

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Vår saksbehandler:  
Geir Miskov  
Tore Aas

Vår referanse: 200301641-4/131/GMI  
Vår dato: 20. februar 2004

Telefon direkte:  
23 31 78 16  
23 31 78 24

Deres referanse: Deres dato:

## Årsrapport 2003

Vi viser til tildelingsbrevet for 2003 datert 20. desember 2002 vedrørende rapporteringskrav til Luftfartstilsynet. Årsrapporten fra Luftfartstilsynet skal inneholde følgende elementer.

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

Årsrapporten for 2003 vil inneholde disse elementene og vil tillegg følge kjent mal fra tertialrapportering i 2003.

## Del 1 Økonomirapportering

### 1.1 Presentasjon av regnskapstall fra statsregnskapet for 2003\*)

#### Kapittel 1313

Post	Underpost	Beløp	Bevilgning	Avvik
01	11 Stillinger	62 854 514,83		
	12 Ekstrahjelp	0,00		
	13 Bistillinger	906 027,16		
	17 Styrer, råd utvalg	0,00		
	18 Trygder, pensjon	8 673 021,92		
<b>Sum lønn og godtgjørelse.</b>		<b>72 433 563,91</b>		
Post	Underpost	Beløp		
01	21 Maskiner, inventar, utst.	3 041 505,88		
	22 Forbruksmateriell	1 064 284,21		
	23 Reiseutgifter, kurs, m.v.	15 653 811,08		
	24 Kontortjenester	6 731 601,41		

25	Konsulenttjenester m.v.	10 663 336,01		
26	Andre driftskostnader	9 725 813,47		
27	Vedl.hold og dr. trsp.m.	911 337,06		
28	Vedlikehold av bygg/anl.	82 561,60		
29	Drift av bygning, lokalleie	10 387 872,25		
<b>Sum andre driftsutgifter</b>		<b>58 262 122,97</b>		
<b>Sum kapittel 1313, post 01</b>		<b>130 695 686,88</b>	<b>125 930 000,00</b>	<b>4 765 686,88</b>

**Kapittel 4313**

Post	Underpost	Beløp	Bevilgning	Avvik
Sum post 01	Inntekter fra tilsyn	71 253 554,28	84 600 000,00	-13 346 445,72
02	11 Refundert, fakturert	2 477 651,00		
16	11 Refunder fødselspenger, lønn	1 380 233,00		
	12 Refundert fødselspenger, AGA	194 620,00		
18	11 Refusjon sykepenger, lønn	841 874,00		
	12 Refusjon sykepenger, AGA	109 086,00		
<b>Sum post 02, 16 og 18 - Refusjoner</b>		<b>5 003 464,00</b>	<b>0,00</b>	<b>5 003 464,00</b>
<b>Sum kapittel 4313</b>		<b>76 257 018,28</b>	<b>84 600 000,00</b>	<b>-8 342 981,72</b>

**Kapittel 5309**

Post	Underpost			
29	Tilfeldige inntekter - ymse	87 600,00	0,00	87 600,00

<sup>\*)</sup> Bevilgningene til Luftfartstilsynet er gitt på én driftspost for utgifter og én for inntekter. Forklaringene er derfor i hovedsak knyttet til driftspostene.

*Driftsutgifter, kapittel 1313, post 01*

Luftfartstilsynet hadde i 2003 et samlet budsjett på kr 125 930 000. Av dette var ordinært bevilgede midler kr 120 000 000 og kr 5 930 000 var midler overført fra 2002.

Lønnsutgiftene utgjør for 2003 ca 55,4 prosent av Luftfartstilsynets totale utgiftsramme og andelen har vært økende. I forhold til bevilget beløp er det samlet sett et merforbruk på nesten 3,8 prosent. Merforbruket kan i hovedsak tilbakeføres til to forhold. Det ene er økte utgifter til vikarer og konsulenter som følge av sykdom, permisjoner m.v. blant ansatte. Det kompenseres ved refusjonsordninger som medfører rett til overskridelse. Det andre forholdet gjelder kostnader knyttet til vedtaket om flytting av Luftfartstilsynet til Bodø. Staten fikk en overskridelsesfullmakt på inntil kr 3,5 mill. til dekning av "flyttekostnader" og kostnader knyttet til opprettholdelse av et forsvarlig tilsyn med helikoptertrafikken i Nordsjøen etter at vårt kompetansepersonell på dette området sluttet som følge av flyttevedtaket.

I 2003 har spesielt kostnader til konsulenttjenester blitt høyere enn tidligere. Det skyldes for en stor del at mye budsjettmidler i løpet av året ble allokert til arbeidet med å opprette en virksomhetsportal. Det er også påløpt en del til vikarer og konsulenthjelp ved sykdom og permisjoner. Vanlige

vikarbyråer eller Aetat kan som regel ikke skaffe vikarer med relevant bakgrunn for tilsynsarbeid, og vi må derfor leie inn konsulenter til en høyere pris i stedet.

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

Det har i 2003 vært en ikke ubetydelig økning i gebyrinntektene for, om mulig, å dekke inntektskravet i budsjettvedtaket. Samlet har gebyrinntektene økt med om lag kr 11,2 mill fra kr 60 mill. i 2002 til kr 71,2 mill. i 2003. Dette innebærer en prosentvis økning på ca 18,7 prosent. Det er likevel langt igjen før Luftfartstilsynet er selvfinansiert, slik målet er. Inntektsmålet for 2003 ble ikke nådd. Mindreinntekten for gebyrer i forhold til inntektsvedtaket i Stortinget er på om lag 15,7 prosent eller ca kr 13,3 mill. Regner en med totale inntekter, inkl. refusjoner utgjør mindreinntekten ca 9,9 prosent eller ca kr 8,3 mill. Av hensyn til den økonomiske belastningen på luftfarten i Norge er Luftfartstilsynet i tvil om nåværende gebyrstruktur er hensiktsmessig i forhold til å oppnå full kostnadsdekning.

Inntektsøkningen i 2003 har i hovedsak kommet på tre gebyrområder. Det er flyselskaper gjennom lisens- og AOC-gebyrene, på lufthavnene og på navigasjonshjelpemidler og lufttrafikkjeneste. I tillegg har også andre fakturerte gebyrinntekter økt en del.

Øvrige gebyrområder har hatt lavere inntekter i 2003 enn i foregående år. Også sertifikatgebyrer har hatt en økning av gebyrsatsene i 2003, men inntektene er likevel blitt lavere på grunn av volumnedgang. For flytekniske gebyrer skyldes noe av inntektsreduksjonen at SAS har redusert flåten, noe som også berører norsk register.

