

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Vår saksbehandler:
Tore Aas

Vår referanse:
200700856-1/131

Vår dato:
25. februar 2008

Telefon direkte:
98 26 18 24

Deres referanse:

Deres dato:

Årsrapport 2007

Vi viser til tildelingsbrevet for 2007 datert 10. januar 2007 vedrørende rapporteringskrav til Luftfartstilsynet. Luftfartstilsynet rapporterer fra og med 2007 etter en ny mal basert på tildelingsbrevet fra departementet. Inndelingen av rapporten er knyttet opp til de temaer som Luftfartstilsynet er bedt om å rapportere på. Den økonomiske rapporteringen presenteres helt tilslutt i rapporten

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

1.1 Tilsyn – produksjon (Delmål 1.1)

1.1.1 Produksjonstall

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

Område	Forventet i 2007	Gjennomført i løpet av:			Totalt gjennomført	Avvik
		1. tertial	2. tertial	3. tertial		
Luftfartøy: luftdyktighetsbevis, fornyelse og øvrig	900	251	359	334	944	44
Luftfartøy: luftdyktighetsbevis, adgangskontroll	45	28	53	15	96	51
Luftfartsforetak: virksomhetstilsyn	150	50	29	71	150	0
Luftfartsforetak: adgangskontroll	23	12	14	14	40	17
Lufthavner og luftfartsanlegg: virksomhetstilsyn	89	25	22	9	56	-33

Luftthavner og luftfartsanlegg: adgangskontroll	9	1	0	0	1	-8
Sum i 2007	1216	367	477	443	1287	71

Luftfartstilsynet utførte således 1287 tilsyn i 2007, i forbindelse med virksomhetstilsyn og adgangskontroller innen områdene luftfartøy, luftfartsforetak og flyplasser og luftfartsanlegg. På alle områder unntatt for tilsyn ved luftthavner og luftfartsanlegg nådde man produksjonsmålene. Virksomhetstilsyn av luftthavner og luftfartsanlegg ble gjennomført med 63 % av planlagt produksjon. Totalt ble det likevel gjennomført flere inspeksjoner enn planlagt.

Den historiske utviklingen vises nedenfor.

Område	Gjennomført antall i løpet av:							
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Luftfartøy: luftdyktighetsbevis, fornyelse(*)	714	728	732	756	853	830	874	944
Luftfartøy: luftdyktighetsbevis, adgangskontroll og annen fornyelse(*)	125	100	120	135	48	57	98	96
Luftfartsforetak: virksomhetstilsyn	113	137	145	128	129	103	150	150
Luftfartsforetak: adgangskontroll	43	51	69	69	37	44	40	40
Luftthavner og luftfartsanlegg: virksomhetstilsyn	47	79	71	84	78	80	57	56
Luftthavner og luftfartsanlegg: adgangskontroll				1	8	5	5	1
Sum	1042	1 095	1 137	1 173	1153	1 119	1 224	1287

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

Security-tilsyn

Aktivitet	1.ter	2.ter	3.ter	Totalt 2007	Mål 2007
Securitygodkjenninger (nye)	1	2	1	4	7
Security revisjoner	1	0	1	2	6
Securityinspeksjoner	12	23	25	59	75 *
Securitytester	5	1	3	9	14
Securitysamtaler	5	2	2	9	11
Securityprogram	6	19	10	35	9
ESA inspeksjoner	8	5	5	18**	14

- *Revidert medio mai 2007. Redusert med 10 inspeksjoner.
- ** Inkluderer tilsynsaktivitet rettet mot flyselskaper.

Den samlede tilsynsaktiviteten har for 2007 totalt sett vært under målsetningen på alle områder. Når det gjelder securityprogram ligger vi over det som ble estimert for året. Dette skyldes problemer med prognostisering av denne type godkjenninger. Den økte aktiviteten på dette området har i liten grad gått på bekostning av andre tilsynsoppgaver. Manglende måloppnåelse skyldes at det tidlig på året ble endrede rammeforutsetninger hva angikk økonomi og bemanning. Spesielt gikk dette ut over tilsynsaktiviteten på lufthavnene.

SAFA-tilsyn

EU Direktiv 2004/36, som omhandler inspeksjon av tredjelands fly, ble i 2007 gjennomført ved norsk forskrift FOR 2007-10-05 nr 1112. Det ble i tillegg innført en prioriteringsliste som viser de selskapene medlemslandene oppfordres til å prioritere. Dette er nye momenter som må vurderes i planleggingen av SAFA inspeksjoner.

