



LUFTFARTSTILSYNET
CIVIL AVIATION AUTHORITY

Årsrapport 2001



INNHold

1.	VIRKSOMHETSKRAV OG VIRKSOMHETSIDÉ	5
2.	FLYSIKKERHETSUTVIKLINGEN I SIVIL LUFTFART	5
2.1	UTVIKLINGEN INNEN ERVERVSMESSIG FLYGING	5
2.1.1	Utviklingen innen ruteflyging.....	6
2.1.2	Utviklingen innen annen kommersiell flyging	7
2.2	UTVIKLINGEN INNEN ALLMENNFLYGING OG LUFTSPORT	8
2.2.1	Utviklingen innen privat- og klubbflyging	8
3.	LUFTFARTSTILSYNETS MÅL OG RESULTATER.....	9
3.1	TILSYN MED LUFTFARTSORGANISASJONER OG LUFTFARTØY	9
3.1.1	Ervervsmessig lufttransport og flyging	9
3.1.2	Helikoptertrafikken på kontinentalsokkelen	12
3.1.3	Allmennflyging og luftsport.....	13
3.1.4	Norges Luftfartøyregister	15
3.2	TILSYN MED FLYPLASSER OG FLYSIKRINGSTJENESTER.....	15
3.2.1	Flyplasser.....	16
3.2.2	Flysikringstjenester	18
3.3	REGELVERKSUTVIKLING	19
3.4	TILSYN MED PERSONELL I SIVIL LUFTFART.....	19
3.4.1	Flymedisinske undersøkelser av sivil luftfartspersonell.....	19
3.4.2	Flyfaglige testing av teori og praktiske flykunnskaper	21
3.4.3	Sertifikatutstedelser.....	21
3.4.4	Kontrollanter	23
3.4.5	Utviklingstiltak knyttet til framtidig fagutdanning av luftfartspersonell	23
3.5	EFFEKTIV OG SERVICEORIENTERT ORGANISASJON	24
3.5.1	Effektiv ressursbruk og riktig servicenivå	24
3.5.2	Aktiv dialog med Luftfartstilsynets brukere.....	25
3.5.3	Personalpolitikk.....	27
3.5.4	Deltakelse i internasjonale fora	28
3.5.5	Et selvfinansiert Luftfartstilsyn?	29
4	MILJØ – UTSLIPP OG STØY.....	30
5.	ÅRSREGNSKAPET	31
5.1	Regnskapstall fra statsregnskapet for 2001	31
5.2	Økonomisk utvikling i Luftfartstilsynet i 2001.....	33
VEDLEGG 1	ORGANISASJONSSAMMENSETNING pr. 31.12.2001	35
VEDLEGG 2	LUFTFARTSTILSYNETS ANALYSEPRODUKSJON I 2001.....	36
VEDLEGG 3	FORSKRIFTER FRA LUFTFARTSTILSYNET I 2001.....	37
DEFINISJONER	39	

2001 – ET TURBULENT ÅR FOR SIVIL LUFTFART

Terrorhandlingen i USA og SAS-ulykken i Milano er to hendelser som for alltid vil bli husket. Selv om ingen norskregistrerte fly var involvert, vil hendelsene få konsekvenser for framtidig sivil luftfart i Norge. I første rekke ved at det kommer nye regler knyttet til security på flyplassene, slik at terrorister ikke skal kunne representere en like stor fare for luftfarten i fremtiden.

Gjennom hele året har vi jobbet aktivt for å bedre flysikkerheten innen de tradisjonelle tilsynsområder og i forhold til Luftfartstilsynets nye utfordringer. I 2001 har virksomheten vært mer omfattende enn noen gang med flere inspeksjoner og tettere kontakt med markedet.

Luftfartstilsynets flysikkerhetsarbeid er avhengig av at markedet rapporterer sine ulykker og hendelser. Innrapporteringen gir grunnlaget for vårt framtidige arbeid med sikkerhetskrav, regelverksutvikling og tradisjonelt tilsyn med aktører i markedet. I den sammenheng er det nødvendig å understreke at en økning av innrapporterte hendelser ikke nødvendigvis beror på en *reell* økning i antall hendelser, men kan skyldes mer avanserte varslingsystemer og økt rapporteringsvillighet fra markedet.

Arbeidet med fornyelse og forbedring av forskriftene i luftfarten har vært høyt prioritert i 2001. Ny internasjonale regler er innført i Norge, bl.a. JAR FCL som representerer en betydelig endring av forholdene knyttet til sertifikatutstedelser. Det meste knyttet til fornyelsen av forskriften kommer til å bli slutført i 2002.

Luftfartstilsynet er opptatt av å framstå som et moderne tilsyn, noe som innebærer at vi kontinuerlig sørger for at vår virksomhet blir drevet på en effektiv måte. Vi har i den forbindelse utarbeidet løsninger for å utvikle mer fleksible og effektive samarbeidsformer. Internt har vi startet et arbeid med å integrere teknisk og operativt tilsyn, samtidig som vi jobber aktivt med å redusere det administrative ressursforbruket. Utad er vi opptatt av å ivareta gode relasjoner til luftfartsmarkedet gjennom å tilrettelegge for en effektiv service.

I 2001 vil vi i tillegg til årsrapporten publisere en årsmelding i mai. Begge rapporter vil bli tilgjengelig på Luftfartstilsynets hjemmeside: www.luftfartstilsynet.no.



Per-Arne Skogstad

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. Vi har uttrykt dette gjennom vår virksomhetsidé:

LUFTFARTSTILSYNET SKAL BIDRA TIL Å HINDRE ULYKKER I SIVIL LUFTFART

Luftfartstilsynet utøver sitt ansvar ved å tilpasse regelverket, utøve adgangskontroll, føre virksomhetstilsyn, 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

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 NORDAIDS¹ og foretar analyser.

Definisjoner:

Ulykker innebærer enten dødsfall, alvorlige personskader og/eller større materielle skader.

Hendelser er andre begivenheter som har eller vil kunne ha ugunstig innvirkning på sikkerheten.

I årsrapporten presenterer vi vår flysikkerhetsstatistikk inndelt etter type virksomhet: Ruteflyging, annen ervervsmessig flyging, og klubb- og privatflyging. For hver type virksomhet 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 2001*, 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, og saker med norskregistrerte luftfartøy i utlandet.

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, taxiflyging, gods, luftambulanse, kommersiell skoleflyging, anleggsarbeid med helikopter og annen arbeidsflyging (aerial work).

¹ Nordic Accident and Incident Data System de nordiske tilsynsmyndighetenes felles database over ulykker og hendelser i sivil luftfart. Ikke alle hendelser blir utredet av HSL, men Luftfartstilsynet registrer alle innrapporterte hendelser i NORDAIDS. Det kan derfor bli forskjeller i antallet *hendelser* som rapporteres i hhv. HSL og Luftfartstilsynets årsoversikter.

2.1.1 Utviklingen innen ruteflyging

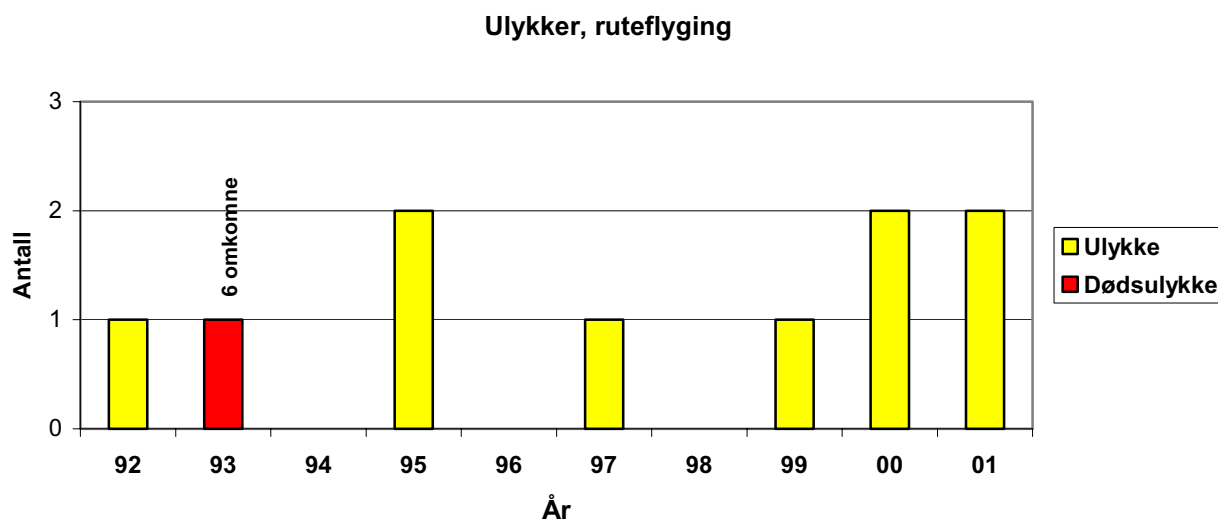


Fig. 1 Antall ulykker innen ruteflyging siste 10 år

Oversikten viser at det ikke har vært dødsulykker med norskregistrerte rutefly siden Namsosulykken (Widerøe) i 1993. Det skjedde imidlertid to alvorlige ulykker med rutefly i 2001 som ikke vises i denne statistikken, fordi flyene var utenlandsk registrerte. Ulykken i Milano skjedde 8.10.2001 hvor et svenskregistrert SAS-fly kolliderte under avgang med en forretningsjet på rullebanen, og til sammen 118 mennesker omkom (hvorav 110 i SAS-flyet). Den seneste ulykken skjedde 30.11.2001, da et svenskregistrert turboprop-fly skar ut av banen under landing i Skien, traff en jordvoll og ble totalskadet. Av de 13 personene ombord ble en person alvorlig skadet, og 7 fikk lettere skader.

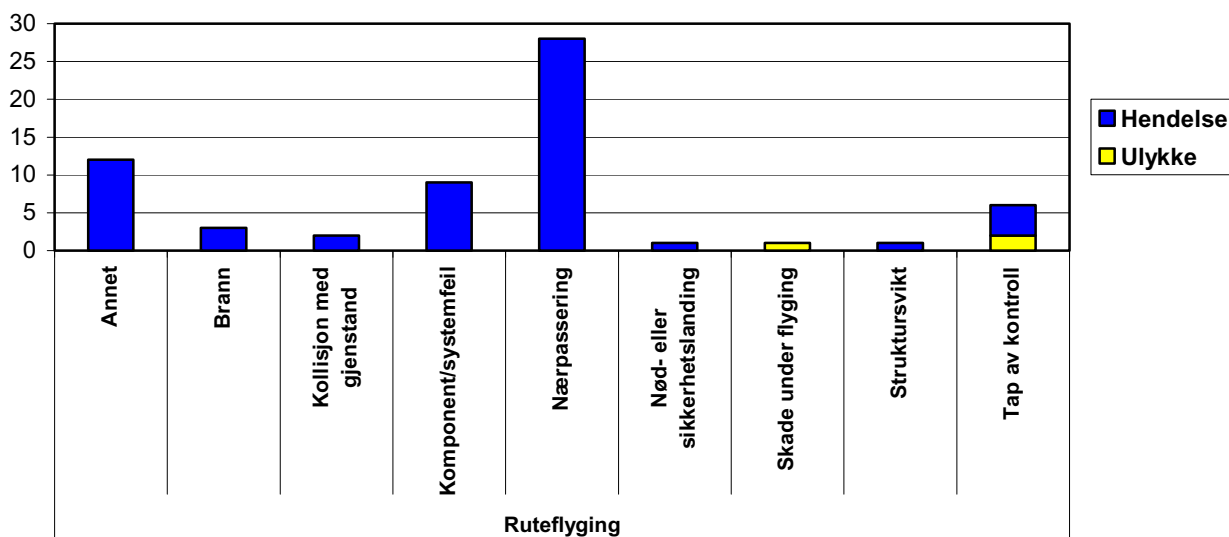


Fig. 2 Kategorisering av ulike typer ulykker og hendelser innen ruteflyging i år 2001

I figur 2 er ulykken i Skien inkludert, siden den skjedde i Norge. To av årets ulykker medførte personskader. Når det gjelder hendelser, utgjør nærpasseringer det største antallet. I denne gruppen inngår mange tilfeller hvor avstanden mellom flyene kom under de foreskrevne separasjonsminima, uten at det oppsto reell kollisjonsfare.

2.1.2 Utviklingen innen annen kommersiell flyging

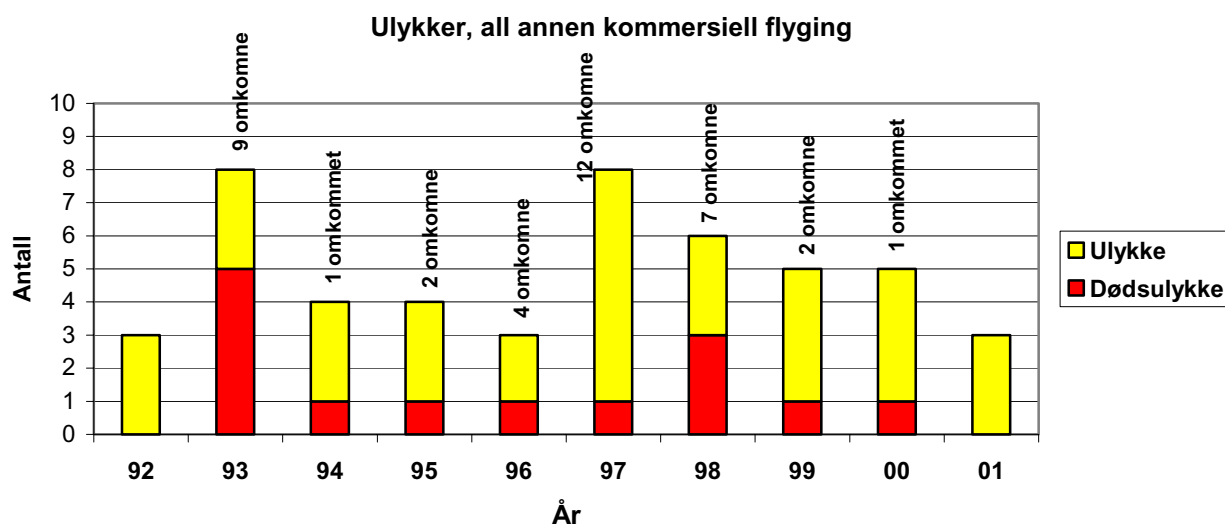


Fig. 3 Antall ulykker innen annen kommersiell flyging siste 10 år

Oversikten viser all kommersiell flyging som ikke er ruteflyging med passasjerer. Det var ingen dødsulykker i 2001, i motsetning til tidligere år der det har vært omkomne nesten hvert år siden 1993.