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

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

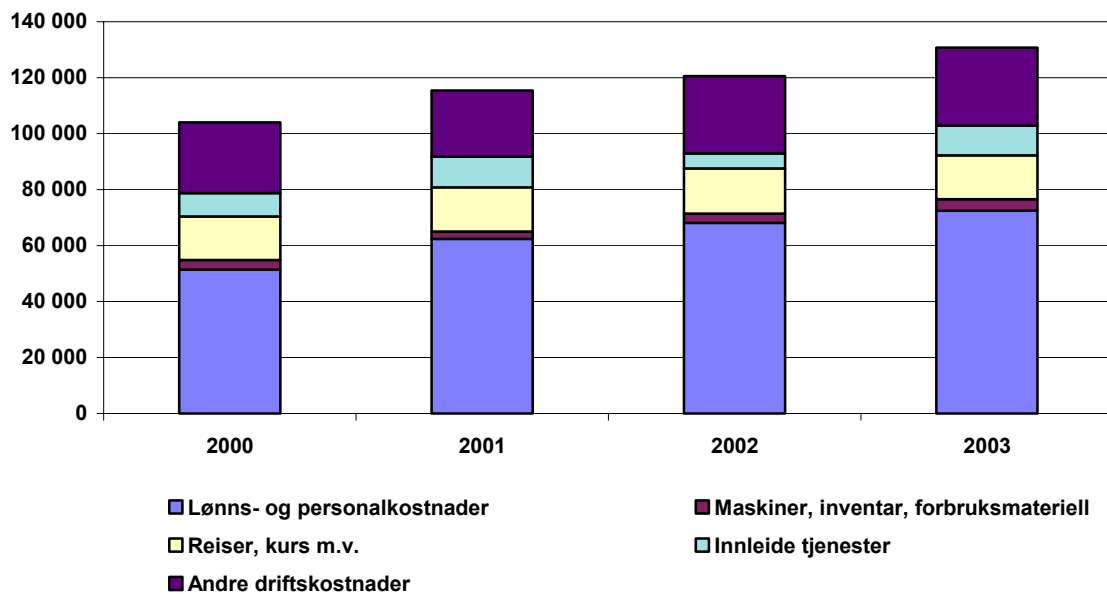
## **1.2 Økonomisk utvikling i Luftfartstilsynet i 2003**

Luftfartstilsynet har i løpet av årene etter etableringen bygget opp en kompetent stab med tilsynspersonell og støttefunksjoner med et høyt faglig nivå. De siste årene har det også foregått en stadig evaluering og justering av organisasjonen for å effektivisere administrasjon og andre støttefunksjoner og øke andelen medarbeidere på tilsynsområdet.

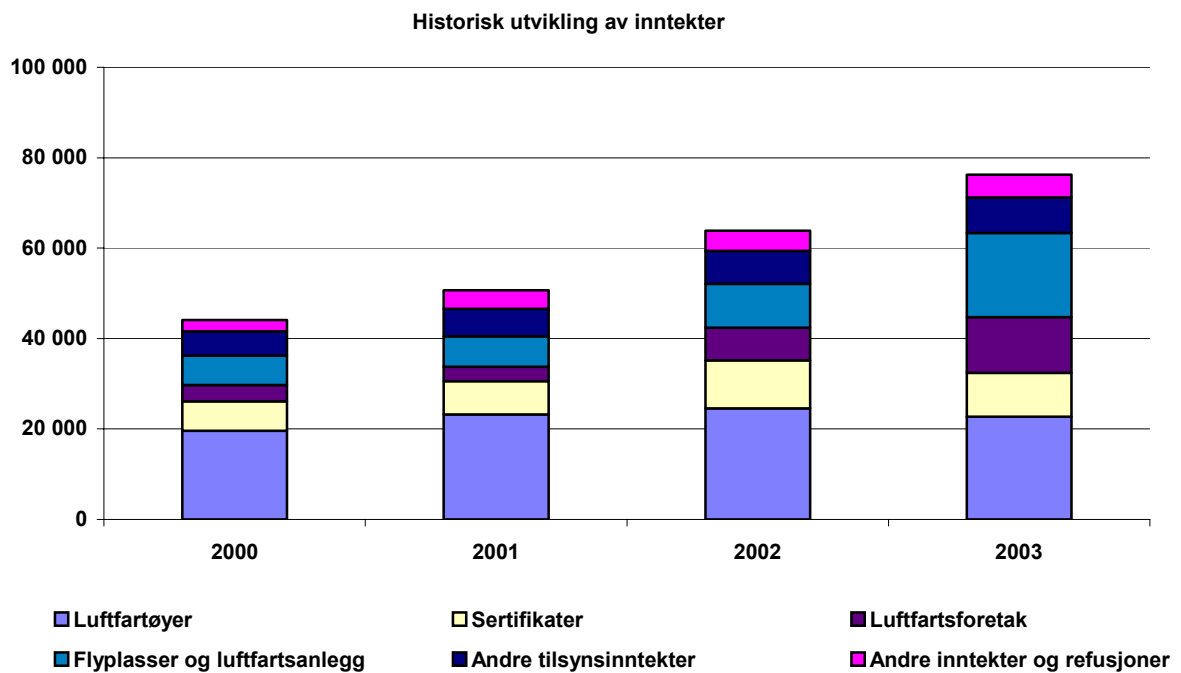
Stortinget har vedtatt at Luftfartstilsynet skal flyttes til Bodø. I tiden fremover vil det bli lagt vekt på å beholde tilsynspersonell så lenge som mulig frem til flyttingen for å utnytte kompetansen til opplæring av nytt personell som skal tilsettes med arbeidssted Bodø. Bare et fåtall nåværende arbeidstakere har signalisert at de ønsker å flytte med til Bodø. Det er derfor nødvendig å bygge opp et nytt tilsyn med nye medarbeidere i Bodø.

Den økonomiske utviklingen vil på utgiftssiden bli preget av de nødvendige ekstra kostnader som flytting fører med seg for å opprettholde kapasitet og kvalitet i perioden frem til flytting. På inntektssiden vil utviklingen bli preget av behovet for økte inntekter for å nå opp til inntektskravet som er satt av Stortinget i statsbudsjettet.

