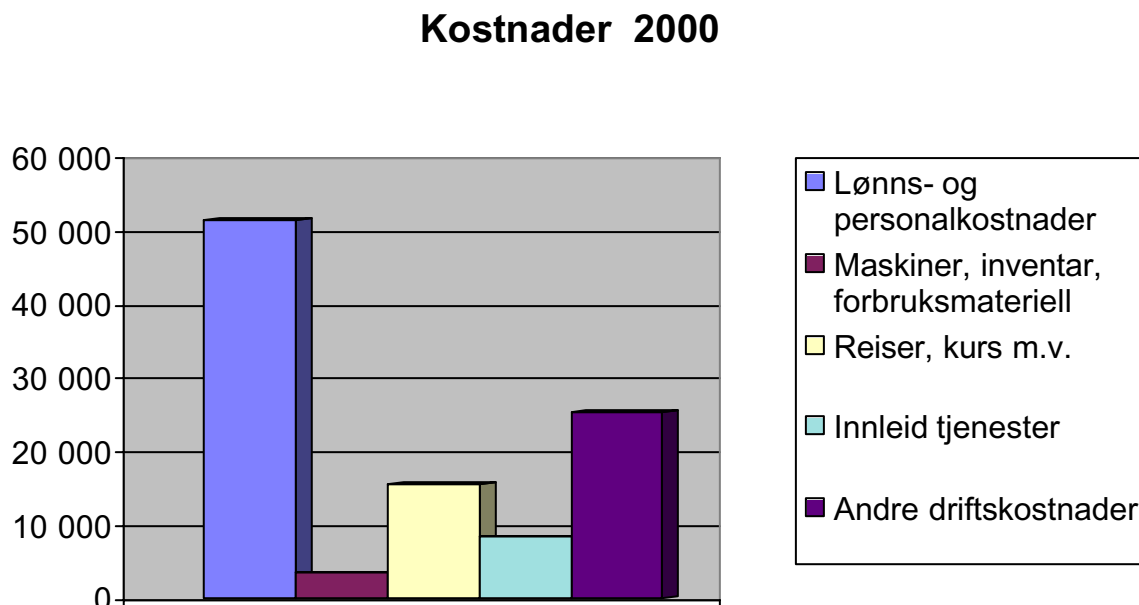


Fig. 11 Kostnadsforbruket i år 2000 for Luftfartstilsynet

Luftfartstilsynets inntekter i 2000 representerer i hovedsak en videreføring av inntektene i 1999. Gebyrsatsene er stort sett justert med forventet prisstigning, men gebyrer for et nytt tilsynsområde er også kommet med. Det gjelder tilsynet med navigasjonshjelpemidler.

Inntektene er samlet sett en god del høyere enn budsjettet. Det skyldes først og fremst registreringen av SAS-fartøyer. Årsaken skal være at SAS, som i større grad enn tidligere leaser fly istedenfor å kjøpe dem, har overført innleide fly til norsk register. Merinntekten fra SAS-registrering i Norge utgjør alene opp mot kr 5 mill

Inntektsstrukturen i forhold til tidligere år vises nedenfor.