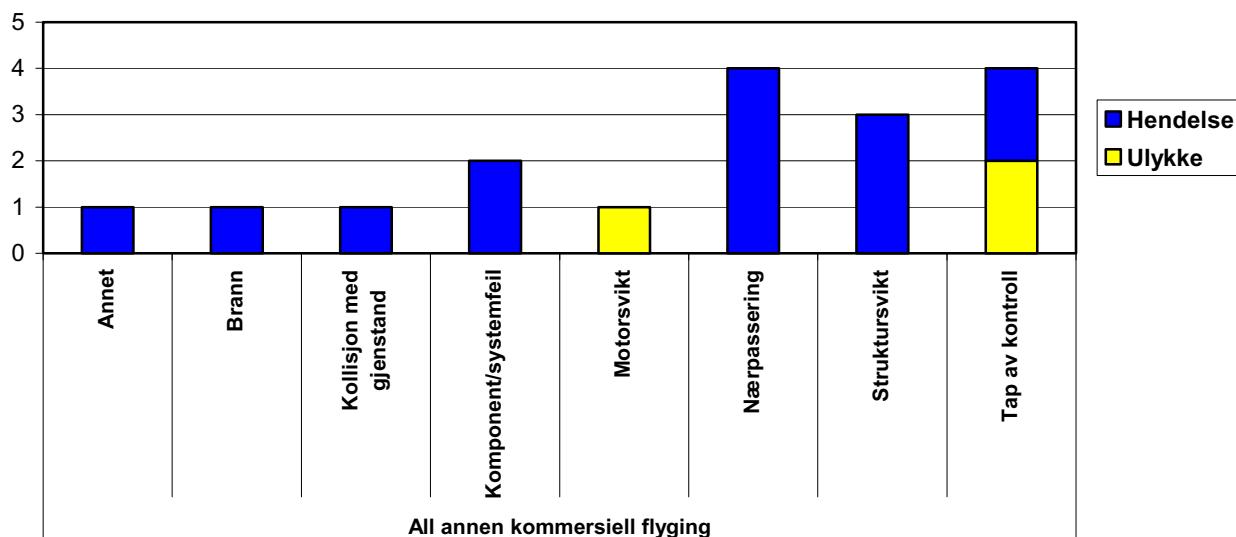


Fig. 4 Kategorisering av ulike typer ulykker og hendelser innen annen kommersiell flyging i år 2001

Figur 4 viser at tre saker ble klassifisert som ulykker i 2001. To personer ble skadet, hvorav én alvorlig. De vanligste sakstypene var nærpasseringer og tap av kontroll. Sistnevnte gruppe består for det meste av problemer ved landingen.

Helikoptertrafikken på kontinentalsokkelen er et strategisk satsningsområde for Luftfartstilsynet. I 2001 var det ingen ulykker i denne virksomheten. Fem hendelser ble rapportert, hvorav tre nærpasseringer. Tallene inngår i figur 4.

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 statistikken.

2.2.1 Utviklingen innen privat- og klubbflyging

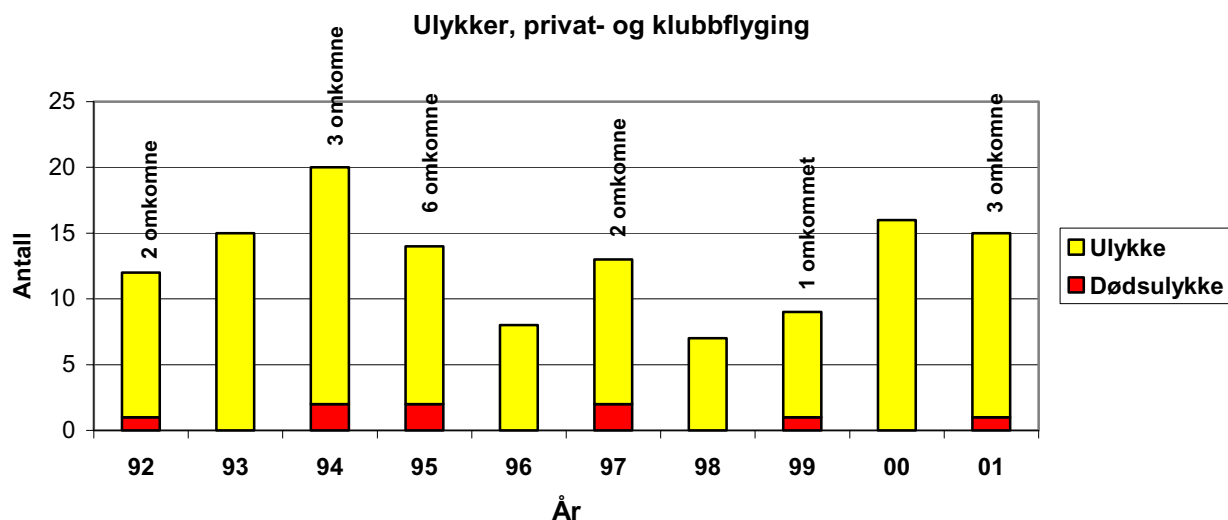


Fig. 5 Antall ulykker innen privat- og klubbflyging siste 10 år

Utviklingen viser at det har vært dødsulykker innen privat- og klubbflyging i seks av de siste ti årene. Antall ulykker per år har variert fra 7 til 20 ulykker i perioden. I 2001 var det totalt 19 ulykker hvorav 15 var med norskregistrerte maskiner.

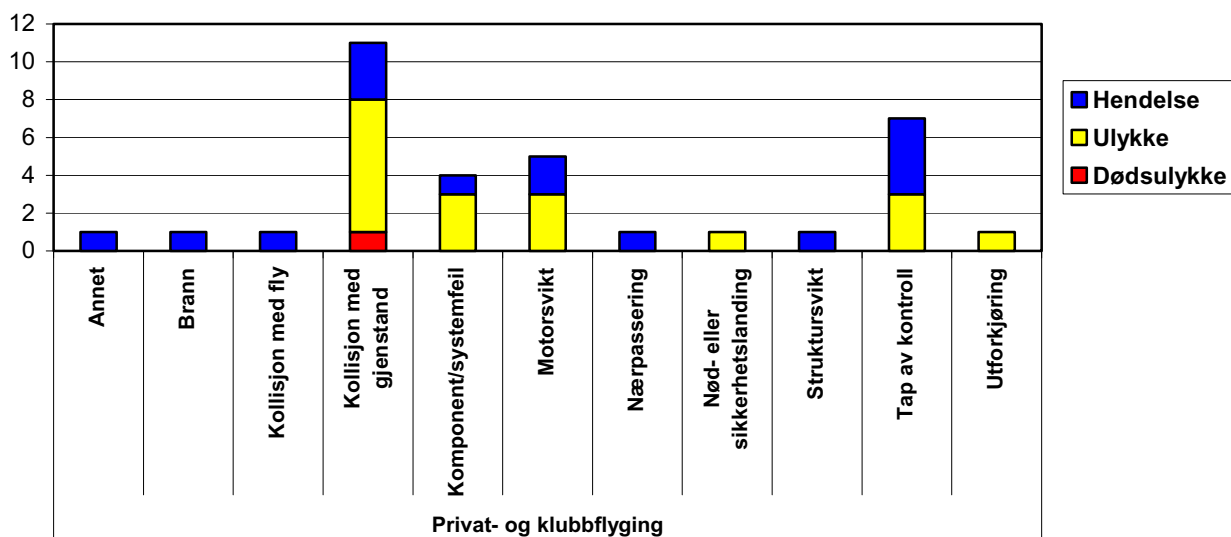


Fig. 6 Kategorisering av ulike typer ulykker og hendelser innen privat- og klubbflyging i år 2001

Årets eneste dødsulykke i norsk luftfart skjedde da et klubbfly kolliderte med ledninger i lav høyde over elva i Alvdal 7.5.2001. Piloten og de to passasjerene omkom. Utover dette var det en ulykke der en person ble lettere skadet. De øvrige ulykkene domineres av gruppen ”kollisjon med gjenstand”, som for det meste skjedde under avgang eller landing.

3. LUFTFARTSTILSYNETS MÅL OG RESULTATER

Luftfartstilsynet har i sin strategi for 2000 – 2002 definert fem strategiske satsingsområder, som blir grunnlaget for rapportering på oppnådde resultater i 2001. Resultatrapporteringen består i å tallfeste aktivitetsnivået for tilsynsvirksomheten og kommentere status. For tilsynsaktiviteter blir det rapportert på antall utstedte rettighetsdokumenter og antall inspeksjoner knyttet til virksomhetstilsyn og adgangskontroller. Rapportering for virksomhetstilsyn skjer med bakgrunn i fastsatte resultatmål for antall inspeksjoner av våre hovedgrupper av tilsynsobjekter. Utover dette omtales resultater for et utvalg prosjekter.

3.1 TILSYN MED 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 tilsynsaktivitetene omtales to prosjekter som er igangsatt for å forbedre sikkerhetsnivået – hhv. ”Tryggere trafikk i Nordsjøen” og ”Allmennflyging og luftsport”.

3.1.1 Ervervsmessig lufttransport og flyging

TILSYNSKATEGORI: ORGANISASJON	RESULTATMÅL	Kildehenvisning
Store flyselskaper (JAR-OPS)	2 inspeksjoner pr. år	LT-policy
Små flyselskaper (JAR-OPS og BSL)	1 inspeksjon pr. år	LT-policy

Resultater i 2001:

TILSYNSOBJEKT: ORGANISASJONER	Utstedte rettighetsdokumenter og godkjenninger i 2001	Tilsynsaktivitet i løpet av 2001	Enheter pr. 31.12.2001		
Flyselskap ²	Utstedet selskapsrettighet	1	Lisens og driftstillatelse (AOC) ³	27	
	Fornyelse/endring	50	Virksomhetstilsyn	57	
	Ledende personell	40	Prøver – led. personell ²⁴	Driftstillatelse	8
	<u>Innleie av luftfartøy:</u>			Nye enheter	1
	Dry lease	120		Opphørte enheter	5
	Wet lease	14			
	<u>Utleie av luftfartøy:</u>				
Utleie til utlandet	4				

Adgangskontroll er markedsstyrt. I 2001 ble det gjennomført hhv 5 adgangskontroller av flyselskapenes vedlikeholdsorganisasjoner og 11 med den operative del av flyselskapene. Sammenlignet med i fjor gir det en økning på 5 adgangskontroller. I tillegg var det i 2001 en fordobling i godkjenning av fornyelser og endringer av flyselskapenes rettigheter.

20 endringer ble godkjent hos den teknisk ledelsen og 19 endringer i godkjenning av operativ ledelse etter at prøve var avholdt. Dette gir en økning på 5 sammenlignet med 2000.

Luftfartstilsynets resultatmål virksomhetstilsyn med flyselskap vil i praksis innebære en kraftig økning i antall inspeksjoner sammenlignet med tidligere år. Dette er derfor et langsiktig mål, som Luftfartstilsynet gradvis søker å oppnå over et par år.

² To selskaper som driver kontinentalsokkelflyging som hovedaktivitet er trukket ut av oversikten.

³ AOC = Air Operator Certificate

Det ble gjennomført 26 tekniske og 31 operative virksomhetstilsyn. Dette gir en økning på 4 virksomhetstilsyn sammenlignet med 2000. Totalbildet for 2001 viser at 70 % av resultatmålet for virksomhetstilsyn med flyselskap ble nådd.

En viktig presisering til årets resultat er at flere inspeksjonene har vært mer omfattende og ressurskrevende enn tidligere fordi flere selskaper skal godkjennes etter JAR OPS. I perioden har gjennomsnittlig saksbehandlingstid for operativt virksomhetstilsyn økt. I 2001 ble det ansatt to nye flyoperative inspektører.

I 2001 ble det gitt ca. 450 tillatelser for ikke-regelbundne flygninger til/fra/over Norge.

TILSYNSKATEGORI: ORGANISASJON		RESULTATMÅL	Kildehenvisning
Alle ervervsmessige flyskoler		Minimum 1 inspeksjon pr. år	LT-policy
Resultater i 2001:			
TILSYNSOBJEKT: ORGANISASJONER	Utstedte rettighetsdokumenter og godkjenninger i 2001	Tilsynsaktivitet i løpet av 2001	Enheter pr. 31.12.2001
Ervervsmessige flyskoler og flytekniske utdanningsorg.	Utstedelse 1	Adgangskontroll 4	Operativ utdanning 6
	Fornyelse/ending 1	Virksomhetstilsyn 12	Flyteknisk utdanning 7 ⁴
	Ledende personell 3	Prøver – led. personell 1	Nye enheter 1
			Opphørte enheter 1

Det ble gjennomført adgangskontroll av 4 BSL JAR-FCL Flying Training Organisation og BSL JAR-FCL Type Rating Training Organisation. Ved årsskiftet var det ingen organisasjon eller skole i Norge som tilfredsstilte kravene til BSL JAR-147, men det forelå tre søknader om godkjenning som skal behandles i 2002.

Det har skjedd en økning i antall virksomhetstilsyn fra 3 i fjor til 12 i 2001. I 2001 ble 92% av resultatmålet for virksomhetstilsyn med organisasjoner og videregående skoler som utdanner flyteknisk personell nådd. Det manglet et virksomhetstilsyn for en flyskole med tillatelse etter BSL C for å nå endelig resultatmål. En rekke tilleggsaktiviteter rettet mot skolenes framtidige godkjenning etter BSL JAR-FCL ble gjennomført i perioden, noe som viser at ressursinnsatsen og tilsynsomfanget for ervervsmessige utdanningsorganisasjoner har økt i 2001.

TILSYNSKATEGORI: ORGANISASJON		RESULTATMÅL	Kildehenvisning
Store verksteder JAR-145		2 inspeksjoner pr. år	LT-policy
Små verksteder JAR-145 og BSL B3-3		1 inspeksjon pr. år	LT-policy
Resultater i 2001:			
TILSYNSOBJEKT: ORGANISASJONER	Utstedte rettighetsdokumenter og godkjenninger i 2001	Tilsynsaktivitet i løpet av 2001	Enheter pr. 31.12.2001
Flyverksted	Utstedelse 4	Adgangskontroll 28	Flyverksted 36
	Fornyelse/ending 44	Virksomhetstilsyn 50	Autorisert verksted 2
	Ledende personell 27	Prøver – led. personell 9	Nye enheter 4
			Opphørte enheter 5

Adgangskontroll av flyverksteder var på samme nivå som i fjor. Antall virksomhetstilsyn økte med 12 sammenlignet med i fjor. Totalbildet for 2001 viser at 80% av resultatmålet for virksomhetstilsyn med flyverksteder ble nådd.

⁴ I årsrapporten for 2000 ble de fire videregående skolene ikke medberegnet, disse er nå inkludert i 2001.

TILSYNSKATEGORI: MATERIELL/LUFTFARTØY	RESULTATMÅL	Kildehenvisning
Besiktelse tungt og lett luftfartøy	1 besiktigelse pr. 3. år (30%)	LT-policy
Gransking av luftfartøy (adm. fornyelse ldb)	1 dokumentgransking pr. år (70%)	BSL B 1-7, pkt. 3
SAFA-inspeksjoner	30 inspeksjoner i 2001	LT-policy

Resultater i 2001:

TILSYNSOBJEKT: FLYMATERIELL/ LUFTFARTØY	Utstedte rettighetsdokumenter og godkjenninger i 2001	Tilsynsaktivitet i løpet av 2001	Enheter pr. 31.12. 2001
Norskregistrerte luftfartøy ⁵ - LTs ansvar	<u>Luftdyktighetsbevis:</u>	<u>Virksomhetstilsyn:</u>	Fly >5.700 kg 82
	Utstedelse 21	Besiktelse 104	Fly <5.700 kg 59
	Fornyelse 200	Gransking 155	Helikopter >2.700 kg 15 Helikopter <2.700 kg 63
Norskregistrerte (SAS) luftfartøy – STK ansvar	Utstedelse 21	Besiktelse 43	SAS fly >5.700 kg 110
	Fornyelse 93	Gransking 72	
Utenlandsk luftfartøy		SAFA-inspeksjon 36	

Tilsyn med norskregistrerte luftfartøyer foretas hhv. av Luftfartstilsynet og det Skandinaviske tilsynskontor (STK) der sistnevnte fører tilsyn med SAS/SAS Commuter. Luftfartstilsynet dekker lønnsutgiftene for en inspektør i STK som fører tilsyn med alle norskregistrerte luftfartøyer i SAS-flåten. Ovennevnte tabell viser tall for hhv. Luftfartstilsynet og STK.