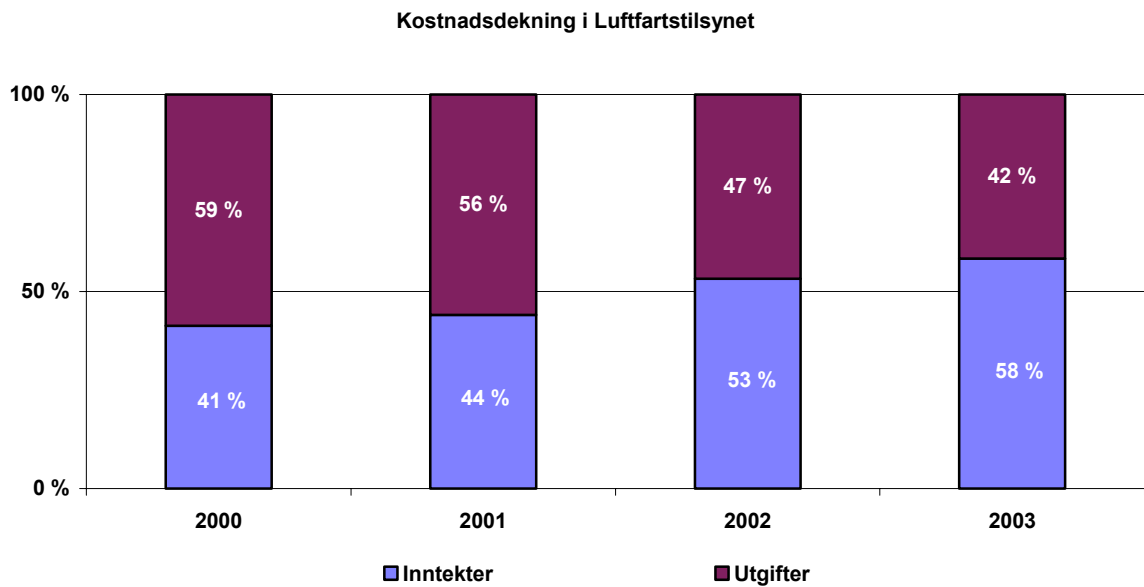
Historisk utvikling av driftsutgifter



Ser man bort fra inntektssvikten har virksomheten i Luftfartstilsynet i store trekk gått som planlagt. Det har heller ikke vært vesentlige endringer i kostnadsstrukturen, som i hovedsak er et resultat av tilsynsvirksomheten.



Inntektenes andel av totalkostnadene har økt jevnt siden Luftfartstilsynet ble opprettet. Dersom inntektsmålet var blitt nådd vil kostnadsdekningen kommet opp i ca 65 prosent. Med årets inntekt er kostnadsdekningen ca 58 prosent.



## Del 2 Rapportering på tiltak i årsplan

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

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

Rapporteringen på tiltakene i årsplanen vil skje med følgende struktur.

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

Dette gir en god oversikt over Luftfartstilsynets aktiviteter i 2003. For ytterligere detaljer vises det til tertialrapportene for 2003.

### 2.1 Produksjons- og saksbehandlingsindikatorer

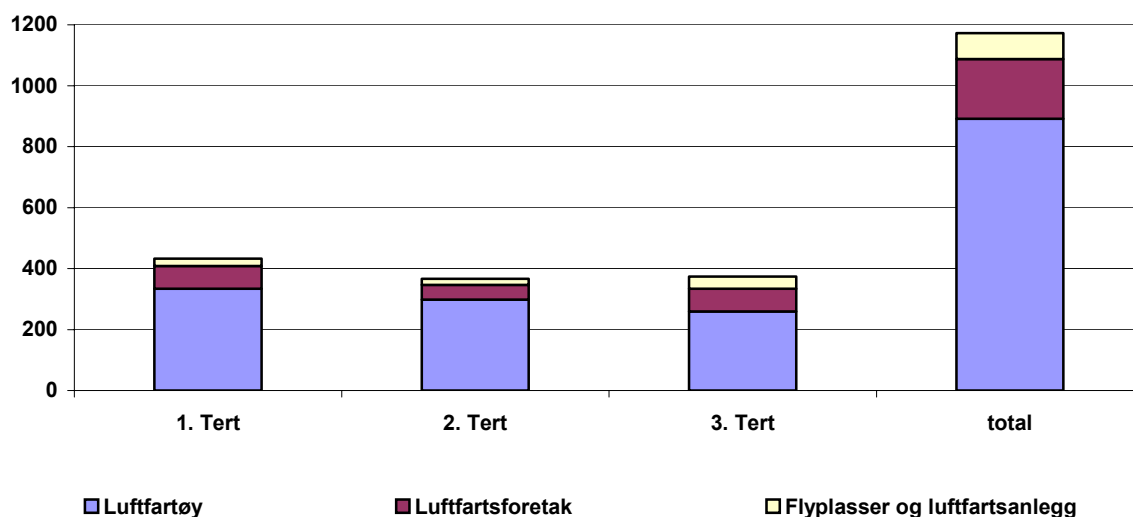
Luftfartstilsynet rapporterer på to grupper med indikatorer fordelt på forskjellige områder.

#### *Produksjon.*

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

Område	Forventet antall i 2003	Gjennomført antall i løpet av:			Total antall gjennomført	Avvik
		1. tertial	2. tertial	3. tertial		
Luftfartøy: luftdyktighetsbevis, fornyelse og øvrig	830	317	272	245	834	4
Luftfartøy: luftdyktighetsbevis, adgangskontroll	45	17	26	14	57	12
Luftfartsforetak: virksomhetstilsyn	150	43	27	58	128	-22
Luftfartsforetak; adgangskontroll	50	31	21	17	69	19
Luftfartøy og luftfartsanlegg: adgangskontroll	0	1	0	0	1	1
Luftfartøy og luftfartsanlegg: virksomhetstilsyn	80	24	20	40	84	4
Sum i 2003	1 155	433	366	374	1 173	18

Antall gjennomførte tilsyn, inspeksjoner og adgangskontroller i 2003

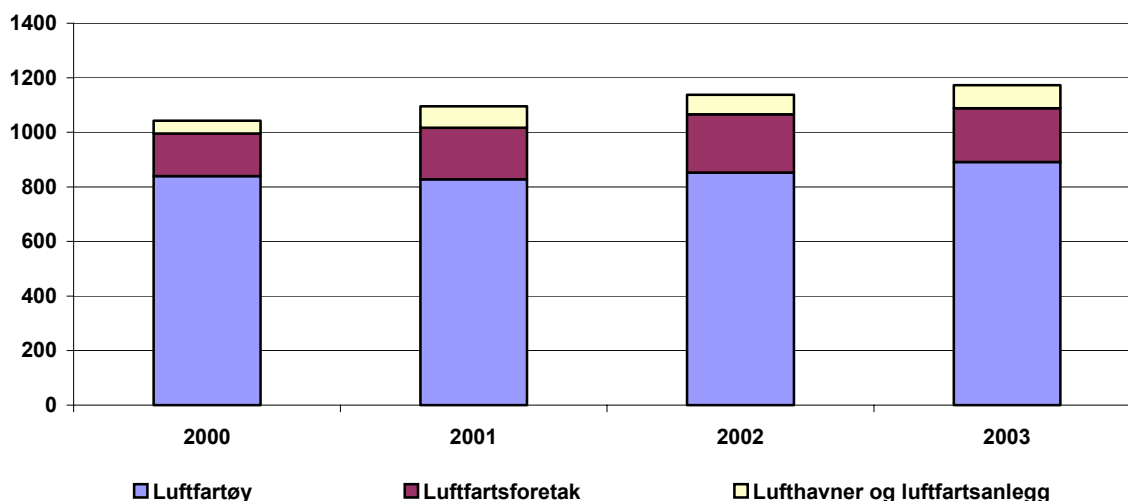


Luftfartstilsynet utførte således i 2003 1 173 inspeksjoner, tilsyn, adgangskontroller og dokumentgranskninger innen områdene luftfartøy, luftfartsforetak og flyplasser og luftfartsanlegg.

Den historiske utviklingen vises under.