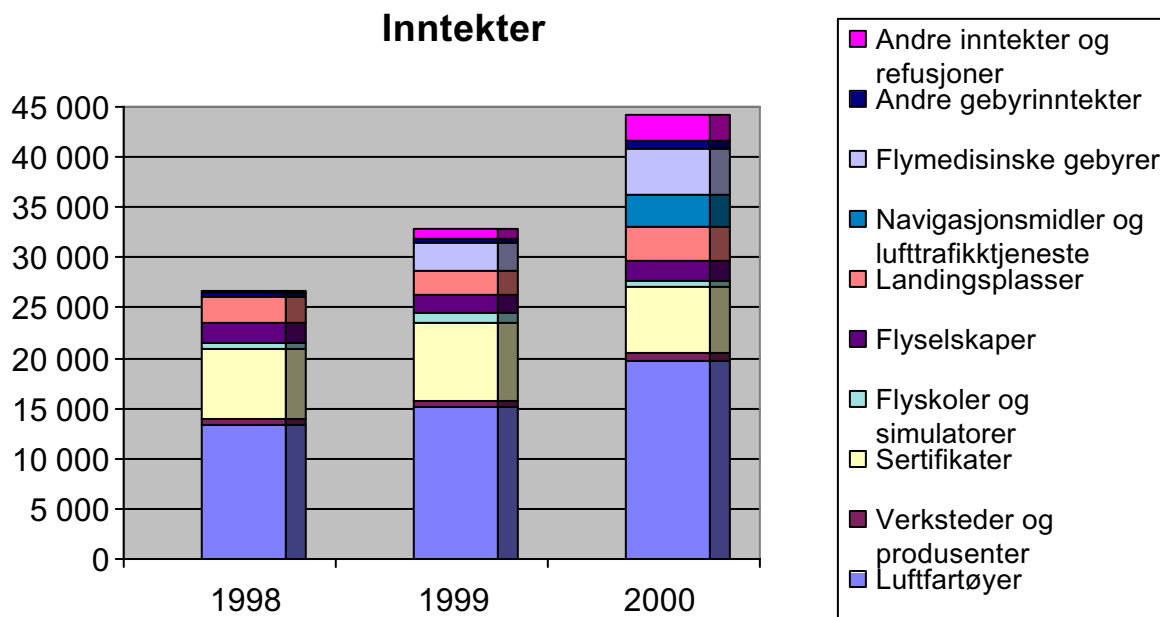
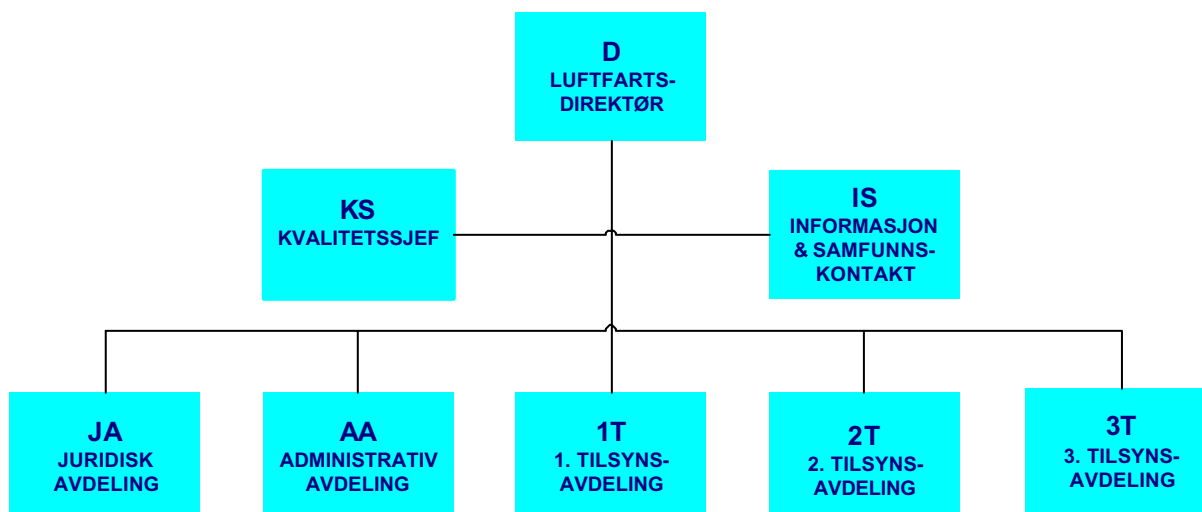


Fig. 12 Inntekter til Luftfartstilsynet i år 2000 sammenlignet med inntekter de siste to år i tidligere Luftfartsinspeksjonen.

Totalt sett fikk Luftfartstilsynet i 2000 mindreutgifter på cirka kr 4 mill og merinntekter på cirka kr 7 mill. Mindreutgiftene antas å være et engangsfenomen i 2000. Det vil bli søkt om å overføre 5% av bevilget ramme for 2000 til 2001.

For inntektene del er det vanskelig å anslå om merinntekten som skyldes fartøyregistreringen vil fortsette.



LUFTFARTSDIREKTØREN er øverste ansvarlige myndighetsperson i Luftfartstilsynet.

KVALITETSSJEF har ansvaret for tilsyn og utvikling av intern kvalitetssikring.

INFORMASJON & SAMFUNNSKONTAKT (3 ansatte) med ansvaret for å koordinere Luftfartstilsynets informasjon innad og utad, i tillegg til øvrig kontakt med marked og publikum.

JURIDISK AVDELING (26 ansatte) med ansvaret for regelverksutvikling, løpende juridisk saksbehandling, analyse av ulykker og hendelser og koordinering av all internasjonal deltakelse.

ADMINISTRATIV AVDELING (34 ansatte) med ansvaret for all intern administrasjon og utvikling, i tillegg til all flyfaglig registrering, sertifikathåndtering og tinglysing av luftfartøyer.

1. TILSYNSAVDELING (21 ansatte) med ansvaret for tekniske tilsynet med luftfartøyer, flyselskaper, verksted- og produksjonsbedrifter i norsk sivil luftfart.

2. TILSYNSAVDELING (19 ansatte) med ansvaret for tilsynet med all flyoperativ virksomhet og utdanningsvirksomhet. I tillegg har avdelingen det faglige ansvaret for kravspesifikasjon relatert til sertifikat og kompetansebevis.