I 2001 ble alle granskinger og besiktigelser av luftfartøy gjennomført iht. våre resultmål.

Norge deltar på ulike områder i arbeidet med sikkerhet innen internasjonal luftfart. Som et ledd i dette ble SAFA⁶ etablert, med ansvar for å sikkerhetsvurdere utenlandsregistrerte fly. Norge etablerte sin SAFA gruppe i 1997 og deltar som en av 38 stater i Europa. I 2001 ble det foretatt 36 inspeksjoner (ramp checks), som var 6 mer enn planlagt. Inspeksjonene omfattet bla. en gjennomgang av det enkelte flyindivids dokumentasjon, sikkerhetsutstyr, teknisk tilstand, og besetningens sertifikater. I 2001 ble det utført inspeksjoner på 8 norske flyplasser, og innbefattet sjekk av 20 flytyper fra 26 flyselskaper som kom fra 18 forskjellige land. Tilbakemeldingen fra markedet på denne type inspeksjoner er positive i betydningen flysikkerhet, og Norge ønsker å intensivere arbeidet på dette tilsynsområdet ved å øke antall inspeksjoner i 2002.

Resultater i 2001:

Rettighetsdokumenter og godkjenninger både for ervervmessig og klubb/privat	Antall godkjenninger i 2001
Typesertifisering	11
Typeakseptering	6
Ustyrsgodkjenninger	7
Modifikasjon	111

Typesertifisering har blitt utført iht. JAR-forskriftene og gjennomført i regi av JAA. Luftfartstilsynet har deltatt i JAA-prosjektene og utstedt norske typesertifikater.

⁵ Helikoptre fra de to selskaper som har kontinentalsokkelflyging er trukket ut av denne oversikten.

⁶ SAFA: Safety Assessment of Foreign Aircraft program, introdusert av European Civil Aviation Conference (ECAC)

3.1.2 Helikoptertrafikken på kontinentalsokkelen

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

Resultater i 2001:

TILSYNSOBJEKT: ORGANISASJONER	Utstedte rettighetsdokumenter og godkjenninger i 2001	Tilsynsaktivitet i løpet av 2001	Enheter pr. 31.12.2001	
Helikopterselskap – offshore	Utstedelse	0	Lisens/drifstillatelse 2 (AOC)	
	Fornyelse/ending	3		
	Ledende personell	3	Nye enheter	0
	<u>Innleie av helikoptre:</u>		Opphørte enheter	0
	Dry lease	5		
Wet lease	0			

Ved utgangen av år 2001 hadde 3 helikopterselskaper tillatelse til å operere på norsk kontinentalsokkel. CHC Helikopter Service AS og Norsk Helikopter AS opererte etter felleseuropeiske forskrifter (JAR-OPS 3) på området. Airlift AS har tilsvarende tillatelse, men benyttet ikke denne til operasjoner. CHC Helikopter Service AS fikk sin JAA AOC 01.02.2001⁷.

Det ble gjennomført 3 tekniske og 3 operative virksomhetstilsynet med helikopterselskapene. Totalbildet for 2001 viser at 75% av resultatmålet for virksomhetstilsyn med helikopterselskap offshore ble nådd.

TILSYNSKATEGORI: MATERIELL/ HELIKOPTER norsk kontinentalsokkel	RESULTATMÅL	Kildehenvisning
Besiktelse av helikopter	1 besiktigelse pr. 3. år (30%)	LT-policy
Gransking av helikoptre (adm. fornyelse ldb)	1 dokumentgransking pr. år (70%)	BSL B 1-7, pkt. 3

Resultater i 2001:

TILSYNSOBJEKT: FLYMATERIELL/ HELIKOPTER	Utstedte rettighetsdokumenter og godkjenninger i 2001	Tilsynsaktivitet i løpet av 2001	Enheter pr. 31.12.2001	
Norskregistrerte luftfartøy	<u>Luftdyktighetsbevis:</u>	<u>Virksomhetstilsyn:</u>	Helikopter >2.700 kg 33	
	Utstedelse	Besiktelse		12
	Fornyelse	Gransking		24

I 2001 ble alle planlagte granskinger og besiktigelses av helikoptre på norsk kontinentalsokkel gjennomført og resultatmålet ble nådd.

Prosjekt "Tryggere trafikk i Nordsjøen"

Utvalget for vurdering av helikoptersikkerheten på norsk kontinentalsokkel, del I, leverte sin innstilling (NOU 2001:21) til Samferdselsdepartementet 21. juni 2001 – rapporten kan i sin helhet leses på ODINs hjemmesider: www.odin.dep.no/sd/norsk/publ/utredninger/NOU. Innstillingen inneholdt 16 tilrådinge for bedret organisering av det offentlige virksomhet i tilknytning til helikoptertrafikken på norsk sokkel. Utvalget ble ledet av forskningsdirektør Tor Ulleberg (SINTEF) og bestod for øvrig av representanter fra relevante offentlige etater, fagforeninger, samt industrien. Luftfartstilsynet hadde sekretariatfunksjonen. Innstillingen var på høring høsten 2001 og høringsuttalelsene finnes på ODINs hjemmesider:

⁷ Helikopter Service AS gjennomgikk en større organisasjonisk endring ved at selskapet ble delt i to selskap; verkstedsdelen ASTEC Helikopter Service AS og flyselskapet CHS Helikopter Service AS.

www.odin.dep.no/sd/norsk/aktuelt/hoeringssaker. Samferdselsdepartementet hadde ved årsskiftet ikke tatt stilling til rapportens videre behandling.

20. juli 2001 oppnevnte Samferdselsdepartementet et nytt utvalg; Utvalg for vurdering av helikoptersikkerheten på norsk kontinentalsokkel, del II, med samme leder og sekretariat som for del I og som også inkluderte medlemmer fra offentlige etater, fagforeninger og industrien. Dette utvalgets mandat er bl.a. å foreslå konkrete og realistiske sikkerhetsmål for helikoptervirksomheten, vurdere om dagens flysikkerhetsnivå er akseptabelt i forhold til ovennevnte mål, samt vurdere behovet for konkrete tiltak for å fremme flysikkerheten. Utvalget startet sitt arbeid i august og avholdt månedlige møter, samt avviklet 1 studietur høsten 2001. Innstillingen skal leveres Samferdselsdepartementet 1. september 2002.

3.1.3 Allmennflyging og luftsport

Flyklubber

TILSYNSKATEGORI: ORGANISASJON	RESULTATMÅL	Kildehenvisning
1) Norsk Aero Klubb sentralt – 3 seksjoner	Hver seksjon 1 inspeksjon pr. år	LT-policy
2) Klubber i Norsk Aero Klubb	Inspeksjon av 6 klubber pr. år	LT-policy
3) Skoler i flyklubb (privatflygersertifikat)	1 inspeksjon hvert 3. år	LT-policy

Resultater i 2001:

TILSYNSOBJEKT: ORGANISASJONER	Utstedte rettighetsdokumenter og godkjenninger i 2001	Tilsynsaktivitet i løpet av 2001	Enheter pr. 31.12.2001
Flyklubb		Adgangskontroll 0	Flyklubber 97
		Virksomhetstilsyn 4	Opphørte 3
Flyskoler – klubb	Utstedelse 26	Adgangskontroll 0	Operativ utdanning 38
	Fornyelse/ending 0	Virksomhetstilsyn 8	
	Ledende personell 10	Prøver – led.personell 3	Nye enheter 0
			Opphørte enheter 2

Luftfartstilsynet har anerkjent 26 flyskoler i klubb som JAR-FCL registrert lærested. Særskilt adgangskontroll ble gjennomført ved to flyskoler i klubb i forbindelse med registreringen. Det ble her ikke avdekket signifikante avvik fra forskriftens standarder.

Virksomhetstilsynet økte med 8 i 2001 mot 1 i 2000. Dette gjaldt både et utvalg klubb-skoler og NAK sentralt. Det vil ta noe tid å nå resultatmålet, men trenden med økning av tilsyn er planlagt videreført i 2002.

TILSYNSKATEGORI: MATERIELL/LUFTFARTØYER – KLUBB	RESULTATMÅL	Kildehenvisning
Besiktelselett luftfartøy	1 besiktigelse pr. 5. år (20%)	LT-policy
Gransking av luftfartøy (administrativ fornyelse av luftdyktighetsbevis)	1 dokumentgransking pr. år (80%)	BSL B 1-7, pkt. 3

Resultater i 2001:

TILSYNSOBJEKT: FLYMATERIELL/LUFTFARTØY	Utstedte rettighetsdokumenter og godkjenninger i 2001	Tilsynsaktivitet i løpet av 2001	Enheter pr. 31.12.2001
Luftfartøyer – klubb	<u>Luftdyktighetsbevis:</u>	<u>Virksomhetstilsyn:</u>	Fly <5.700 kg 139
	Utstedelse 4	Besiktelse 50	Motorseilfly 12
	Fornyelse 209	Gransking 186	Seilfly 70

I 2001 ble alle planlagte granskinger og besiktigelser av luftfartøy i klubbmiljø gjennomført og resultatmålet nådd.

Privat flyging

TILSYNSKATEGORI: ORGANISASJON	RESULTATMÅL	Kildehenvisning
Spesielle vedlikeholdsorganisasjoner	1 inspeksjon pr. år	LT-policy

Resultater i 2001:

TILSYNSOBJEKT: ORGANISASJONER	Utstedte rettighetsdokumenter og godkjenninger i 2001	Tilsynsaktivitet i løpet av 2001	Enheter pr. 31.12.2001
Spesielle vedlikeholdsorganisasjoner	Utstedelse 0	Adgangskontroll 0	Spesiell godkjenning 3
	Fornyelse/ending 0	Virksomhetstilsyn 3	Nye enheter 0
			Opphørte enheter 0

Alle teknisk virksomhetstilsyn ble gjennomført og resultatmålet nådd.

TILSYNSKATEGORI: MATERIELL/LUFTFARTØY - PRIVAT	RESULTATMÅL	Kildehenvisning
Besiktelse lett luftfartøy	1 besiktigelse (inspeksjon) hvert 5. år	LT-policy
Gransking av luftfartøy (administrativ fornyelse av luftdyktighetsbevis)	1 dokumentgransking hvert år	BSL B 1-7, pkt. 3

Resultater i 2001:

TILSYNSOBJEKT: FLYMATERIELL/ LUFTFARTØY	Utstedte rettighetsdokumenter og godkjenninger i 2001	Tilsynsaktivitet i løpet av 2001	Enheter pr. 31.12.2001
Luftfartøy – privat	<u>Luftdyktighetsbevis:</u>	<u>Virksomhetstilsyn:</u>	Fly >5.700 kg 1
	Utstedelse 10	Besiktelse 64	Fly <5.700 kg 216
	Fornyelse 283	Gransking 234	Helikopter >2.700 kg 0
			Helikopter <2.700 kg 12
			Motorseilfly 9
			Seilfly 34
			Ballong 7
"Type" – amatørbyggeaktivitet	Byggetillatelse – ny 5	Besiktelse 4	Byggeprosjekter 58
	Byggetillatelse – endret 53		Prøveflygingstillatelse 1
	Prøveflygingstillatelse – ny 1		
	Prøveflygingstill. - endret 1		

I 2001 ble alle planlagte granskinger og besiktigelser av private luftfartøy gjennomført og resultatmålet nådd.

Prosjekt "Allmennflyging og luftsport"

Prosjektet "Allmennflyging og Luftsport" (PAL) startet i mars 2000 og vil strekke seg over fem år. PAL er et samarbeide mellom Luftfartstilsynet og tre organisasjoner⁸. Ledelsen i Luftfartstilsynet og lederne i de tre organisasjonene utgjør styringsgruppen med luftfartsdirektøren som leder. I 2001 har det vært to møter i prosjektets styringsgruppe.

Hensikten er å bedre sikkerheten innen ikke-erhvervsmessig luftfart og å stimulere til økt aktivitet og deltagelse i denne delen av luftfarten. utfordringen er å skape riktige holdninger hos utøveren. Luftfartstilsynets målsetting er å komme frem til en tilsynsform som både forbedrer og forenkler forutsetningene for fritidsflyging.

Som et ledd i flytryggingkampanjen har Luftfartstilsynet i 2001 jobbet aktivt for å synliggjøre seg i utøvermiljøene. Dette innebar deltagelse på til sammen 49 arrangementer i

⁸ Aircraft Owners & Pilot Association (AOPA), Experimental Aircraft Association, Chapter 573 – Norway (EAA), og Norsk Luftsport Forbund/Norsk Aero Klubb (NLF/NAK)

form av klubbkvelder, helgearrangementer og lignende i alle grener innen allmennflyging og luftsport. For motorflyene ble det arrangert tre helgeseminarer i henholdsvis Kristiansand, Førde og Bodø hvor medlemmer fra et stort antall flyklubber var tilstede. For mikroflyverne ble det arrangert tre helgeseminarer på henholdsvis Gardermoen, Elverum og i Tromsø hvor alle utøverne fikk tilbud om å delta, og der de fleste deltok.

Seilflygerne har ferdigstilt et flytryggingsprogram som skal starte i klubbene i 2002, mens det innen hanggliding og paragliding stadig foregår aktiviteter som er relatert til flytrygging. For motor- og mikroflygere har det spesielt blitt utarbeidet to flytryggingstema:

- "Ground handling" som ble presentert med brosjyre og video
- "Game over" (dvs. hva skjer når flyginger under visuelle forhold plutselig befinner seg i vær som bare er egnet til instrumentflyging) som ble presentert med brosjyre og lommefolder

Neste tema som er påbegynt omhandler "Start og landing".

Delprosjektet "Terms of Reference" er noe forskjøvet i forhold til oppsatt plan. Grunnen til dette er at luftfartsloven må revideres før Luftfartstilsynet kan godkjenne og føre tilsyn med organisasjoner som utøver allmennflyging. Luftfartstilsynet har kommunisert dette til Samferdselsdepartementet.