Område	Antall inspeksjoner, tilsyn, adgangskontroller og dokumentgranskninger gjennomført i			
	2000	2001	2002	2003
Luftfartøy: luftdyktighetsbevis, fornyelse	714	728	732	756
Luftfartøy: luftdyktighetsbevis, adgangskontroll og annen fornyelse	125	100	120	135
Luftfartsforetak: virksomhetstilsyn	113	137	145	128
Luftfartsforetak; adgangskontroll	43	51	69	69
Flyplasser og luftfartsanlegg: virksomhetstilsyn	47	79	71	84
Flyplasser og luftfartsanlegg: adgangskontroll				1
<b>SUM</b>	<b>1 042</b>	<b>1 095</b>	<b>1 137</b>	<b>1 173</b>

Antall tilsyn, inspeksjoner og adgangskontroller 2000 - 2003



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

### Saksbehandlingstid

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

Sakstype	Indikator	1. tertial	2. tertial	3. tertial	Gjennomsnitt
Tilsyn med luftfartsforetak	3 uker	87 %	85 %	84 %	85 %
Tilsyn med flyplasser og luftfartsanlegg	3 uker	100 %	100 %	98 %	99 %

## 2.2 Regelverksutvikling og implementering

Det er i 2003 gjennomført et omfattende og betydelig arbeid med forskriftsutvikling og implementering. Oversikten under viser aktiviteten i 2003. For mer detaljert beskrivelse vises det til tertialrapportene for 2003.

FORSKRIFT	DATO	ENDRING
Forskrift om standardmasse og balanse til bruk ved planlegging av flyging (BSL D 1-5)	11. januar 2003 nr. 0039	Ny forskrift
Forskrift om befordring av passasjerer i luftfartøy (BSL D 1-6)	11. januar 2003 nr. 0040	Ny forskrift
Forskrift om transport av gods i luftfartøy (BSL D 1-7)	11. januar 2003 nr. 0041	Ny forskrift
Forskrift om flyging med én-motors luftfartøy i fjell og øde områder i Norge og på Svalbard (BSL D 1-8)	11. januar 2003 nr. 0042	Ny forskrift
Forskrift om fleksibel bruk av luftrommet	16. januar 2003 nr. 0044	Ny forskrift
Forskrift om gjennomføring av BSL JAR-21 om prosedyrer for sertifisering av flymateriell	23. januar 2003 nr. 0414	Ny forskrift



Forskrift om lufttrafikkregler (BSL F 1-1)	7. februar 2003 nr. 0252	Ny forskrift
Forskrift om ytelseskrav og driftsbegrensninger for fly (BSL D 1-4)	12. februar 2003 nr. 0169	Ny forskrift
Forskrift om forebyggelse av anslag mot sikkerheten i luftfarten (BSL E 4-5)	5. mars 2003 nr. 0283	Ny forskrift
Forskrift om organisasjonsplan og flygesjef i luftfartsforetak (BSL D 2-8)	20. mars 2003 nr. 0356	Ny forskrift
Forskrift om rapportering og registrering av luftfartshindre (BSL E 2-1)	14. april 2003 nr. 0514	Ny forskrift
Forskrift om flygeregistrator og taleregistrator (BSL D 1-12)	19. april 2003 nr. 0547	Ny forskrift
Forskrift om gjennomføring av JAR-147, krav for organisasjoner som gjennomfører utdanning og kunnskapsprøving av attesterende personell for vedlikehold av luftfartøy (BSL JAR-147)	17. mai 2003 nr. 637	Ny forskrift
Lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven)	Lov 20. juni 2003 nr. 52	Endring i § 13-8
Forskrift om luftdyktighetsbevis (BSL B 1-5) (Senere opphevet, jfr korrespondanse med SD om dette)	12. juni 2003 nr. 742	Ny forskrift (Senere opphevet)
Forskrift om luftdyktighetsbevis (BSL B 1-5)	12. juni 2003 nr. 742	Ny forskrift
Forskrift om fotoflyging m.m. (BSL D 5-6)	26. juni 2003 nr. 863	Ny forskrift
Forskrift om bakketjeneste ved flyplasser (BSL E 4-1)	27. juni 2003 nr. 935	Ny forskrift
Forskrift om organisasjonsplan og flygesjef i luftfartsforetak	10. juli 2003 nr. 956	Endring i §2
Forskrift om bruk av system for sikkerhetsstyring innen fysiseringstjenesten og bakketjenesten (BSL A 1-9)	21. august 2003 nr. 1068	Ny forskrift
Forskrift om gebyr for luftfartens offentlige forretninger (Gebyrregulativet)	28. august 2003 nr. 1123	Ny forskrift
Forskrift om innføring av støyrelaterte driftsbegrensninger ved flyplasser til allmenn bruk	24. september 2003 nr. 1184	Ny forskrift
Forskrift om sertifisering med videre av flygeledere (BSL C 3-1)	25. oktober 2003 nr. 1301	Ny forskrift
Forskrift om utdanningsorganisasjoner for flygeledere med videre (BSL C 3-2)	25. oktober 2003 nr. 1302	Ny forskrift
Forskrift om etablering, organisering og drift av lufttrafikkjeneste (BSL G 2-1)	11. november 2003 nr. 1345	Ny forskrift
Forskrift om trafikkflytledelse (BSL G 3-1)	21. november 2003 nr. 1380	Ny forskrift
Forskrift om kontrollantvirksomheten i norsk sivil luftfart (BSL C 1-5)	10. desember 2003 nr. 1745	Ny forskrift

### 2.3 Rapportering på de viktigste prosjektene

Det er en rekke av aktivitetene Luftfartstilsynet utfører som er utviklingsoppgaver. Disse oppgavene organiseres som prosjekter og følges opp separat i forhold til regulær drift. En oversikt over de viktigste prosjektene som er satt i gang i 2003 er beskrevet i tabellen under. Oversikten viser også en kort målbeskrivelse for prosjektet og status. For mer utdypende omtale av prosjektene vises det til tertialrapportene.

Prosjektet	Prosjektets mål	Status
LAIF II	Implementering av ESARR 5, sertifisering av	Trår i kraft 01.01.04

	flygeledere. Resultert i forskriftene BSL C 3-1 og 3-2, se oversikten ovenfor.	
ESARR 2	Innføre rapportering av hendelser og driftsforstyrrelser fra flysikringstjenesten. Viktige sider mot sanksjonering og offentlighet.	Forsinket pga Stortingsbehandling av endring i luftfartsloven
ESARR 4	Etablere systemer for sikkerhetsanalyser og kompensierende tiltak	Fremdrift avhenging av nytilsettelse av analyse kompetanse
SUS-prosjektet	Utvikle en nett-portal for aktørene i skole, utdanning og sertifikatsegmentet	I rute, forventet avsluttet 1. mai 2004
Trase II – prosjektet	Nye inn- og utflygingsprosedyrer for Gardermoen	I rute, forventet avsluttet ultimo 2004
Driftsforskriften	Etablere forskrifter for lufttrafikk-tjenesten	I rute, ikrafttredelse 01.01.04
AFTM-prosjektet	Etablere forskrifter for trafikkflytledelse	I rute, ikrafttredelse 01.01.04
Helikopter på norsk sokkel	Samarbeidsforumet for helikoptersikkerhet på norsk sokkel	I rute, arbeider med oppfølging av NOU'en
PAL – prosjektet	Øke fokus på sikkerhet og holdninger i GA-miljøet	I rute, forventes avsluttet i løpet av 2004
RBT-prosjektet	Utvikle tilsynsmetodikk basert på risikobetraktninger	Forsinket, videre fremdrift avhenger av nytilsettelse av kompetanse
BSL B	Fullstendig gjennomgang av forskriftsserien	I rute