3. TILSYNSAVDELING (16 ansatte) med ansvaret for tilsynet med flyplasser, lufttrafikkjenester og flynavigasjon. I tillegg har avdelingen ansvaret for eksamenshåndtering og prosjektet "Allmennflyging og luftsport".

I tillegg rapporterer følgende instanser direkte til Luftfartsdirektøren:

LEGENEMNDA FOR FLYGERE (4 ansatte) med ansvaret det medisinske tilsynet med flygere og andre.

DET SKANDINAVISKE TILSYNSKONTOR (STK) har ansvaret for å føre tilsyn med SAS, SAS Commuter og SAS Flight Academy. STK drives i samarbeid med svenske og danske luftfartsmyndigheter.

²¹ Antallet ansatte i avdelingene gjelder pr. 31.12.2000, med fratrukk for permisjoner og vakanser.

Luftfartstilsynet har foretatt en rekke analyser. Tallgrunnet hentes fra NORDAIDS²².

TITTEL / EMNE	OPPDRAKSGIVER
Analyse av harde landinger 1990-99	Initiert internt
Hyppigste årsaksfaktorer innen rutetraffic med passasjerer 1990-99	Pressen
Oversikt over helikopterulykker i Norge 1970-1999	Høgsk.i Haugesund
Ulykker i rute- og chartertraffic, norske fly, 1990-99	Pressen
Antall dødsulykker, ulykker og hendelser i klubb- og privatflyging, 1990-99	Pressen
Viktigste årsaksfaktorer for småfly, 1994-99	Initiert internt
Antall ulykker 1980-99, småfly, bruksområde klubb/privat, hvor det har vært en teknisk årsaksfaktor	
Oversikt over tekniske saker for MD-80-serien og B737, 1995-99	Pressen
Årsaksfaktorer relevante for lufttraffikkontrollen (ATC)	Luftfartsverket
Antall hendelser 1995-99, fly over 5700 kg	Pressen
Opplysninger om de ulykker og hendelser hvor GPWS (ground proximity warning system) var eller kunne vært relevant, fokus på turboprop twin.	Flyger i et flyselskap, til foredrag for kollegene.
Ulykker med helikopterene Robinson R-22 og R-44, Norden, 1993-99	Ekstern advokat
Antall saker med oljelekkasjer i Main Gearbox (MGB) på helikopteret S-61N	Initiert internt
Bakkerelaterte hendelser på nye OSL Gardermoen, 8.10.1998-31.12.2000	Initiert internt
Oversikt ulykker og hendelser under instrumentflyging med enmotors fly	Initiert internt
Utviklingen av hendelser og ulykker med undershoots og overruns	Initiert internt (flyplassanalyseprosjektet)
Analyse av ulykker og hendelser med motorsvikt	Initiert internt
Utviklingen av hendelser og ulykker med seilfly	
Omkomne i allmenn- og ervervsmessig luftfart	Initiert internt
Hendelser nær Bardufoss	Pressen
Ulykkesrate for ambulansflyging med helikopter	Initiert internt
Faktorer i "Ground handling"	Initiert internt (forsk. om lufthavnrelaterte tjenester)
Feildisponering av drivstoff, privatflyging 1990-99	Norsk Aero Klubb, flytryggingsskomitéen

²² Nordic Accident and Incident Data System – de nordiske tilsynsmyndighetenes felles database over ulykker og hendelser i sivil luftfart

VEDLEGG 3 ORDLISTE - LUFTFARTSTILSYNETS (LTs) ÅRSRAPPORT

Allmennflyging: Privatflyging som i hovedsak skjer uten godtgjørelse (ikke-erhvervsmessig). Grensene er noe uklare, men dette dreier seg i hovedsak om ”småfly” som motorfly, mikrofly og amatørbygde fly.

Adgangskontroll: LTs bedømmelse, på grunnlag av foreliggende dokumenter og opplysninger, av om et system eller deler av et system oppfyller bestemmelser for adgang til sivil luftfart.

Besiktelse: LTs fysiske tilsyn med flymateriells luftdyktighet.

BSL: Bestemmelser for Sivil Luftfart – inndelt i en serie B – H. BSL er forskrifter generelle bestemmelser gitt med hjemmel i Luftfartsloven og øvrige og lover/forskrifter/bestemmelser av særlig betydning for luftfarten.

Driftstillatelse: Tillatelse til å drive ervervsmessig luftfartsvirksomhet (rundflyging, aerial work, skoleflyging).

Ervervsmessig flyging (Commercial Aerial Works): Flyging mot vederlag og i henhold til driftstillatelse utstedt av LT.