3.1.4 Norges Luftfartøyregister⁹

Resultater i 2001:

FLYMATERIELL	Utstedte rettighetsdokumenter og godkjenninger i 2001	TOTALT ANTALL ENHETER REGISTRERT pr. 31.12.2001	TOTALT ANTALL LUFTDYKTIGE ENHETER pr. 31.12.2001	
Luftfartøy - eierforhold	Registrering av fartøy	54	Fly >5.700 kg 199	
	Eierskifte	150	Fly <5.700 kg 613	
	Slettelse av fartøy	30	Helikopter >2.700 kg 52	Fly >5.700 kg 193
			Helikopter <2.700 kg 89	Fly <5.700 kg 414
			Motorseilfly 28	Helikopter >2.700 kg 48
			Seilfly 145	Helikopter <2.700 kg 75
			Ballong 17	Motorseilfly 21
			Seilfly 104	
			Ballong 7	

I 2001 har det vært noe mindre aktivitet i registrering av luftfartøyer, sett i forhold til 2000. Den største nedgangen har vært i nyregistrerte luftfartøyer, noe som i hovedsak kan tilskrives mindre aktivitet knyttet til innføring av nye/brukte luftfartøyer hos de største aktørene i markedet.

3.2 TILSYN MED 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

Luftfartstilsynet fører tilsyn med alle luftfartsanlegg og flysikringsanlegg i Norge og på norsk kontinentalsokkel. De største eierne er Luftfartsverket og forsvaret, men det finnes også enkelte kommunale og private eiere.

⁹ Register som gir luftfartøyer norsk nasjonalitet. Eiendoms- og heftelsesforhold i luftfartøyer registreres.

Det pågår flere prosjekter som Luftfartstilsynet enten har hovedansvaret for eller delansvar i samarbeid med Luftfartsverket. To omtales spesielt i rapporten. Det ene omhandler ”security” og arbeidet som pågår etter terrorangrepet 11. september. Det andre er knyttet til ”safety” der det pågår et arbeid med å definere nye krav til størrelse på sikkerhetsområder ved flyplassene.

3.2.1 Flyplasser

TILSYNSKATEGORI: FLYPLASSER	RESULTATMÅL:	Kildehenvisning
Godkjenning av flyplasser	1 godkjenning/fornytt godkjenning hvert 5 år	LT-policy
Tilsyn - flyplasser til allmenn bruk	2 inspeksjoner i løpet av 5 år	LT-policy
Tilsyn - flyplasser til ikke allmenn bruk	1 inspeksjon hvert 5.år	LT-policy
Behandling av flyplassrapporter	Godkjenning av 1 flyplassrapport hvert halvår	BSL E 4-1 pkt.5.3.5

Resultater i 2001:

TILSYNSOBJEKT:	Utstedte rettighetsdokumenter og godkjenninger i 2001	Tilsynsaktivitet i løpet av 2001	Enheter pr. 31.12.2001
Flyplasser	Nye konsesjoner/tillatelser 3	Virksomhetstilsyn 30	Flyplasser til allmenn bruk (hvorav 46 med gyldig godkjenning)
	Fornytt konsesjoner/tillatelser 19		
	Nye godkjenninger 24		
	Fornytt godkjenning 12		
	Ansvarshavende 11		Godkjente flyplasser til ikke allmenn bruk: 44
Helikopterdekk (offshore)		Inspeksjon 10	

Forskrift om utforming av store flyplasser (BSL E 3-2) trådte i kraft ved årets start og dermed kunne godkjenningen av Luftfartsverkets flyplasser intensiveres. I løpet av året ble 24 flyplasser godkjent. Ved årsskiftet 2000/2001 gjensto syv godkjenninger. Lufttrafikk-tjenesten, flynavigasjonsanleggene og flynavigasjonstjenesten er godkjent som en del av vilkårene for godkjenning av flyplassene. I tillegg til førstegangsgodkjenning av Luftfartsverkets flyplasser, har Luftfartstilsynet rutinemessig fornytt godkjenningen til 8 flyplasser og 4 helikopterplasser.

Tilsyn med flyplassene ble gjennomført i henhold til resultatmål. Bruk av flyplassrapporter er ytterligere utviklet, og innebærer nå et vesentlig ledd i systemtilsynet med flyplassoperatørene. I løpet av året er det gjennomført inspeksjon av 24 lufthavner, 4 helikopterplasser og 3 mindre flyplasser.

Luftfartstilsynet har gitt bistand til Oljedirektoratet og Sjøfartsdirektoratet i tilsynet av helikopterdekk på hhv. faste og flyttbare installasjoner på norsk kontinentalsokkel, herunder uttalelser i forbindelse med samtykke til bruk og utstedelse av sertifikater. På vegne av Sjøfartsdirektoratet har Luftfartstilsynet i 2001 inspisert 9 helikopterdekk på skip, og for Oljedirektoratet er helikopterdekket på en nybygget plattform inspisert.

Luftfartstilsynet har fulgt opp problemene omkring glatte rullebaner. Det er innført en ny type rapportering, og fokus er satt på fjerning av snø og slaps i stedet for friksjonsmålinger.

På bakgrunn av terroranslagene i USA er tilsynet med flyplassenes forebyggelse av anslag mot sikkerheten intensivert.

”Security” – sikkerhet mot voldelige anslag mot lufttrafikken

Terrorangrepet i USA satte sikkerhet mot voldelige anslag mot lufttrafikken i fokus. Et endret trusselbilde på verdensbasis har gitt behov for å diskutere framtidig beredskapsnivå i Norge.

Internasjonalt pågår det et omfattende arbeid med å utvikle nye sikkerhetstiltak. I ICAO behandles endringer i Annex 17. På europeisk nivå deltar Luftfartstilsynet i ECAC SEC (security) Working Group der det høsten 2001 ble drøftet en rekke tiltak. I et samarbeid mellom EU og ECAC ble det etablert tre hurtig arbeidende arbeidsgrupper som har fremmet forslag om kontroll med adgang til cockpit, eget sikkerhetspersonell under flyginger, permanent og ubrytbar kommunikasjon med bakken i krisesituasjoner samt kontroll av passasjerer og bagasje. ECAC utarbeidet som følge av dette endringer i Doc 30. Parallelt utarbeidet EU et forslag om en forordning med tilhørende annekse som bygger på Doc 30. I februar 2002 møtes verdens transportministre for å vurdere tiltak og finansiering av disse.

For Norge er ikke trusselbildet endret i særlig grad som følge av hendelsene i USA, men hendelsene får likevel store konsekvenser for oss. De nye internasjonale bestemmelsene skiller ikke lenger mellom internasjonal trafikk og innenlands trafikk. Dermed vil bestemmelsene i praksis gjelde for alle norske flyplasser med rutetrafikk. De er mulig for de enkelte lands myndigheter, under helt spesielle forhold, å legge til grunn nasjonale tiltak for å oppnå tilstrekkelig sikkerhetsnivå på flyplasser.

Vår målsetting er at sikkerhetsarbeidet minst skal være på høyde med de øvrige europeiske land. Det betyr bla at store deler av regelverket vårt må omarbeides. Som følge av dette og en prioritering av tilsyn på området vil Luftfartstilsynet i løpet 2002 styrke fagfeltet med to nye stillinger.

I oktober gjennomførte ECAC en sikkerhetsinspeksjon ved Oslo lufthavn Gardermoen (OSL). Inspeksjonen ble avtalt i juni 2001, men som følge av 11. september ble spesielle forhold ved sikkerhetstiltakene gjennomgått. ECAC leverte sin endelig rapport med funn og anbefalinger 21. desember 2001 med to måneders kommentarfrist. Luftfartstilsynet vil følge opp OSLs arbeid med å iverksette nødvendige tiltak. Enkelte tiltak er allerede iverksatt. Øvrige vil ta mer tid, men vi regner med at i løpet av 2002 vil de fleste være på plass.

”Flyplassprosjektet” – risikoanalyser knyttet til forskrift om utforming av store flyplasser

Det engelske selskapet AEA Technology plc gjennomførte i løpet av 2001 en omfattende risikoanalyse på oppdrag fra Luftfartstilsynet. Analysen gir grunnlag for å slutføre arbeidet med ny forskrift om utforming av store flyplasser, bygget på Annex 14 til Chicago konvensjonen. Forslag til revidert forskrift skal etter planen bli utarbeidet i løpet av 2002.

Analysens grunnlag er at risikoen skal være mindre enn én fatal ulykke per 10 millioner flybevegelser (dvs. start eller landing). Utgangspunktet var at ønsket sikkerhetsnivå forankres i internasjonal praksis for luftfartsindustrien, og noe høyere enn det som historisk har blitt oppnådd.

Risikoanalysen anbefalte strengere krav til størrelsen på sikkerhetsområder ved siden og enden av rullebanen. Dette vil særlig innebære utfordringer for flere av de regionale flyplassene. Konsekvensene for den enkelte flyplass vil i stor grad avhenge av kvaliteten på terrenget utenfor det området som i dag er planert.

Annex 14 og gjeldende forskrift forutsetter at visuell flyging er sikrere enn instrumentflyging (jf. større krav til f.eks. sikkerhetsområder for sistnevnte). Risikoanalysen viser imidlertid det motsatte. Analysen viser også at fly med små krav til rullebanelengde krever like store sikkerhetsområder på bakken som fly med større krav til rullebanelengde. Dette kan innebære at langt flere krav i forskriften må styres av flyenes bredde enn hva som er tilfelle i dag.

Selv om risikoanalysen på enkelte viktige områder angir grunnleggende forskjeller når det gjelder prinsipper for hva som må være utslagsgivende for kravene til utforming av flyplasser, viser den likevel at flere av kravene i regelverket er fornuftig dimensjonert. Enkelte krav kan virke strenge, mens andre er for svake for å kunne nå det ønskede sikkerhetsnivået. Sistnevnte gjelder spesielt krav til sikkerhetsområder ved kortere rullebaner enn 1200 meter.

3.2.2 Flysikringstjenester

Flysikringstjenesten er en fellesbetegnelse for lufttrafikkjeneste (ATS), flynavigasjonstjeneste (CNS) og flyværtjeneste. Tilsynet med flysikringstjeneste startet i 2000.

TILSYNSKATEGORI: FLYSIKRINGSTJENESTER	RESULTATMÅL:	Kildehenvisning
Tilsyn med flysikringstjenester	2 inspeksjoner i løpet av 5 år	LT-policy

Resultater i 2001:

TILSYNSOBJEKT	Utstedte rettighetsdokumenter og godkjenninger i 2001	Tilsynsaktivitet i løpet av 2001	Enheter pr. 31.12.2001
Flysikringstjeneste	Ikke utstedt rettighetsdokumenter	Adgangskontroll 0 Virksomhetstilsyn 47	Flynavigasjon 60 Lufttrafikk 60

Virksomhetstilsynet med flysikringstjenesten har økt markant sammenlignet med oppstarten i år 2000. I fjor ble det gjennomført 10 virksomhetstilsyn mot en økning til 47 i 2001, noe som ligger godt over resultatmålet.

I 2001 ble arbeidet med å få på plass forskrifter som skal regulere flysikringstjenesten intensivert. Utkast til forskrift for flyværtjenesten ble ferdigstilt og sendt på ekstern høring, og ved årets utgang var også forskrift for flynavigasjonstjenesten klar til høringsutsendelse. Arbeidet med forskrifter for lufttrafikkjenesten er omfattende og er beregnet slutført i løpet av 2003.

Luftfartstilsynet deltar i godkjenningsprosessen for en rekke større prosjekter som:

- Oslo lufthavn – Gardermoen (OSL) er gitt godkjenning for Cat II for banene 01R og 19R. Godkjenning for CAT III for bane 19R er under sluttbehandling.
- Godkjenning av Luftfartsverkets tjenesteintegreerte stamnett
- Typegodkjenning av radarfremviser systemet Radar and ADS Display System (RaADS).
- Godkjenning av Torp kontrolltårn
- Godkjenning av Lifjell, Tron og Sotra MSSR radar
- Godkjenning av IRWS radarfremviser i Kjevik kontrolltårn
- Godkjenning av nye peilere - Kjevik og Lista kontrolltårn
- Godkjenning av Enhanced Tactical Flow Management System (ETFMS)
- Godkjenning av Enhanced Flight Data Processing System ved Oslo kontrollsentral
- Godkjenning kontrollflyorganisasjon - Norsk Flytjeneste.
- Godkjenning av Ørland ILS, ILS/GP type Endfire Værnes lufthavn, oppgradering av Mehamn ILS/LLZ og Hammerfest ILS/LLZ

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.

En grunnleggende del av det flysikkerhetsfremmende arbeidet i norsk luftfart er å ha et oppdatert og velfungerende regelverk. Regelverksutviklingen er gitt høy prioritet også i 2001. I løpet av dette året ble i alt 30 regelverksendringer slutført (se oversikt i vedlegg 3).

Store deler av regelverksutviklingen skjer i internasjonale samarbeidsfora. Luftfartstilsynet deltar aktivt i slike fora, og har en nøkkelrolle ved innføring av nytt internasjonalt regelverk i Norge. I perioden er flere JARer (Joint Aviation Requirements) som utgis av JAA (Joint Aviation Authorities) gjort gjeldende også i Norge.

Den sentralt styrte "Nasjonal dugnad for opprydding i forskriftsverket" ble avsluttet pr. 31.12.2001. Parallelt med denne nasjonale dugnaden har Luftfartstilsynet gjennom 2001 fortsatt arbeidet med å forbedre eksisterende regelverk både mht. flyfaglig innhold og regelverkets struktur. En stor del av det interne utredningsarbeidet er nå tilbakelagt. Målet er at den nye BSL-serien vil framstå som mer oversiktelig for aktørene i markedet, samtidig som regelverkets rettslige status vil fremgå på en klar og entydig måte.

Det er også nedlagt betydelige ressurser på å utvikle helt nytt forskriftsverk på områder der dette er nødvendig. Dette gjelder særlig i forhold til lufttrafikkjenesten, og forskrifter om utforming av flyplasser. Luftfartstilsynet fikk i 2001 gjennomført en omfattende risikoanalyse for norske flyplasser, som er omtalt under pkt 3.2.1. Analysen vil bli et viktig grunnlag for den kommende forskriftsutarbeidelse på dette området.

Som medlem av Eurocontrol er Norge forpliktet til å innføre det regelverk som denne organisasjonen utarbeider på ATS-området. Denne prosessen ble påbegynt i 2001 og vil bli videreført gjennom 2002.

3.4 TILSYN MED PERSONELL I SIVIL LUFTFART

Hovedmål 4:

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

Luftfartstilsynet fører tilsyn med personell i sivil luftfart gjennom å sertifisere og godkjenne. Før Luftfartstilsynet utsteder eller fornyer sertifikater og andre rettighetsdokumenter, blir kandidatene testet for å kontrollere om de tilfredsstillende helsemessige og flyfaglige krav. Testing skjer på grunnlag av fastlagte krav for de ulike yrkeskategoriene.

3.4.1 Flymedisinske undersøkelser av sivilt luftfartspersonell

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

Resultater i 2001:

Aktiviteter	Antall	Ytterligere detaljering
Innkomne legeerklæringer	5.940 innkomne legeerklæringer	
Undersøkte i FMI/Legenemnd	1.282 undersøkte personer	Klasse 1: 1.066 Klasse 2: 12 Kabin : 0 Flygeledere: 204
Avsagte kjennelser	7.222 kjennelser	
Avholdte møter i Legenemnd	122 møter	

Antall kjennelser i Flymedisinsk seksjon har vist en liten økning fra i fjor, mens omfanget av undersøkelser i FMI har vist en liten nedgang. Variasjonene vurderes som tilfeldige.