## 2.4 Annen aktivitet og oppgaver

### *SAFA programmet*

Med bakgrunn i den generelle situasjonen innen luftfarten i dag med bl.a. økonomisk liberalisering og fokusering på security (sikkerhet), er det Luftfartstilsynets vurdering at tilsynsaktiviteten bør økes. SAFA gruppen har derfor i forbindelse med gjennomføringen av ECAC SAFA program, gjennomført 123 SAFA inspeksjoner (Safety Assessment of Foreign Aircraft) Det gjennomføres også Ramp Checks av Nasjonale fly, inkludert SAS fly. Det er utført 56 SANA inspeksjoner (Safety Assessment og National Aircraft) i perioden. Totalt er det gjennomført 179 slike Ramp Checks i 2003 mot 93 i 2002.

### *Sertifikater*

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

Tabellen under viser omfanget av eksamens og sertifikatproduksjonen i 2003.

Personer	Antall prøver gjennomført i 2003	
	Teori	Praktiske
Operative sertifikat/bevis	928	1 194
Tekniske sertifikat/bevis	1 102	121

Den historiske utviklingen innen sertifikatvolumet vises i tabellen under

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

Antallet sertifikater ved utgangen av året er totalt (inkl. tekniske): 12 309.

Nedgangen i antall prøver skyldes først å fremst at overgangen til JAR-FCL forskriften forårsaket en økning i gjennomføringen av praktiske prøver før overgangsperiodens utløp. Dette innebærer at det ble gjennomført et lavere antall praktiske prøver i 2003.

#### *Medisinske undersøkelser*

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

Resultater i 2003: Totalaktivitet og historisk utvikling

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

Resultater i 2003: Sertifikatkategorier og kjennelser

Type legeerklæringer	Antall legeerklæringer i 2003, innkomne og legenemnd	Antall kjennelser ”medisinsk udyktig” de tre siste årene		
		2001	2002	2003
Legeattest klasse 1	3 887	32	30	14
Legeattest klasse 2	1 161	5	2	2
Legeattest flygeleder	518	5	1	1
Legeattest kabinpersonell	793	17	5	11
Legeattest brann-og havaripersonell	545	18	5	11
Legeattest AFIS/HFIS-fullmektig	97	2	0	1
TOTALT	7001	79	43	40

Det ble i 2003 avgitt færre usikkerhetskjennelser sammenliknet med de senere år, og nedgangen i 2003 skyldes i hovedsak trafikkflygere.

#### *Helse, Miljø og Sikkerhet(HMS) i luftfarten*

Det ble ansatt en inspektør på Helse-, Miljø- og Sikkerhetsområdet i 2003. Ansvaret for dette området er delt mellom Luftfartstilsynet og Arbeidstilsynet, og Luftfartstilsynet har i dag ansvaret for flygende

personells tjenestegjøring om bord i luftfartøy. I 2003 har hovedfokus blitt rettet mot en kartlegging av status på HMS-arbeidet hos tilsynsobjektene, samt en klargjøring av hvilke krav som gjelder på dette området.

I kommende år vil tilsynsarbeidet i større grad innrettes mot registrering og lukking av avvik i det enkelte luftfartsforetak.

#### *Revisjon av Luftfartstilsynet*

Luftfartstilsynet ble også i 2003 revidert av flere internasjonale organisasjoner:

Joint Aviation Authority (JAA) foretok på 2 separate revisjoner. JAA OPST-team så på Luftfartstilsynets oppfølging av JAR-OPS 1 og 3. De funn som ble gjort dreide seg om manglende implementering av rettelser til JAR-bestemmelsene, og manglende dokumentasjon på godkjenninger. JAA MAST-team hadde fokus på opplæring av teknikere og tekniske sertifikater hos verkstedene. Det arbeides nå med å lukke avvikene.

Eurocontrol har revidert Luftfartstilsynets oppfølging av forskriftene ESARR 2,3,4 og 5. I sin konklusjon skriver Eurocontrol bl.a. at siden starten i 1999 har Luftfartstilsynet nådd et "very high level of maturity etc. (thanks to very tight co-operation between all sections, be it technical or legal) – ahead of many similar functions/organisations. NCAA should be proud of its achievements". Luftfartstilsynet må i 2004 vurdere hvordan arbeidet skal legges opp, og hvilken virkning ESARR forskriftene vil ha på tilsynsobjektene. Eurocontrol skriver videre at flyttingen til Bodø ikke må senke prestasjonsnivået eller ødelegge tilsynssystemet.

FAA var hos Luftfartstilsynet og OSL for å se på sikkerheten. Besøket var mer en befarings/orientering enn revisjon, og det ble ikke skrevet avvik.

ECAC reviderte Luftfartstilsynet og OSL i forhold til ECAC doc. 30 versjon 11. Tilsynet er en del av ECACs program for rutinemessige inspeksjoner av medlemslandene. Revisjonen fant sted før det nye security regelverket er innforhandlet i EØS-avtalen. Det ble av den grunn påvist flere avvik, selv om det også er presisert at OSL har kommet langt i å innføre de nye securitykravene. Rapporten vil bli benyttet som grunnlag for å videreutvikle vårt nye regelverk og nasjonale securityprogrammer.

Når det gjelder ICAO revisjon av annexene 1,6 og 8 i 2000, har arbeidet med å lukke de siste avvikene også pågått i 2003. Det er forventet at dette vil bli gjort ferdig i 2004. Dette dreier seg hovedsakelig om kontrollantordningen, hviletidsbestemmelser, samt EASA bestemmelser som vil være på plass fra 1. mars 2004.

For øvrig mottok Luftfartstilsynet sent i 2003 omfattende spørsmålslistene til ICAOs annexer 11 Air Traffic Services, 13 Aircraft Accident and Incident Investigation og 14 Aerodromes. Det er forventet at selve revisjonen vil finne sted i 2005, og at denne da vil omfatte de fleste av ICAOs annexer.

#### *European Aviation Safety Agency (EASA)*

EASA er nå operativt innenfor områdene sertifisering og vedlikehold. I de kommende år vil EASA overta mer av JAAs virksomhet. Det innebærer en ny situasjon for Norge frem til medlemskap oppnås via EØS-avtalen.