Ervervsmessig lufttransport (Commercial Aerial Transport): Lufttransport av passasjerer, post og/eller frakt mot vederlag og i henhold til lisens utstedt av LT.

Flysikringstjeneste: Fellesbetegnelse for lufttrafikkledelse (ATM), flynavigasjonstjeneste (CNS) og flyværtjeneste

Godkjent utdanning (Approved training): Utdanning for å oppnå luftfartssertifikat eller luftfartsbevis i samsvar med en godkjent plan og under en godkjent ledelse.

Gransking: I betydningen dokumentgransking. Luftfartstilsynet kan utstede og fornye luftdyktighetsbevis på grunnlag av innsendte rapporter og dokumentasjon.

Hendelse: En luftfartshendelse er en begivenhet som ikke er en ulykke, men som har eller vil kunne ha ugunstig innvirkning på sikkerheten.

ICAO (International Civil Aviation Organization): En sammenslutning av stater som er tilsluttet konvensjonen for internasjonal sivil luftfart, Chicagokonvensjonen. Organisasjonen er et spesialorgan under FN.

JAA (Joint Aviation Authorities): Sammenslutning av europeiske luftfartsmyndigheter

JAR (Joint Aviation Requirements): Krav og retningslinjer fastsatt av JAA.

Klubbflyging: Flyging foretatt av personer som gjennom sitt medlemskap i en klubb/forening har rett til å bruke luftfartøy som disponeres av denne. Klubben/foreningen står som fartøyets eier/bruker.

Kontrollant: En kvalifisert person utnevnt av LT til å avholde praktiske prøver og/eller utføre kontroll med kandidater ved sertifisering av luftfartspersonell i henhold til fastsatt instruks .

Lisens: Tillatelse til å utføre ervervsmessig lufttransport med passasjerer, post og frakt

Luftdyktighetsbevis: Bekreftelse som utstedes når Luftfartstilsynet ved besiktelse eller på annen måte har godkjent at et luftfartøy er luftdyktig jf. luftfartsloven § 4-3.

Luftfartøy: Inndeles i hhv. ”lett”: fly med maksimal startvekt 5700 kg og helikopter med maksimal startvekt 2700 kg og ”tungt”: fly som overstiger startvekt på 5700 kg og helikopter som overstiger startvekt på 2700 kg.

Luftfartsforetak (Operator): En person, en organisasjon eller et selskap som driver luftfart.

Luftfartssertifikat (Aviation Personnel Licence): Dokument med eventuelt rettighetsbevis, utstedt av LT, som gir innehaveren rett til å tjenestegjøre om bord i norske luftfartøy eller på bakken iht. gitte betingelser.

Luftsport: Privatflyging uten godtgjørelse, som flyging med motorseilfly, seilfly, varmluftballong, hangglider, paraglider, gyroplan, fallskjerm og ubemannede fly.

Modifikasjonsgodkjenning: Endring av flymateriell/luftfartøy som er godkjent av LT, noe som forutsetter at myndighetene har gjennomført en modifikasjonsgransking.

Norges Luftfartøyregister: Register som gir luftfartøyer norsk nasjonalitet. Eiendoms- og heftelsesforhold i luftfartøyer registreres i Luftfartøyregisteret.

Prøve for ledende personell: Skriftlig eller muntlig prøve der kandidatens ferdigheter og kunnskaper til en spesifikk rolle i en organisasjon vurderes. Er resultatene tilfredsstillende, utsteder LT et godkjennels esbrev.

Produktgodkjenning: LTs kontroll med at flymateriell/luftfartøy samsvarer med typespesifikasjon.

SAFA: (Safety Assessment of Foreign Aircrafts) En sikkerhetsvurdering av utenlandsregistrerte fly som lander i Norge. Inspeksjonene skjer iht. de standarder som er bestemt i ICAOs annekser 1, 6 og 8. Følgende inspiseres: flyets dokumenter, sertifikat, nødutstyr og tekniske tilstand i tillegg til flybesetningens sertifikat.

Typeakseptering: Importgransking og utstedelse av typeaksepteringsbevis for luftfartøy/flymateriell.

Typesertifisering: Typegransking og utstedelse av typeaksepterings sertifikat for luftfartøy/flymateriell.

Ulykke: En luftfartsulykke er en begivenhet i forbindelse med bruken av et luftfartøy hvor det oppstår dødsfall, alvorlige personskader og/eller større materielle skader.

Verifikasjon: Bekreftelse ved å undersøke og fremskaffe objektivt bevis på at spesifiserte krav er oppfylt.

Virksomhetstilsyn: LTs tilsyn med at et system eller deler av systemet fortsatt fungerer i samsvar med de bestemmelser som er fastsatt som vilkår i virksomheten.