Resultater i 2001:

Type legeerklæringer	Antall innkomne legeerklæringer	Antall kjennelser "medisinsk udyktig"
Legeattest klasse 1	3.028	32
Legeattest klasse 2	1.111	5
Legeattest flygeleder	286	5
Legeattest flytelefoni	40	0
Legeattest brann- og havari	596	18
Legeattest ambulanspersonell	26	0
Legeattest kabinpersonell	747	17
Legeattest påført AFIS/HFIS	106	2
TOTALT	5.940	79

Tabellen viser antall legeerklæringer og kjennelser over personer som ble erklært "medisinsk udyktig" i år 2001 og neste tabell utdyper årsakene til kjennelsen "medisinsk udyktig":

Resultater i 2001:

Sert.kategori/ Organsystem	Klasse 1	Klasse 2	Flyge- leder	Flytele- foni	Brann- og havari	Kabin- persone II	AFIS	Total
Hjerte og kretsløp	3	1	1		6	1		12
Respirasjonsorgan	1					2		3
Fordøyelsesorgan		1	1					2
Stoffskifte-, ernærings- og endokrine sykdommer								1
Urinveisorganer	1							1
Infeksjoner								
Gynekologi/ obstetrikk								
Muskuloskeletale helsekrav	5		1		4	6		16
Psykiatriske helsekrav	5				4	2		11
Neurologiske helsekrav	5	3	1			2		11
Oftalmologiske helsekrav, synskrav og fargesans	7 ¹⁰					1	1	9
Otorhinolaryngologiske helsekrav	4					1		5
Ondartet sykdom	1		1			1		3
Diverse					4	1	1	6
Total	32	5	5	0	18	17	2	79

¹⁰ Fire personer (ikke inkludert) er meddelt langsiktig dispensasjon, jf 3.405(b) etter utført refraktiv kirurgi.

Årsakene til at luftpersonell mister sin lisens varierer lite fra år til år. Det gjenspeiler sykdomsspekteret i befolkningen og er ikke spesielt knyttet til påvirkninger i arbeidsmiljøet. Ulike sykdomsforhold vektlegges imidlertid annerledes i sikkerhetsyrker enn i øvrige sivile yrker.

3.4.2 Flyfaglige testing av teori og praktiske flykunnskaper

Både operative og tekniske kandidater må gjennomføre og bestå tester før de kan få utstedt sertifikater/bevis. Luftfartstilsynet har overordnet fagansvar og administrerer ordningen med teoretiske og praktiske prøver.

Resultater i 2001:

PERSONER	ANTALL GJENNOMFØRTE PRØVER i 2001
Operative sertifikat/bevis – ervervsmessig	Teoretiske prøver 6181 Praktiske prøver 1393
Operative sertifikat/bevis – klubb/privat	
Tekniske sertifikat/bevis – ervervsmessig	Teoretiske prøver 1396
Tekniske sertifikat/bevis – klubb/privat	Praktiske prøver 223

Tabellen viser totalt antall gjennomførte teoretiske og praktiske prøver i 2001. Når det gjelder gjennomført teoretiske prøver i forbindelse med flygersertifikat har vi ytterligere detaljert informasjon om status for kandidatene:

Resultater i forbindelse med prøver til flygersertifikater 2001:

Totalt antall oppmeldte kandidater	1.512
Totalt antall kandidater som har bestått eksamen	1.141
Totalt antall kandidater som ikke har bestått eksamen	371
Totalt antall fag som er bestått.....	5.437
Totalt antall fag som ikke er bestått.....	744
Totalt avholdt antall prøver.....	6.181
Totalt registrerte prøver for LPT 1	1.589

Det har vært en økning av antall kandidater sammenlignet med fjoråret. 2001 er det siste året hvor kandidater til fly kan ta eksamen etter gammel BSL C. Økningen var derfor forventet. En positiv utvikling er at strykprosenten sunket.

3.4.3 Sertifikatutstedelser

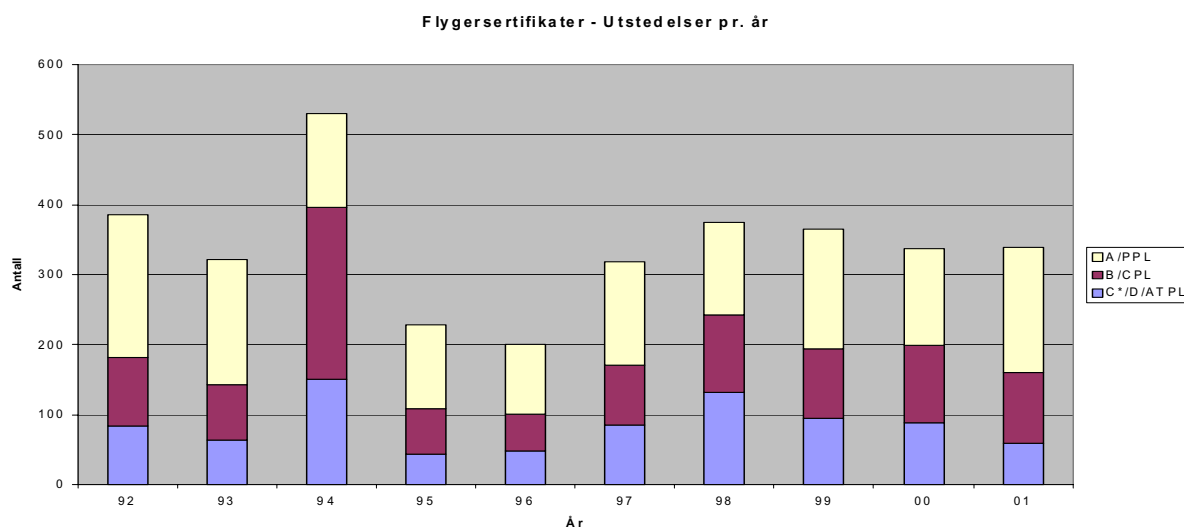
Luftfartstilsynet utsteder sertifikater og bevis med tilhørende rettigheter til personell i sivil luftfart. Følgende oversikt viser totalt antall utstede rettighetsdokumenter i 2001.

Resultater i 2001:

TILSYNSOBJEKT: PERSONER	Utstedte rettighetsdokumenter og godkjenninger i 2001	Gyldige sertifikat/bevis, inkl. sertifikat/bevis uten gyldig klasse- /typerettighet pr. 31.12.2001	Gyldige sertifikat/bevis inkl. gyldig klasse-/typerettighet pr. 31.12.2001
Operative sertifikat/bevis – erhvervsmessig	Utstedelse 605 Utvidelse 327 Forlengelse 2.484 Gjenutstedelse 80 Konvertering/validering 78	CPL A/H 1.791 ATPL A/H 1.499 K (kabinbesetning) 2.407	CPL A/H 1.547 ATPL A/H 1.491
Operative sertifikat/bevis – klubb/privat	Utstedelse 180 Utvidelse 61 Forlengelse 1.070 Gjenutstedelse 55 Konvertering/validering 7	PPL A/H 2.544	PPL A/H 1.112
Tekniske sertifikat/bevis – erhvervsmessig	Utstedelse 63 Utvidelse 158 Forlengelse 324 Gjenutstedelse 1 Konvertering/validering 1.094	JAR-66 1.156 ICAO ¹¹ 957 Sveising 4	
Tekniske sertifikat/bevis – klubb/privat	Utstedelse 1 Utvidelse 0 Forlengelse 8 Gjenutstedelse 0	SPS/SPM 47	

Antall utstedte sertifikat for kabinbesetningsmedlemmer ble mer enn fordoblet sammenlignet med år 2000. Det er også en økning i antall gyldige JAR 66 sertifikat (tekniske). Antallet rettighetsforlengelser (operative sertifikat) er noe redusert i 2001 fordi vi har hatt et større etterslep på registrering av LPT 2 (rettighetsforlengelse av flygersertifikat). Årsaken er i stor grad innføring av nye bestemmelser og at reglene for forlengelse av rettigheter er endret. Dette har medført en del feil i forlengelsesprosedyrene i markedet og merarbeid for Luftfartstilsynet ved oppfølging og tilbakemelding.

JAR-FCL 1 og 2 trådte i kraft 01.07.2001, men Luftfartstilsynet har foreløpig ikke oppnådd ”mutual recognition”, og dermed ikke utstedt noen JAR-FCL sertifikater. En godkjenning for å utstede JAR-FCL sertifikat er forventet i løpet av første kvartal 2002. Arbeidet med å skifte nasjonale sertifikat til JAR-FCL sertifikat vil starte umiddelbart etter dette.



¹¹ Sertifikat iht. ICAO-standard gjelder både ervervsmessig og klubb/privat.

Fig 7 Utstedte sertifikat fordelt på sertifikattyper for flygere: PPL, CPL og ATPL siste tiårsperiode¹²

Når det gjelder sertifikatutstedelse for flygere viser utviklingen de siste årene at omfanget av sertifikater har holdt seg relativt stabil. I 2001 har det vært en økning av utstedte sertifikat til privatflygere og en nedgang i antall trafikkflygere ATPL.

3.4.4 Kontrollanter

Kontrollanter er personer autorisert av Luftfartstilsynet for å kunne avholde praktiske prøver og/eller utføre kontroll med kandidater ved sertifisering av luftfartspersonell.

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

Resultater i 2001:

	Utstedte rettighetsdokumenter og godkjenninger i 2001	Tilsynsaktivitet i løpet av 2001	Enheter pr. 31.12.2001
Kontrollanter	Kontollanter for flyger-sertifikat og bevis: Nye utstedelser 41 Fornyleser: 153 Tekniske kontrollanter: Nye utstedelser 3 Fornyleser 12	Adgangskontroll 0 Virksomhetstilsyn 10	Flyoperative kontrollanter: 376 Gyldige tekniske kontrollanter: 25

Etter 1.7.2001 er kravene i JAR FCL lagt til grunn for godkjenning av nye kontrollanter. Kontrollanter med nasjonal autorisasjon gyldig pr. 01.07.2001 vil i en overgangsperiode på inntil tre år kunne autoriseres som kontrollant etter JAR-FCL forutsatt at de har demonstrert kunnskap om JAR-FCL og JAR-OPS overfor Luftfartstilsynet.

Luftfartstilsynet har igangsatt en prøveordning som tillater enkelte treningsorganisasjoner å foreta oppmelding til ferdighetsprøver direkte til utvalgte kontrollanter. Prøveordningen fortsetter i 2002.

Luftfartstilsynet arrangerte en samling for tekniske kontrollanter i november 2001.

3.4.5 Utviklingstiltak knyttet til framtidig fagutdanning av luftfartspersonell

I 2001 ble det igangsatt et prosjekt (FRUB) for å bedre relasjonene mellom brukerne og Luftfartstilsynet. Målet var å forbedre kvaliteten på våre tjenester og flere tiltak ble gjennomført i 2001. Et av disse var opprettelsen av et skolesjefsforum. Et annet tiltak var et prøveprosjekt med direkteoppmelding og oppflyging for å redusere saksbehandlingstiden. Parallelt ble prosedyrer for intern håndtering av det nye regelverket JAR-FCL utviklet.

Framtidig organisering av utdanning innen luftfarten har vært et tema for myndighetene i flere år. En viktig del av vårt sikkerhetsarbeid er å tilpasse kompetansebehovene og utdannings-

¹² Flygersertifikat fordeles på tre kategorier, hhv. PPL – privatflygersertifikat, CPL – trafikkflygersertifikat og ATPL trafikkflygersertifikat (gir flest rettigheter). For sistnevnte ble delkategori C utfaset i 1993.

systemet til de krav som utvikles i luftfarten. LT arrangerte i mai en to dagers konferanse ”Utdanning innen luftfart ved et veiskille?” der tema var forbedring og nivåheving av utdanningsløpet innen luftfarten.

I tillegg til vurdering av framtidig høyskolestatus for luftfartsutdanninger vil Luftfartstilsynet på grunnlag av krav i JAR forskriftene fokusere på flyteknisk fagutdanning. For flygelederutdanningen er det fra EUROCONTROLS side fastsatt felles standarder til flygeledersertifikat (ESARR-S). Innføringen i Norge blir ivarettatt av en arbeidsgruppe ledet av Luftfartstilsynet.

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 kontinuerlig legge forholdene til rette for effektiv organisering av interne ressurser. Anbefalingene fra Statskonsultrapporten¹³ og nye krav fra regjeringens omstillingsarbeid i offentlig sektor følges opp. Internasjonale krav for sivil luftfart blir ivarettatt og Luftfartstilsynet blir i den forbindelse rutinemessig evaluert av internasjonale luftfartsorganisasjoner.

Høsten 2000 gjennomførte ICAO en inspeksjon (”audit”) som avdekket 30 avvik i Luftfartstilsynet¹⁴. Ti avvik ble rapportert til ICAO som gjennomført (”completed”) i 2001. De øvrige er under arbeid og vil bli gjennomført våren 2002. Det er forventet at ICAOs inspektører kommer på oppfølgingsbesøk i løpet av første halvår 2002.

I uke 39 gjennomførte JAA en MAST-visitt (Maintenance Standardisation Team) i Luftfartstilsynet og to norske luftfartsvirksomheter. Formålet var å vurdere vår innføring av de felleseuropeiske tekniske JAR-forskriftene hhv JAR-145 (verksteder), JAR-OPS 1 og 3 subpart M (flyselskapenes tekniske virksomhet), JAR 66 (tekniske sertifikater) og JAR 147 (tekniske skoler)¹⁵. Hovedfokus var organiseringen av tilsynet med SAS via STK (Skandinavisk Tilsyns Kontor). Tre representanter fra ulike JAA-land og en observatør fra FAA (USA) deltok. Endelig rapport kommer i januar/februar 2002.

3.5.1 Effektiv ressursbruk og riktig servicenivå

Luftfartstilsynet har i 2001 håndtert en omfattende saksmengde. Antall registrerte saker var om lag på samme nivå som i fjor. Totalt registrerte saker var 27 952 (mot 28 132 i 2000). Av dette var 15 791 innkomne saker (mot 15 483 i 2000), 11 699 besvarelser i form av utgående saker (mot 11 967 i 2000) og øvrige 462 (mot 682 i 2000) interne notater mv.

I 2001 ble det igangsatt flere organisasjonstiltak der hovedfokus har vært å integrere teknisk og operativt tilsyn, i tillegg til effektivisering av de interne administrative rutiner. I den

¹³Statskonsults rapport april 1999: ”Vurdering av kvalitet i myndighetsutøvelsen i Luftfartsinspeksjonen”

¹⁴ Revisjon med bakgrunn i Annex 1 (Licensing of Aviation Personell), Annex 6 (Operation of Aircraft) og Annex 8 (Airworthiness of Aircraft).

¹⁵ JAR 66: ”Kompetansekrav for attesterende personell for vedlikehold av luftfartøy”

JAR 147: ”Krav for organisasjoner som gjennomfører utdanning og kunnskapsprøving for attesterende personell for vedlikehold av luftfartøy”

forbindelse ble det gjennomført en ”administrativ verdianalyse” for å evaluere om vi bruker ressursene riktig. Analysen gir grunnlag for framtidige omprioriteringer som kan styrke arbeidet innen Luftfartstilsynets strategiske satsingsområder.