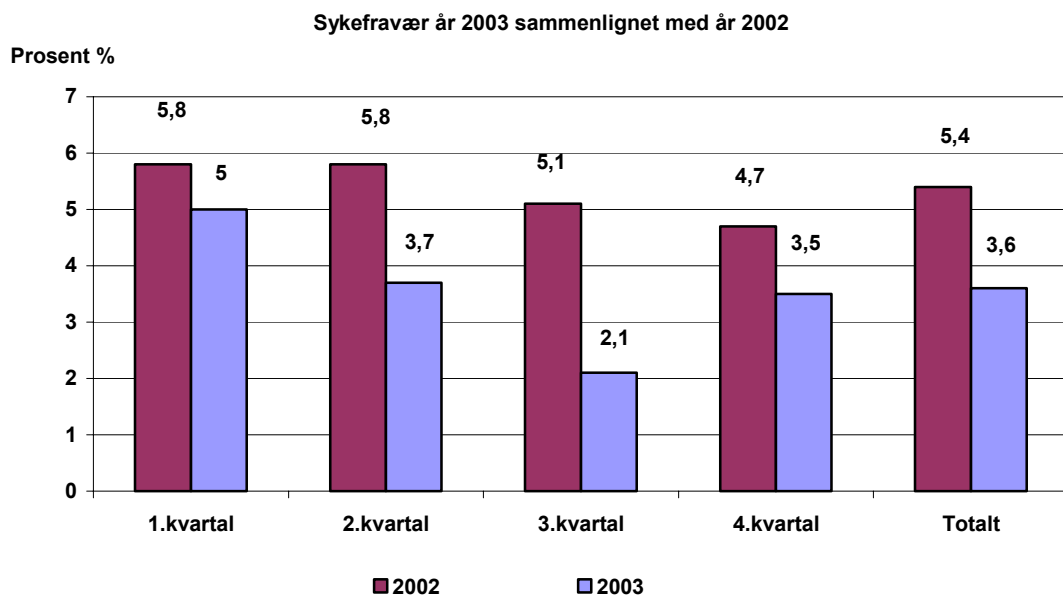
Luftfartstilsynet har vært og er engasjert i arbeid knyttet til EASA - i sær knyttet til de konsekvenser som EASA og dets regelverk vil ha i forhold til den norske næringen. Til orientering er ca. 40 ansatte i Luftfartstilsynet involvert i EASA-relaterte arbeidsoppgaver, herunder luftfartsdirektøren som også deltar som observatør på møtene i EASA Management Board.

I påvente av formell tilknytning til EASA gjennom EØS-avtalen, besluttet Luftfartstilsynet høsten 2003 å implementere Kommisjonsforordning nr. 1702/2003/EF (sertifiseringsforordningen) og Kommisjonsforordning 2042/2003 (vedlikeholdsforordningen) som nasjonale forskrifter. Regelverket er planlagt å tre i kraft 1. mars 2004. For øvrig har Luftfartstilsynet prioritert å gå ut med informasjon om EASA til den norske næringen, bl.a. via EASA-informasjon på Luftfartstilsynets hjemmeside [www.luftfartstilsynet.no](http://www.luftfartstilsynet.no).

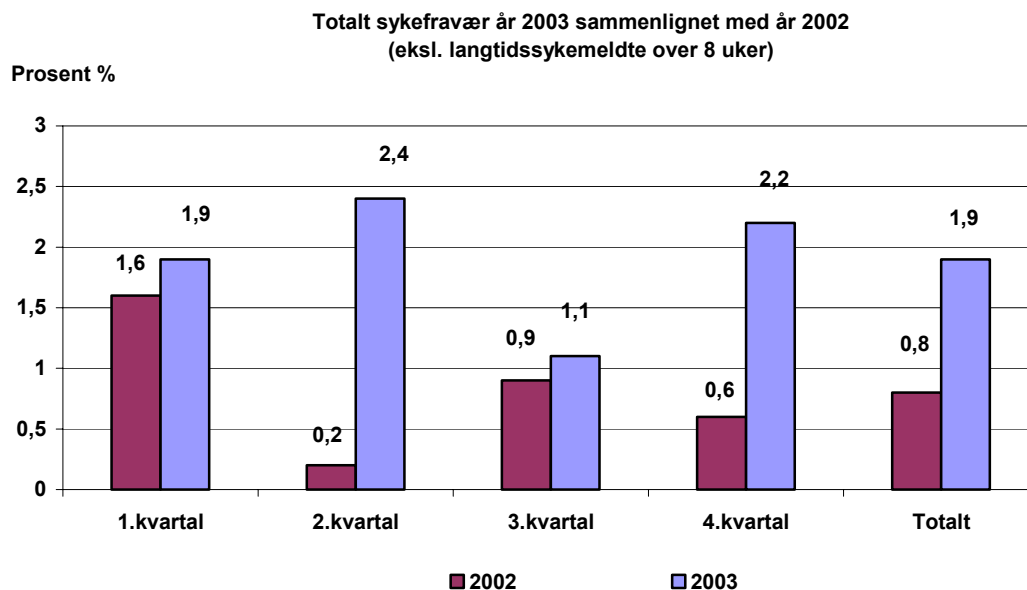
#### *Bemanningsutvikling og sykefravær*

Luftfartstilsynet hadde ved utgangen av 2003, 144 årsverk. I løpet av året begynte 16 personer og 17 personer sluttet.

Sykefraværet er totalt sett lavere i 2003 enn i 2002. Det totale sykefraværet gikk ned fra 5,4 prosent til 3,6 prosent i 2003. Dette er illustrert i figuren under.

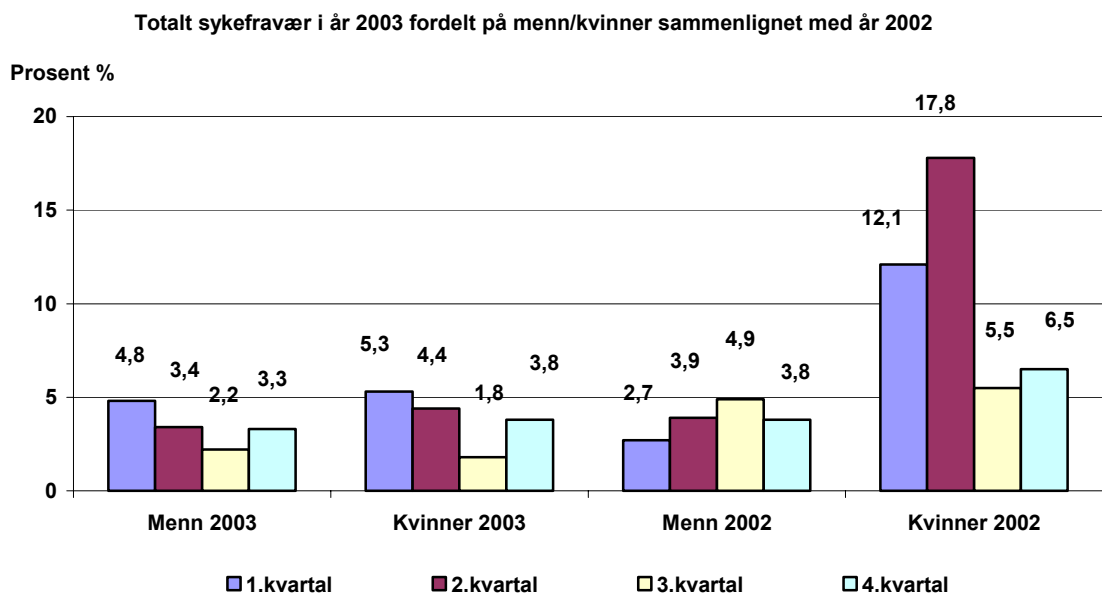


Sykefraværet i 2003, uten de langtidssykemeldte, var på 1,9 prosent, mot 0,8 prosent i 2002. Konklusjonen er at korttidssykefraværet har steget noe oppgang i 2003, mens langtidssykefraværet har sunket. Dette er illustrert i figuren under.