Intranett: Luftfartstilsynets intranett ble lansert i januar, som et ledd i arbeidet for en bedre og mer effektiv internkommunikasjon. For å forankre arbeidet, ble det våren 2001 opprettet en redaksjon med representanter fra samtlige avdelinger. I løpet av året ble det gjennomført to kurs og flere intern presentasjoner. Høsten 2001 ble det gjennomført en intern brukerundersøkelse og resultatene blir grunnlaget for å forbedre informasjonsstrukturen.

Serviceerklæringer: Som ledd i regjeringens mål om å forbedre statsforvaltningens service og brukerorientering, utarbeidet Luftfartstilsynet i 2001 en serviceerklæring. Denne gir på en konkret og kortfattet måte brukerne informasjon om Luftfartstilsynets oppgaver, tjenester, rettigheter og plikter knyttet til tjenestene, innsyns- og klagemuligheter og saksbehandlingstider for et utvalg tjenester. Serviceerklæringen ble distribuert til brukerne i oktober 2001.

3.5.2 Aktiv dialog med Luftfartstilsynets brukere

Luftfartstilsynets mål er å framstå som en åpen, tilgjengelig, synlig og troverdig tilsynsmyndighet. I 2001 ble følgende resultater oppnådd:

Døgnåpen forvaltning: I mai utarbeidet Luftfartstilsynet en strategi som ga føringer til å møte regjeringens krav til en elektronisk døgnåpen forvaltning. Et av tiltakene som ble igangsatt i 2001 var å publisere skjema med brukertilpassede veiledninger på våre hjemmesider. Flere skjemaer er nå klargjort for elektronisk utfylling, som kan iverksettes når løsning for digitale signaturer er tilrettelagt. Øvrige tiltak vil bli igangsatt fra og med 2002.

Mediekontakt, -overvåking og -analyse: I 2001 har Luftfartstilsynet hatt en utstrakt kontakt med ulike nyhetsmedier. Aktivitetene har omfattet besvarelse av pressespørsmål, intervjuer, debattinnlegg og innspill til bakgrunns- og featureartikler. I løpet av året ble det publisert 13 pressemeldinger, samt pressedokumentasjon om flypassasjerens rettigheter og om risikoanalyser knyttet til forskrift om utforming av store flyplasser.

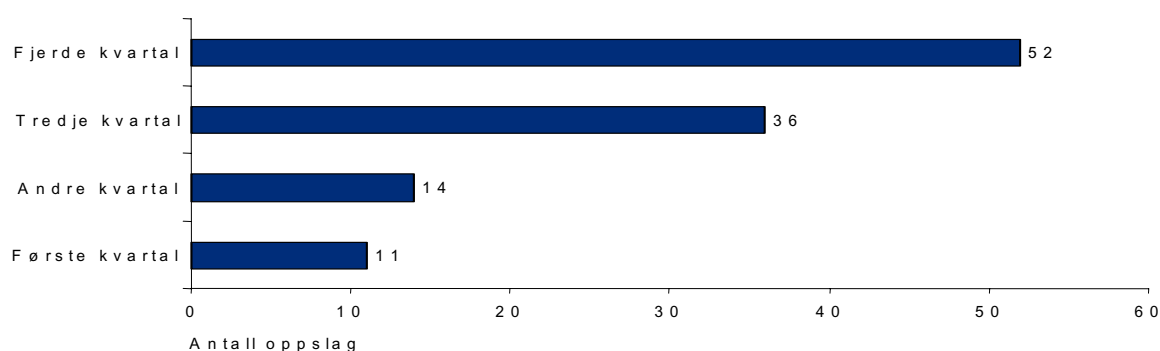


Fig.8 Antall oppslag i media (ekskl. NTB, radio- og TV-innslag) som følge av pressemeldinger.

Kilde: Observer

Fra 2001 har Observer Norge foretatt medieovervåking og medieanalyse av Luftfartstilsynets arbeidsfelt. *Medie-overvåkingen* viser en stor økning i antall presseoppslag for Luftfartstilsynet og vårt fagfelt i 2001. *Medieanalysen* (fig 9) tar utgangspunkt i oppslag der Luftfartstilsynet er nevnt, i alt 578 oppslag i aviser og tidsskrifter som gir et samlet antall

potensiell lesereksponeringer på 108,74 millioner. Analysen inkluderer også en vurdering av tendensen i medieomtalen, dvs. om denne slår positivt eller negativt ut for Luftfartstilsynet.

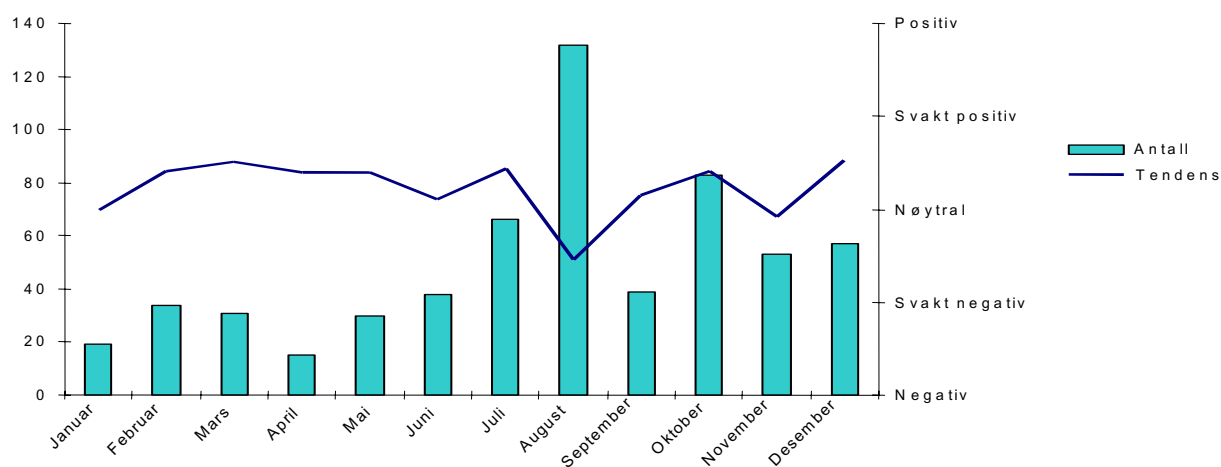


Fig.9 Publisitet om Luftfartstilsynets ansvarsområder med gjennomsnittlig tendens pr mnd i 2001
Kilde: Observer

Som figuren viser økte dekningen i ulike medier markant i andre halvår. Oppslag om SAS-hendelser i juli/august, diskusjoner om konfidensialitet ved rapportering av ulykker og hendelser, terrorangrepet 11.september og Milano-ulykken i oktober fikk naturlig nok stor oppmerksomhet. Vel 34% av omtalen ble vurdert som fordelaktig og en stor del av dette var oppslag om sikkerhet i luftfarten. Landingsplasser var det mest omtalte tema.

Internett: Siden LTs internettsider ble tilgjengelige 01.01.2000, er det registrert 2.329.504 treff. Tallet for 2001 er 1.210.306 treff. Det er gjennomsnittlig 100.859 treff per måned: en økning på 7.592 treff i forhold til 2000. Den mest aktive måneden i 2001 var oktober. Fra juni 2001 har LTs hjemmeside en kontinuerlig oppdatert nyhetsside på midtfeltet. Nettstedet besøkes av brukere fra hele verden.

Elektronisk postjournal: Siden 01.04.2000 har Luftfartstilsynet deltatt i prosjektet 'Elektronisk postjournal for statlig forvaltning' (EPJ), som gir ca. 100 redaksjoner mulighet til å søke i en database av journaler fra statlig forvaltning. Statskonsults statistikk viser at mediene har bestilt totalt 780 dokumenter fra Luftfartstilsynet i 2001. Dette er gjennomsnittlig 65 bestillinger per måned (mot 59 i 2000).

Medietrening: I tråd med 'lederprinsippet' i den statlige informasjonspolitikken skal informasjon og mediekontakt være et lederansvar. LTs ledere skal ha relevant kompetanse og tilstrekkelig trening for å kunne fylle sin rolle som mediekontakt. I 2001 ble det gjennomført to medietreningskurs: et todagers grunnkurs for mellomledere i juni og et heldags oppfølgingskurs for toppledelsen i november.

Ny Visuell Profil: Prosjektet startet i februar 2001 med en kartlegging og analyse av de verdiene som Luftfartstilsynet ønsker å assosiere og profilere seg med. I samarbeid med et designbyrå ble det utarbeidet en ny logo som ble vedtatt i mai 2001. Den nye visuelle profilen vil gjelde all papirbasert og elektronisk kommunikasjon (intra- og internett), samt ulike profilbærende elementer som skilting, bekledning og lignende. Bruksområder og retningslinjer er beskrevet i Luftfartstilsynets profilhåndbok. Den formelle lanseringen av Luftfartstilsynets nye visuelle profil blir mars/april 2002.

3.5.3 Personalpolitikk

Luftfartstilsynets mål er å føre en personalpolitikk som fremmer medarbeidernes kompetanse, initiativ, omstillingsevne og ansvarsfølelse.

Bemanningsutvikling

Ved utgangen av år 2001 hadde Luftfartstilsynet en bemanning på 138 personer i tillegg til en lønnet person i STK.

Antall nye medarbeidere var 26, fem personer gikk av med pensjon og ni personer sluttet. Kun tre medarbeidere med flyteknisk/flyoperativ bakgrunn har gått over i annen stilling utenfor Luftfartstilsynet.

Målet for 2001 har vært å styrke bemanningen i tilsynsavdelingene og resultatet viser økt rekrutteringen innen satsningsområdene operativt tilsyn, flysikringstjeneste og tilsyn med utdanningsinstitusjoner.

Sykefravær

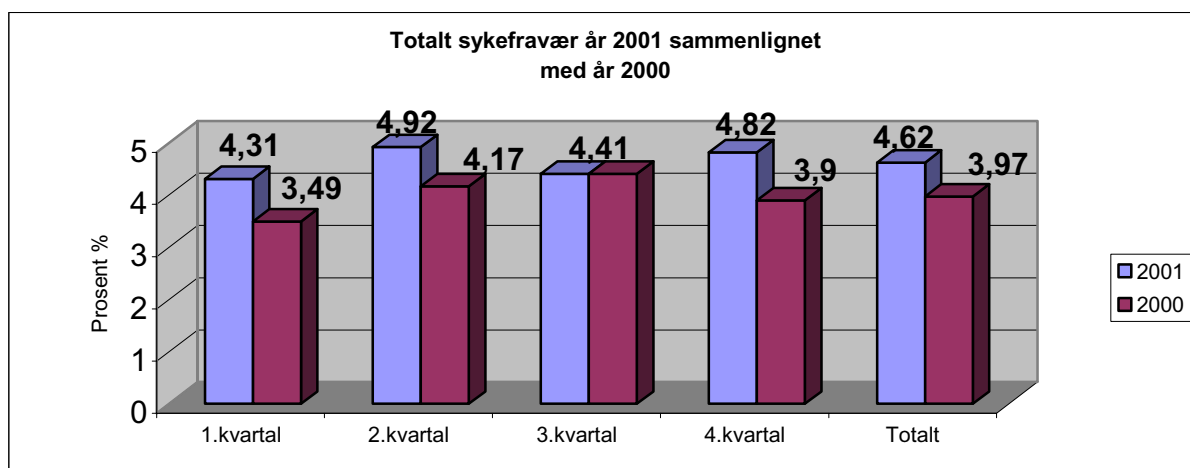


Fig. 10 Det totale sykefraværet i år 2001 sammenlignet med år 2000 fordelt på årets 4 kvartaler.

Menn hadde lavere sykefravær enn kvinner både i 2001 og 2000. I 2001 hadde menn et lavt korttidssykefravær (< 14 dager), mens langtidssykefraværet (> 14 dager) var noe høyere. Sykefraværet blant kvinner i 2001 økte sammenlignet med år 2000. Korttidssykefraværet i 2001 (< 14 dager) er lavt, mens langtidssykefraværet (> 14 dager) har hatt en økning.

Det totale sykefraværet i Luftfartstilsynet i 2001 var på 4,62 %, en økning med 0,65 prosentpoeng sammenlignet med i fjor (jfr. fig. 11). Generelt har Luftfartstilsynet et lavt totalt sykefravær i 2001. Trekker vi ut langtidssykefraværet (>14 dager), vil det totale sykefraværet i 2001 utgjøre 2,07 %, som er en liten økning på 0,36 prosentpoeng sammenlignet med i fjor.

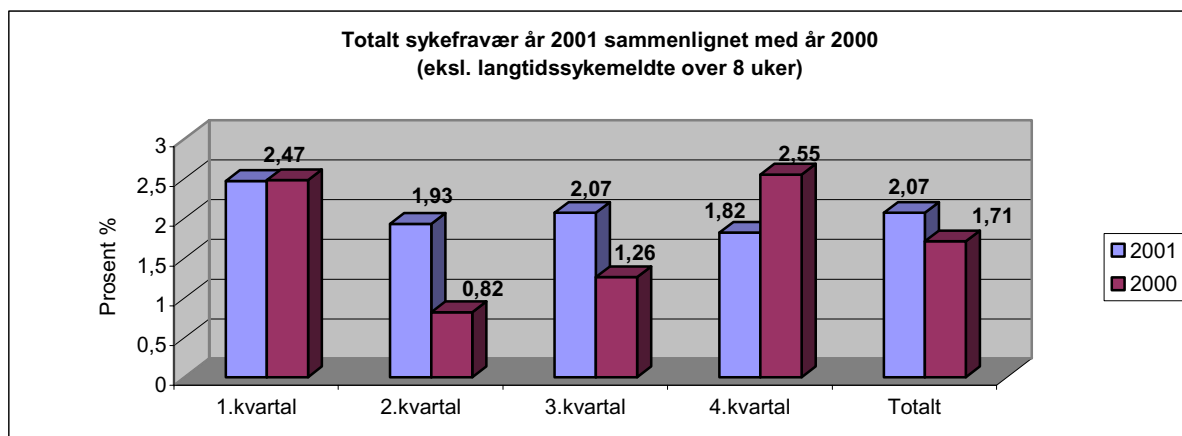


Fig. 11 Totalt sykefravær år 2001 sml med år 2000 eksklusiv langtidssykemeldte med fravær over 8 uker.

Arbeidsmiljø og integrert organisasjonsutvikling

Høsten 2000 ble det igangsatt et integrert organisasjonsutviklingsprosjekt (OU) som ble videreført i år 2001. Formålet var å følge opp anbefalingene i arbeidsmiljørapporten¹⁶. I 2001 ble følgende tiltak gjennomført:

- Et lederutviklingsprogram for alle ledere i Luftfartstilsynet. Ved bistand fra et eksternt konsulentfirma ble det gjennomført fellesseminarer og individuell coaching for den enkelte leder. I 2002 vil tiltaket bli evaluert i form av en 360-graders lederevaluering.
- Tilbud om eksterne kurs/seminarer og interne kurs til alle medarbeidere.
- Strategisk kompetanseutvikling i form av investering i databaseprogrammet "KAN" og en kartlegging av kompetansebehovet til alle inspektører i tilsynsavdelingene. Formålet er å avdekke gapet mellom fremtidige kompetansekrav og nåværende kompetansenivå og på bakgrunn av dette utarbeide opplæringsplaner. Dette er et prosjekt som videreføres i 2002.
- Etablering av et HMS-system med tilhørende HMS-håndbok.

3.5.4 Deltakelse i internasjonale fora

De internasjonale føringene for norsk luftfartspolitikk har blitt stadig mer fremtredende de siste årene. Luftfartstilsynet skal, i henhold til instruks, aktivt delta i internasjonalt arbeid i samråd med Samferdselsdepartementet. I tråd med dette er Luftfartstilsynet aktivt engasjert bl.a. innenfor ICAO, ECAC, EUROCONTROL og JAA:

- Luftfartstilsynet deltok på ICAOs 33. generalforsamling, hvor emner som sikkerhet og miljø sto øverst på dagsordenen. De nordiske land beholdt sin plass i ICAOs Råd (Council) ved at en representant fra Sverige ble valgt inn. Dette er i tråd med rotasjonsordningen innen de nordiske landene.
- Innen ECAC har Luftfartstilsynet vært engasjert på en rekke områder som spenner fra flysikkerhet, security, miljøspørsmål og forbrukerrettigheter.

¹⁶ Rapport: "Luftfartstilsynets Arbeidsmiljøundersøkelse" AGENDA 27 juli 2000.

- Innen JAA har Luftfartstilsynet vært engasjert på en rekke områder, spesielt innen de nye reglene for flysertifikater og operative bestemmelser.
- I EUROCONTROL deltar luftfartsdirektøren som representant i Provisional Council, samt representerer samferdselsministeren i Permanent Council. Luftfartstilsynet har også deltatt i styringsgruppen for innføring av redusert vertikal adskillelse, Safety Regulatory Committee og diverse juridiske arbeidsgrupper.

Flere arbeidsprosesser innenfor EU/EØS-området resursskrevende for Luftfartstilsynet:

- Norge har innledet forberedende diskusjoner med Kommisjonen om norsk tilknytning til EASA (European Aviation Safety Agency) som skal etableres innenfor EU. Det har også vært aktiv deltakelse med å utforme en norsk posisjon både her hjemme og i EFTA-sammenheng – noe som er nedfelt i et Regjeringsnotat av 14. desember 2001. Delegasjonen har vært ledet av Utenriksdepartementet med deltakelse fra Samferdselsdepartementet og Luftfartstilsynet. Luftfartstilsynet forventes å spille en viktig rolle i dette arbeidet fremover.
- EU har som målsetning å etablere et felles europeisk luftrom, Single European Sky, innen utgangen av 2004. Luftfartstilsynet har fulgt prosessen både nasjonalt og internasjonalt. På slutten av året sendte kommisjonen ut på høring "Action programme on the creation of the Single European Sky - herunder forslag til fire forordninger. Det er foreslått nedsatt en nasjonal arbeidsgruppe der Luftfartstilsynet trolig vil delta i.

Luftfartstilsynet deltok i forhandlinger av tre bilaterale luftfartsavtaler, og er den myndighet som i praksis forvalter slike avtaler i Norge. Det har også vært aktiv involvering i revisjonen av luftfartsannekset i WTO-avtalen. Arbeidet forventes avsluttet i løpet av 2002.

3.5.5 Et selvfinansiert Luftfartstilsyn?

Som følge av Regjeringens oppfølging av Stortingets pålegg (Innst. S. nr. 226), ble Finansieringsprosjektet etablert 15. januar 2001. Prosjektets formål var å utrede muligheten til å selvfinansiere Luftfartstilsynet ved hjelp av gebyrer. Prosjektet har gjennomført fire av fem faser og forventes avsluttet 1. juni 2002.

I 2001 ble det foretatt en gjennomgang av dagens inntektsstruktur og hvordan dagens gebyrstruktur fordelte seg på de enkelte tilsynsgruppene. På bakgrunn av dette ble det foretatt en aktivitetsbasert kostnadsanalyse for å avdekke de totale kostnadene som følger en tilsynstype. Analysen tok for seg både de direkte og de indirekte kostnadene som et tilsyn innebærer. Deretter ble det utredet ulike modeller for finansiering av sikkerhet i norsk sivil luftfart. I den sammenheng ble det også drøftet forskjellige strategier for å øke egenfinansieringsgraden i Luftfartstilsynet.

4 MILJØ – UTSLIPP OG STØY

Luftfartens negative innvirkninger på miljøet er en stor utfordring både nasjonalt og internasjonalt, også for luftfartsmyndighetene. Luftfartstilsynet har ansvar for å godkjenne OSLs miljøprogram, og å følge opp dette i samarbeid med andre berørte myndigheter (SFT, Fylkesmannen). Videre forvalter Luftfartstilsynet regelverk om støy og annen forurensning i tilknytning til den sivile lufttrafikken. Gjennom ICAO, ECAC og nordisk miljør Samarbeid, deltar Luftfartstilsynet også aktivt i de internasjonale prosesser på miljøområdet.

4.1 TRASÉPROSJEKTET PÅ GARDERMOEN

Luftfartstilsynets største miljøoppgave i 2001 var gjennomføringen av ”traséprosjektet” om evaluering av forskriften om inn- og utflygingstraséer for OSL (traséforskriften). Prosjektet ble etter Samferdseldepartementets beslutning påbegynt høsten 2000, og en prosjektgruppe med både eksterne og interne deltakere har siden drøftet ulike problemstillinger med tanke på mulige forbedringstiltak og endringer av forskriften. En referansegruppe med deltakere fra bl.a. 13 kommuner, SAS, Braathens og andre interessenter har også deltatt i diskusjonen.

På denne bakgrunn sendte Luftfartstilsynet i desember 2001 utkast til en omfattende rapport ut på offentlig høring, med frist for kommentarer 1. mars 2002. Høringen omfattet også Luftfartsverkets rapport om toleransekorridorer for flyplassen. Luftfartstilsynet tar sikte på å legge frem den endelige rapporten for departementet i løpet av våren 2002, og har på bakgrunn av foreløpige signaler og innspill startet arbeidet med konkrete forskriftsendringer.

5. ÅRSREGNSKAPET

5.1 Regnskapstall fra statsregnskapet for 2001¹⁷

Kapittel 1313				
Post	Underpost	Beløp	Bevilgning	Avvik
01	11 Stillinger	52 807 737,50		
	12 Ekstrahjelp	0,00		
	13 Bistillinger	1 363 237,11		
	17 Styrer, råd utvalg	682 420,20		
	18 Trygder, pensjon	7 543 428,21		
Sum lønn og godtgjørelse.		62 396 823,02		
Post	Underpost	Beløp		
01	21 Maskiner, inventar, utst.	1 685 459,59		
	22 Forbruksmateriell	907 432,20		
	23 Reiseutgifter, kurs, m.v.	15 823 459,14		
	24 Kontortjenester	6 841 068,17		
	25 Konsulent tjenester m.v.	10 906 696,77		
	26 Andre driftskostnader	8 103 544,75		
	27 Vedl.hold og dr. trsp.m.	1 081 796,87		
	28 Vedlikehold av bygg/anl.	345 682,21		
	29 Drift av bygning, lokaleie	7 301 338,30		
Sum andre driftsutgifter		52 996 478,00		
Sum kapittel 1313, post 01		115 393 301,02	115 911 000,00	- 517 698,98

Kapittel 4313				
Post	Underpost	Beløp	Bevilgning	Avvik
Sum post 01		48 055 071,48	34 900 000,00	13 155 071,48
02	11 Refundert, fakturert	1 189 366,58		
16	11 Refunder fødselspenger, lønn	267 706,00		
	12 Refundert fødselspenger, AGA	37 747,00		
18	11 Refusjon sykepenger, lønn	1 130 850,00		
	12 Refusjon sykepenger, AGA	159 611,00		
Sum post 02, 16 og 18 - Refusjoner		2 785 280,58	0,00	2 785 280,58
Sum kapittel 4313		50 840 352,06	34 900 000,00	15 940 352,06

Kapittel 5309				
Post	Underpost	Beløp	Bevilgning	Avvik
29	Tilfeldige inntekter - ymse	74 796,00	0,00	74 796,00

¹⁷ Bevilgningene til Luftfartstilsynet er gitt på én driftspost for utgifter og én for inntekter. Forklaringene til avvik er derfor i hovedsak knyttet til dette nivået.

Driftsutgifter, kapittel 1313, post 01

Lønn og godtgjørelser

I tråd med budsjettet er lønnsutgiftene i løpet av 2001 økt til over halvparten (54%) av de totale driftsutgiftene. Brutto er det et lite merforbruk på lønn, men når refusjoner for sykepenge og fødselspenge er tatt hensyn til blir netto lønnsbudsjett omtrent som budsjettet. Beløpet som fremkommer på underpost 18 (Trygde, pensjon) er redusert med en ompostering på kr 131 268,05 i forhold til det foreløpige statsregnskapet.

Andre driftsutgifter

Øvrige driftsutgifter varierer noe i forhold til budsjettet på enkelte underposter. I en situasjon hvor organisasjonen har vært i stadig endring er det vanskeligere å budsjettere enkeltposter enn når organisasjonen er stabil. Avvikene representerer både mer- og mindreforbruk på de enkelte poster. Totalt sett ligger andre driftsutgifter litt under budsjett.

For hele driftsposten samlet ligger mindreforbruket på vel en halv million kroner, noe som tilsvarer brutto ca 0,4%. Tas det hensyn til refusjoner av sykepenge, fødselspenge og andre refusjoner blir nettoforbruket ca kr 3,3 mill under budsjett. Mindreforbruket vil fylles opp etter hvert som etaten får hele driftsår med full bemanning.

Inntekter fra tilsynsvirksomheten, kapittel 4313, post 01

Inntektene fra tilsynsvirksomheten i 2001 har økt betydelig sammenlignet med i fjor. I hovedsak kommer dette fra de flytekniske gebyrene. Den viktigste årsaken er at SAS de tre siste årene har overført langt flere fartøyer til norsk register enn konsortieavtalen med Sverige og Danmark skulle tilsi. Dette har særlig slått ut for gebyrer for luftdyktighetstilsyn, som er blitt betydelig høyere enn budsjettet. En videreføring av antall registrerte SAS-fartøyer fra i fjor ville anslagsvis tilsvare om lag kr 4 mill i merinntekter. I tillegg har det kommet inn flere fartøyer som trolig også representerer en større grad av nyregistrering enn i et normalår. Anslagsvis kan det ligge en økning av inntektene fra nyregistreringen av SAS-fartøyer på omkring 2 mill. Merinntektene av SAS-fartøyer har ikke vært budsjettet fordi de anses som svært usikre.

I tillegg har det også vært en volumøkning for gebyrbelagte flytekniske tilsynstjenester generelt. Til sammen er merinntekten for de flytekniske gebyrene på om lag kr 8,5 mill. Øvrige inntektsøkninger fordeler seg med mindre beløp på flere inntekstposter. Av disse kan bl.a. nevnes ekstraordinære tilsyn, godkjenninger ut over planlagt løpende tilsyn (+ca 1,7 mill), flymedisinske tjenester som følge av volumøkning i antall medisinske undersøkelser i forhold til budsjett (+833'), ikke-budsjettet inntekt fra salg av informasjonsmateriell (+665), sertifikatprøver (som har vist seg å variere mye fra år til år), men også andre tilfeldige inntekter. Merinntekter fra ekstraordinære tilsyn og godkjenninger vil også ha en tilsvarende utgiftsside.

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 en ren gjennomfakturering av utgifter som er betalt i Norge på vegne av STK. Post 16 gjelder refunderte fødselspenger og post 18 er refunderte sykepenger.

5.2 Økonomisk utvikling i Luftfartstilsynet i 2001

Luftfartstilsynet har siden sin etablering i 2000 vært i en bemanningsutvikling fra om lag 100 ansatte på etableringstidspunktet til vel 140 ved utgangen av 2001. Dette har preget etatens regnskaper på utgiftssiden så vel som inntektssiden. På inntektssiden har det medført økte gebyrinntekter etter hvert som Luftfartstilsynet har etablert tilsyn på nye tilsynsområder. Ved utgangen av 2001 er alle nye tilsynsområder som er kommet til etter etableringen gebyrlagt med sikte på full kostnadsdekning.

Oppbemanningen har ført til at lønnskostnadene har tatt en stadig større andel av totalkostnadene. Det stadig endrede kostnadsbildet har ført til at det har vært vanskelig å budsjettere nøyaktig for den enkelte budsjettspost. Det har derfor vært noe varierende avvik fra post til post. Totalt sett har virksomheten i store trekk gått som planlagt. Det har heller ikke vært vesentlige endringer i kostnadsstrukturen, som i hovedsak er et resultat av tilsynsvirksomheten.

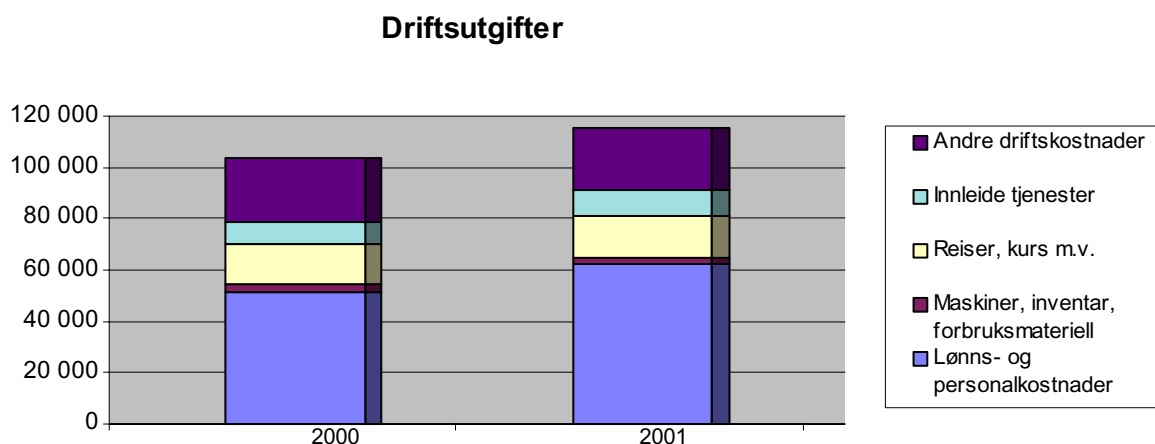


Fig. 12 Utviklingen av driftsutgifter sammenlignet med år 2000.

Inntektsøkningen i 2001 må vurderes som positiv i forhold til målsettingen om å finansiere mest mulig av virksomheten gjennom brukerbetalte gebyrer. Økningen må også sees som en konsekvens av økt bemanning og derav økt tilsynsaktivitet og skyldes dels volumøkninger i antall utførte gebyrbelagte tjenester og dels generelle gebyrøkninger og økning i tilfeldige inntekter. En del av merinntekten fra flytekniske gebyrer er imidlertid beheftet med betydelig usikkerhet og er derfor ikke tatt med i budsjettet. Utviklingen av merinntektene fra SAS-fly, som vi i 2001 anslår til å utgjøre opp mot halvparten av de samlede tilsynsrelaterte merinntekter, er også beheftet med betydelig framtidig usikkerhet.