Generelt sett hadde menn et lavere sykefravær enn kvinner i 2003. Det er først og fremst kvinner som står for sykefraværet av 1-3 dagers varighet, mens sykefraværet av 4-14 dagers varighet er jevnere fordelt mellom kjønnene.

Kvinnene har hatt en positiv nedgang i sykefraværet i 2003 sammenlignet med 2002. Menns sykefravær har hatt en oppgang i første kvartal, noe nedgang i andre og tredje kvartal, mens fjerde kvartal ligger stabilt sammenlignet med 2002. Se figuren under.



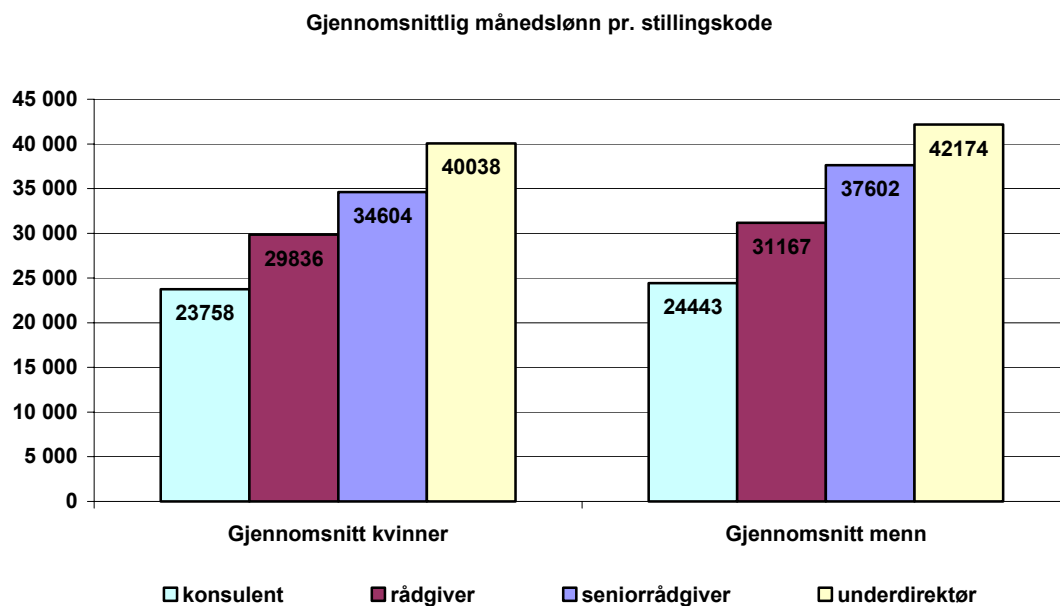
### Arbeidet for likestilling

De 144 årsverkene Luftfartstilsynet hadde ved utgangen av 2003 besto av 43 kvinner og 101 menn. Andelen kvinner i virksomheten utgjør 30 prosent og andelen menn 70 prosent.

Luftfartstilsynet består av teknisk-operativ avdeling (TO), lufthavn- og utdanningsavdelingen (LU), luftfartsjuridisk avdeling (LJ) og administrasjonsavdelingen (A). I de flyfaglige avdelingene som i teknisk-operativ avdeling og i lufthavn- og utdanningsavdelingen utgjør kvinneandelen henholdsvis 9 prosent og 32 prosent. Andelen kvinner i luftfartsjuridisk avdeling utgjør 50 prosent og i administrasjonsavdelingen, 43 prosent.

Luftfartstilsynet har totalt 21 lederstillinger på forskjellige nivåer. Kvinneandelen i lederstillinger utgjør 14 prosent mens mannsandelen utgjør 86 prosent. Det finnes ingen kvinnelige toppsjefer i virksomheten. Fordelingen mellom kvinner og menn må ses i sammenheng med bransjegjennomsnittet i luftfarten hvor det er få kvinnelige piloter og teknikere og også ledere.

Gjennomsnittlig månedslønn for alle ansatte i virksomheten er kr. 34.171. I figuren nedenfor illustreres månedlig gjennomsnittslønn for menn og kvinner i følgende fire forskjellige stillingskoder; 1364 (seniorrådgiver), 1434 (rådgiver), 1059 (underdirektør) og 1064 (konsulent).



Av de nytilsatte var tre kvinner og 13 menn hvilket utgjør en kvinneandel på 19 prosent og mannsandel på 81 prosent. Tre ble tilsatt i juridisk avdeling, syv til lufthavn- og utdanningsavdelingen, to til administrasjonsavdelingen, en til informasjons- og samfunnskontakt og tre til teknisk-operativ avdeling.

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

Luftfartstilsynet rekrutterer medarbeidere til de flyfaglige avdelingene i hovedsak fra det norske luftfartsmiljøet som er en mannsdominert bransje. I våre stillingsannonser oppfordres kvinner, som er det underrepresenterte kjønn i disse avdelingene, til å søke på ledige stillinger. I løpet av de siste to år har det blitt rekruttert inn fire kvinner til flysikringsseksjonen, lufthavn- og utdanningsavdelingen. Kvinneandelen utgjør nå 40 prosent og mannsandelen 60 prosent i denne seksjonen. For to år siden arbeidet det ingen kvinner der.

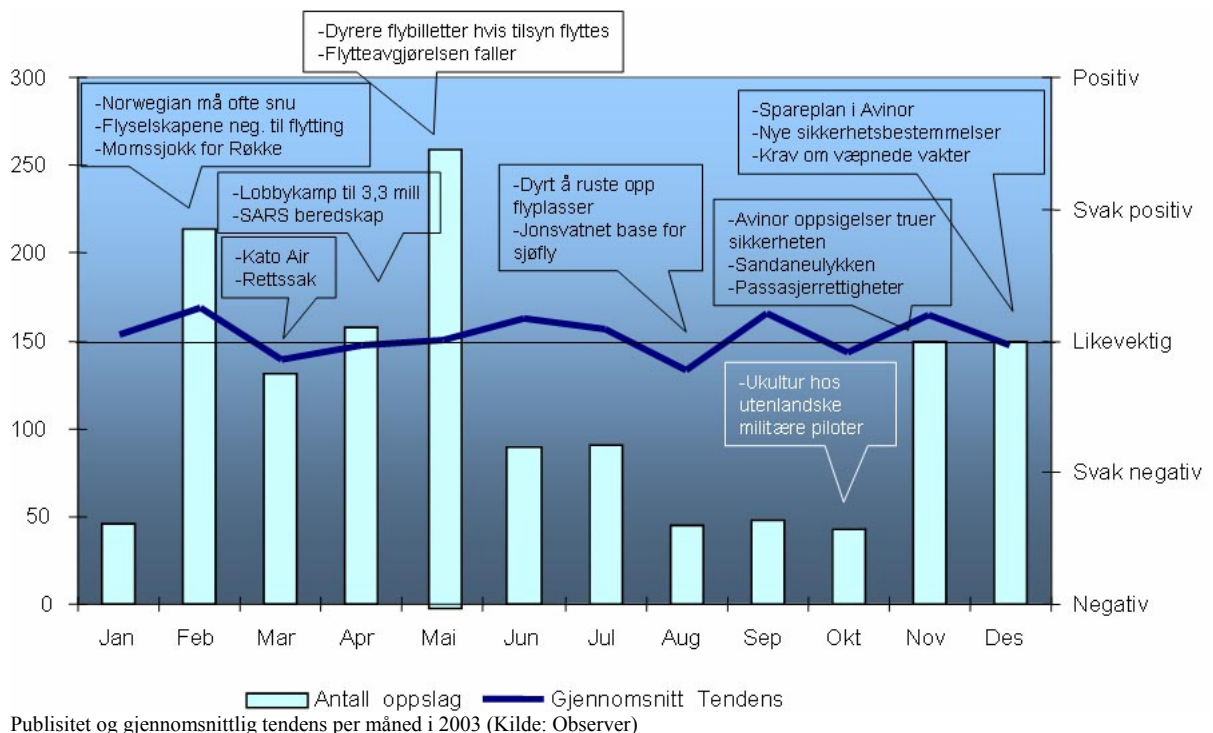
Likestillingsaspektet vurderes fortløpende i rekrutteringsprosessen. Alle ledere som rekrutterer nye medarbeidere til virksomheten må vurdere likestillingsaspektet. I løpet av 2003 ble mal for innstilling omarbeidet noe og likestilling ble tatt inn som et eget punkt i innstillingen.

Luftfartstilsynet vil i år arbeide videre med å få dokumentert en likestillingspolicy i en handlingsplan for likestillingsarbeid.

### Medieanalyse 2003

Luftfartstilsynet skal være aktiv, ta initiativ, være med på å sette dagsorden og prege samfunnsdebatten. Med utgangspunkt i mediestrategien er åpenhet og saklig informasjon grunnlaget for samarbeidet med mediene. Mens Luftfartstilsynets medieovervåking gir kontinuerlig oversikt over pressedeckningen i norsk sivil luftfart, viser kvartalsvise medieanalyser utviklingen i omtalen av Luftfartstilsynet gjennom året.

I 2003 hadde Luftfartstilsynet en meget høy profil i mediene. Tilsynet satte viktige saker på dagsorden gjennom innsalg til ulike redaksjoner. I tillegg ble det publisert 14 pressemeldinger og avholdt en pressekonferanse. Luftfartstilsynet fikk stort gjennomslag for sitt initiativ til å informere flypassasjerer om deres rettigheter.





Tendensen for 2003 viser at Luftfartstilsynet hadde 88 prosent positiv eller nøytral omtale, noe som er på høyde med de mest omtalte selskapene som har størst andel av positiv/nøytral omtale i henhold til Observers mediebarometer.

I 2003 er Luftfartstilsynets mediedekning på totalt 2.086 oppslag. Dekningen er mer enn tredoblet sammenlignet med 2002 (624 oppslag). Det betyr at Luftfartstilsynets synlighet har økt formidabelt. Mediedekningen varierer i omfang, men trykket er spesielt stort i perioden februar - mai, og i årets to siste måneder. Flytting av statlige tilsyn fremstår som den desidert største enkeltsaken i 2003, spesielt i perioden februar – mai, og det topper seg i mai når avgjørelsen om flyttingen faller (263 oppslag). Internettmediene står for 67 prosent av omtalen. Oppsigelser i Avinor og fremlegging av Avinors spareplan bidrar til toppene i november og desember. Men også Luftfartstilsynets fokus på passasjerrettigheter, forslag til ny forskrift om støyforebygging ved Oslo lufthavn Gardermoen, Sandaneulykken, samt krav om væpnede vakter på rutefly til USA gir mye omtale disse månedene.

Luftfartstilsynet får gjennomslag for sine budskap i 46 prosent av deknningen i 2003 (35 prosent i 2002). Størst gjennomslag får tilsynet i første kvartal. Dette skyldes i stor grad den støtten Luftfartstilsynet får fra flyselskapene i flyttesaken. Men også ulike byråmeldinger genererer mye positiv omtale i denne perioden. Sakene omhandler blant annet Norwegian som ofte må snu i tåke, flyselskapene som må betale mer for sikkerhetstiltak, og nestenulykker med utenlandske piloter. Oppslagene fremstiller Luftfartstilsynet som et myndighetsorgan som iverksetter regelverk til beste for sikkerheten. Som året før er flysikkerhet i 2003 et sentralt tema.

#### *Årsmelding for 2002*

I 2003 ble det utarbeidet en *årsmelding* for Luftfartstilsynet. Årsmeldingen hadde et opplag på 1.500 eksemplarer og ble publisert i april 2003. Målgruppene for årsmeldingen var først og fremst tilsynsobjekter, politikere og medier.

#### *Flytting av Luftfartstilsynet til Bodø*

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

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

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

I 2003 var det særlig to viktige tiltak som ble påbegynt.

Etableringen en omstillingsavtale for flytteprosessen og en kartlegging av hvem som ønsker å bli med til Bodø. Dette arbeidet ble startet rett over sommeren og lokal omstillingsavtale ble signert i november. Kartleggingsarbeidet var avsluttet ved årsskiftet og i underkant av 10 prosent av medarbeiderne har gitt uttrykk for at de ønsker å flytte med.

Rekruttering av nye tilsynsmedarbeidere er et meget viktig arbeid og ble påbegynt i 2003. Luftfartstilsynet skal ansette 40 nye flyfaglige medarbeidere i 2004 og i 2005 og 30 medarbeider med juridisk og merkantil kompetanse i 2006. Anbudskonkurransen om anskaffelse av firma som skal utføre rekrutteringen er påbegynt og utlysning av stillinger er forventet i løpet av 1. tertial 2004. Grunnen til at rekrutteringen startes allerede i 2004 er den til dels lange opplæringstiden som de flyfaglige inspektørene skal gjennom før selvstendig tilsynsarbeid kan utføres.

Det ble også etablert en egen informasjonsside på intranettet i 2003. Denne hjemmesiden skal inneholde alt om flyttingen og som skal være den viktigste informasjonskanalen i Luftfartstilsynet om flyttingen. Allmøter ble benyttet som et supplement til denne informasjonssiden.

Med vennlig hilsen

Per-Arne Skogstad  
luftfartsdirektør

Peder Tømmervåg  
avdelingsdirektør