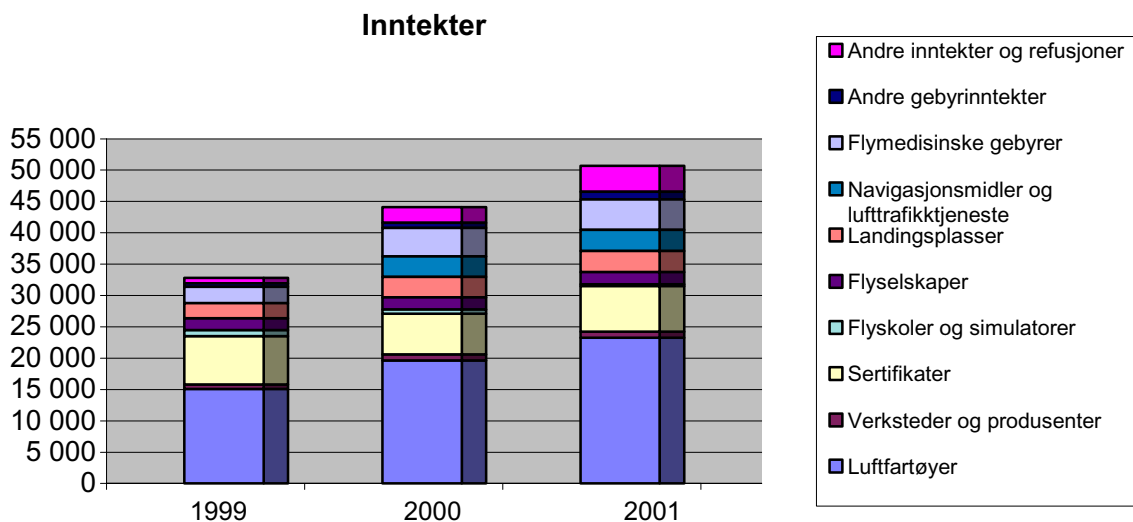
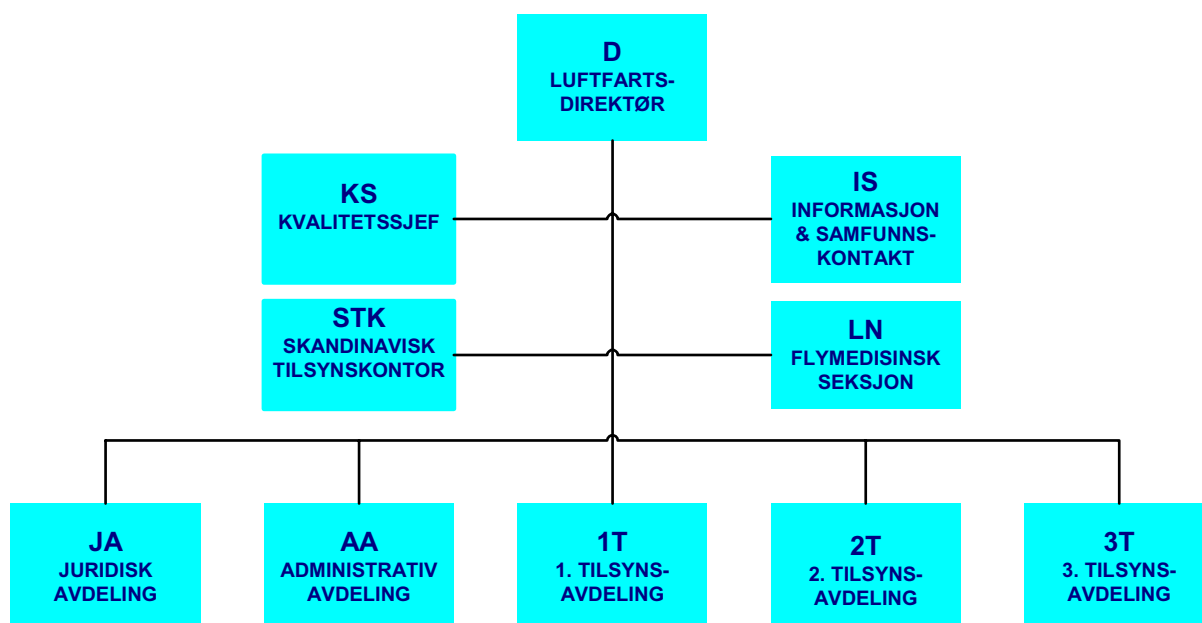


Fig. 13 Utviklingen av inntektsstrukturen sammenlignet med årene 1999 og 2000

Tabellen viser at den største inntektsøkningen er på flytekniske gebyrer og andre (tilfeldige) inntekter og refusjoner. Totalt sett dekker inntektene i 2001 44% av utgiftene. Det er en liten økning fra 2000, da vel 41% av utgiftene ble dekket av Luftfartstilsynets egne inntekter.



LUFTFARTSDIREKTØR (1+ 1 ansatt i stab) øverste ansvarlige myndighetsperson i Luftfartstilsynet.

KVALITETSSJEF (1 ansatt) med ansvaret for tilsyn og utvikling av intern kvalitetssikring.

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

JURIDISK AVDELING (27 ansatte) med ansvar for regelverksutvikling, løpende juridisk saksbehandling, analyse av ulykker og hendelser og koordinering av all internasjonal deltakelse.

ADMINISTRATIV AVDELING (39 ansatte) med ansvar for all intern administrasjon og utvikling, i tillegg til all flyfaglig registrering, sertifikathåndtering og tinglysing av luftfartøyer.

1. TILSYNSAVDELING (20 ansatte) med ansvar for tekniske tilsynet med luftfartøyer, flyselskaper, verksted- og produksjonsbedrifter i norsk sivil luftfart.

2. TILSYNSAVDELING (23 ansatte) med ansvar for tilsynet med all flyoperativ virksomhet og utdanningsvirksomhet. I tillegg har avdelingen det faglige ansvaret for kravspesifikasjon relatert til sertifikat og kompetansebevis.

3. TILSYNSAVDELING (19 ansatte) med ansvar for tilsynet med flyplasser, lufttrafikkjenester og flynavigasjon, samt eksamenshåndtering og prosjektet "Allmennflyging og luftsport".

I tillegg rapporterer følgende instanser direkte til Luftfartsdirektøren:

FLYMEDISINSK SEKSJON (4 ansatte) med ansvaret det medisinske tilsynet med flygere og andre.

SAFETY ASSESSMENT OF FOREIGN AIRCRAFT (SAFA) består av en nasjonal koordinator og fire inspektører hhv. to tekniske og to operative (Aviation Safety Inspectors) med ansvar for sikkerhetsvurdering av utenlansregistrerte fly som lander i Norge.

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.

¹⁸ Antallet ansatte i avdelingene gjelder pr. 31.12.2001, med fratrukk for permisjoner og vakanser.

VEDLEGG 2 LUFTFARTSTILSYNETS ANALYSEPRODUKSJON I 2001

Luftfartstilsynet har foretatt en rekke analyser og opptellinger¹⁹.

TITTEL / EMNE	OPPDRAKSGIVER
Ulykker og hendelser i Telemark år 2000	Presse
Ulykker og hendelser i Finnmark år 1991-2000	Presse, NRK
Ulykker og hendelser – kollisjon ledninger og master	Post-og Teletilsynet
Approach and Landing accidents/Incidents Norge 1985-2000	Flyoperativt Forum 2001.
Ulykker og hendelser med DHC-8 i Widerøe, unntatt ATC-relaterte	Intern
Ulykker og hendelser i Widerøe 1982-2000	NRK
Ulykker og hendelser der mobiltelefoner e.l. kan ha vært årsak	Intern
Ulykker og hendelser i rutetrafikk 1. halvår, 2000 vs. 2001	NTB
Værrelaterte ulykker og hendelser 1980-99, værrelaterte årsaksfaktorer for småfly 1994-99	Værtjenesten Bodø
Kollisjonstilbud på bakken	Samferdselsdepartementet
Ulykker med Cessna 206	Intern
Glatte baner Gardermoen etter åpning OSL	NRK
Antall dødsfall i Norge 1970-2001	Samferdselsdepartementet
Årsaksfaktorer for helikopterulykker i Norge 1990-99 (spes. Human factors)	SAS Flight Academy
Various accidents and incidents related to Norwegian airports 1980 – 2000	AEA Technology PLC / intern
Hendelser på glatt bane	Luftfartsverket
Antall dødsulykker og antall omkomne 1980-2001	Luftfartsverket
Ulykker og hendelser med seil- og motorfly MTOM under 5700 kg 1975-2001	Havarikommisjonen
Ulykker og hendelser hvor propellen ble skadet	Intern

¹⁹ Tallgrunlaget hentes fra NORDAIDS

VEDLEGG 3**FORSKRIFTER FRA LUFTFARTSTILSYNET I 2001**

Oversikten viser de forskrifter som Luftfartstilsynet har utarbeidet i 2001. For fulltekst av de enkelte forskrifter se Lovdatas hjemmeside: <http://www.lovdata.no/for/sf/sd/naere.html> - under "Lufttransport".

FORSKRIFT	DATO	ENDRING
Forskrift om kvalitetssystem i ervervsmessige luftfartsvirksomheter (BSL A 1-1)	05.01.2001 nr. 11	Ny forskrift
Forskrift om endring i forskrift om flytelefoniprosedyrer	22.02.2001 nr. 186	Se ajourført forskrift
Forskrift om overgangsordning for ervervsmessig lufttransport med fly og helikopter, i forbindelse med implementering av JAR-OPS 1 OG 3	30.03.2001 nr. 381	Ny forskrift
Forskrift om gjennomføring av driftskrav i JAR-OPS 1 for ervervsmessig lufttransport med fly	30.03.2001 nr. 382	Ny forskrift
Forskrift om endring i forskrift om definisjon og bruk av kompatible tekniske spesifikasjoner og vedtektene Eurocontrol-standarder for innkjøp av utstyr og system til styring av lufttrafikken samt framgangsmåter, arbeidsregler og bruk av ressurser i lufttrafikken	06.04.2001 nr. 320	Vedlegg I annet ledd
Forskrift om endring i forskrift om flyge- og tjenestetider for ruteflyging med fly med mer enn 10 passasjer seter og for charterflyging med fly med høyeste tillatte startvekt over 15.000 kg (BSL D 2-3)	30.04.2001 nr. 438	Punktene 1.3, 5.5, 6.10.1 og 7
Forskrift om gebyr for luftfartens offentlige forretninger (gebyrregulativet)	13.06.2001 nr. 705	Se ajourført forskrift
Forskrift om gjennomføring av felleseuropeiske bestemmelser om sertifisering av flygende personell på helikopter, BSL JAR-FLC 2 (Flight Crew Licencing), amendment 1	22.06.2001 nr. 1219	Ny forskrift
Forskrift om endring i forskrift om pliktavholdslovens gyldighet for personell i luftfartens sikringstjeneste	29.06.2001 nr. 797	Hjemmelsfeltet
Forskrift om endring i driftsforskrift for ervervsmessig luftfart med fly	05.07.2001 nr. 836	Se ajourført forskrift
Forskrift om endring i forskrift om gjennomføring og håndheving av EØS-avtalen på luftfartens område	15.08.2001 nr. 923	§ 1 punkt 7
Forskrift om medisinske undersøkelser av seilflygere, mikroflygere, førere av friballong og kabinbesetningsmedlemmer (BSL C 1-2)	23.08.2001 nr. 1067	Ny forskrift
Forskrift om medisinske krav for seilflygere, mikroflygere, førere av friballong og kabinbesetningsmedlemmer (BSL C 1-3)	23.08.2001 nr. 1068	Ny forskrift
Forskrift om endring i forskrift om ubemannede friballonger	24.08.2001 nr. 937	Punkt 5.4
Forskrift om varslings- og rapporteringsplikt i forbindelse med luftfartsulykker, luftfartshendelser, driftsforstyrrelser og lignende	31.08.2001 nr. 1008	Ny forskrift
Forskrift om gjennomføring av JAR-25 – konstruksjonsbestemmelser for luftfartøyer over 5.700 kg (BSL JAR-25)	13.10.2001 nr. 1265	Ny forskrift
Forskrift om gjennomføring av JAR-22 – konstruksjonsbestemmelser for seilfly og motoriserte seilfly (BSL JAR-22)	13.10.2001 nr. 1266	Ny forskrift
Forskrift om gjennomføring av JAR-APU – konstruksjonsbestemmelser for hjelpeaggregater (Auxilliary Power Units) (BSL JAR-APU)	13.10.2001 nr. 1267	Ny forskrift

FORSKRIFT	DATO	ENDRING
Forskrift om gjennomføring av JAR-AWO – allværsoperasjon (All Weather Operations) (BSL JAR-AWO)	13.10.2001 nr. 1268	Ny forskrift
Forskrift om gjennomføring av JAR-E – konstruksjonsbestemmelser for motorer	13.10.2001 nr. 1269	Ny forskrift
Forskrift om gjennomføring av JAR-P – konstruksjonsbestemmelser for propeller (BSL JAR-P)	13.10.2001 nr. 1270	Ny forskrift
Forskrift om gjennomføring av JAR-TSO – tekniske standarder for flymateriell (Joint Technical Standard Order) (BSL JAR-TSO)	13.10.2001 nr. 1271	Ny forskrift
Forskrift om gjennomføring av JAR-VLA – konstruksjonsbestemmelser for flymateriell under 750 kg (BSL JAR-VLA)	13.10.2001 nr. 1272	Ny forskrift
Forskrift om endring i forskrift om lufttrafikkregler	16.10.2001 nr. 1209	Se ajourført forskrift
Forskrift om krav til teknisk/operativ godkjenning av flyplasser	30.10.2001 nr. 1231	Ny forskrift
Forskrift om konsesjon til å anlegge, drive eller inneha landingsplasser mv. (BSL E 1-1)	10.12.2001 nr. 1397	Ny forskrift
Forskrift om avgifter vedrørende statens luftfartsanlegg og –tjenester (takstregulativet)	14.12.2001 nr. 1454	Ny forskrift
Forskrift om gebyr for luftfartens offentlige forretninger (gebyrregulativet)	14.12.2001 nr. 1467	Se ajourført forskrift
Forskrift om pliktmessig avhold fra nytelse av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel for personell i luftfartens flysikringstjeneste.	17.12.2001 nr. 1462	Ny forskrift
Forskrift om bruk av flyplasser (BSL D 1-2)	17.12.2001 nr. 1488	Ny forskrift

DEFINISJONER

Allmennflyging (General Aviation): Privatflyging som i hovedsak skjer uten godtgjørelse (ikke-erhvervsmessig). Grensene er ikke klart definert, men dette dreier seg i store trekk om forretningsflyging, privatflyging og luftsport med fly og helikoptre.

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) er forskrifter 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).

ECAC (European Civil Aviation Conference) : De europeiske luftfartsdirektørers samarbeidsorgan for fremme av et sikkert, effektivt og bæredyktig europeisk sivil luftfartssystem.

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

Flysikringstjeneste: Fellesbetegnelse for lufttrafikkjeneste (ATS), flynavigasjonstjeneste (CNS) og flygeværtjeneste

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

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 som samarbeider om teknisk/operativ utvikling innen sivil luftfart.

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.

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.

SAFA: (Safety Assessment of Foreign Aircraft) 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.

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.