Det var planlagt 200 SAFA inspeksjoner i 2007. I tråd med ovennevnte EU SAFA Direktiv, har SAFA gruppen fokusert på og prioritert inspeksjoner av tredjelands fly samt selskaper som var oppført på prioriteringslisten. Dette resulterte i 21 færre inspeksjoner enn planlagt.

SAFA-gruppen har i 2007 gjennomført 179 inspeksjoner fordelt på 7 flyplasser med internasjonal trafikk. Det ble utført inspeksjoner på 48 flytyper fra 102 flyselskaper fra 39 stater.

Det ble avdekket totalt 113 avvik fra ICAO Standard, Annex 1,6 og 8, hvorav 24 eller 21% var "minor", 63 eller 56% var "significant" og 26 eller 23% var "major" avvik.

1.1.2 Særlige sertifiserings-/godkjenningsprosjekter. (Delmål 2)

Operativt

OCAS (Obstacle Collision Avoidance System) har fått operativ godkjenning for bruk i Norge. Operativ avdeling har også gitt tillatelse til å starte prøveinnflygninger til oljeinstallasjoner ved hjelp av GPS (Global Positioning System)

Allmennflyseksjonen har oppnevnt eksterne fagpersoner for godkjenning av oppvisningspiloter. Denne ordningen er iverksatt i påvente av revisjon av BSL 4-3 Forskrift om flyoppvisning.

Flysikring

Totalt for 2007 var det planlagt 53 flysikringstilsyn og av disse ble det gjennomført 31.

Sertifiseringen som er nedfelt i EU forordning 2096/2005 (BSL G 2-2) knyttet til Single European Sky (SES) er gjennomført for følgende enheter: MET.no, OSL/Flynavigasjon, Avinor flysikring, lufthavnene Notodden, Stord og Skien, flysikringstjenesten offshore for Statoil, Hydro, Conoco Phillips. Sertifiseringsprosessen ble avsluttet 1. juli 2007. Sertifiseringspapirer er oversendt den enkelte aktør.

Luftfartstilsynet har gitt råd til SD vedrørende utforming av utpekingsvedtak i henhold til EU Common Requirement. SD har utpekt aktører for lufttrafikkjeneste: Avinor AS, lufthavnene Notodden, Skien og Stord, lufttrafikkjeneste offshore for Statoil, Hydro, Conoco Phillips er også utpekt.

Godkjenning av LTT enheter i henhold til BSL 2-1 pågår; 41 av 53 enheter er godkjent. Avinor er tilskrevet at godkjenningsprosessen ikke kunne fullføres før 31. desember 2007 grunnet ressursituasjonen i FA. Det er gjennomført henholdsvis 17 AFIS og 3 HFIS førstegangsautorisasjonsprøver av AFIS/HFIS personell

SCAT - I ved Brønnøysund lufthavn er godkjent for operativt bruk. Widerøe har fått EASA godkjenning for bruk av SCAT-I. Installasjon av SCAT-I ved lufthavnene Hammerfest og Bringeland er i gang ,
Etablering av nytt kontrollert luftromkonsept i Hammerfestområdet ble godkjent.

Flysikring (LTT/FNT) har gjennomført 2 inspeksjoner av Moss lufthavn, Rygge i forbindelse med den teknisk/operativ godkjenningen.
Inspeksjon av Flygelederskolen i Malmø (EPN) ble gjennomført i forbindelse med godkjenning av skolen.

I tillegg til de planlagte inspeksjoner ble det gjennomført ekstra tilsyn av Avinor informasjonstjeneste for luftfart.

Security

EU-forordning 831/2006 som ble gjennomført våren 2007 og stiller krav om at alle underkontorer til fraktleverandørene (59 stk) skal være inspisert innen 1. mars 2008. Prosjektet fullføres innen fristen 1. mars.

Flymedisinsk seksjon

Luftfartstilsynets flymedisinske seksjon har ansvaret for vurdering av medisinske undersøkelser og utstedelse av legeattester for ulike grupper innen Luftfart. Seksjonen er samlokalisert med Flymedisinsk institutt (FMI) på Blindern. FMI utfører flymedisinske spesialistundersøkelser av flygere og flygeledere.

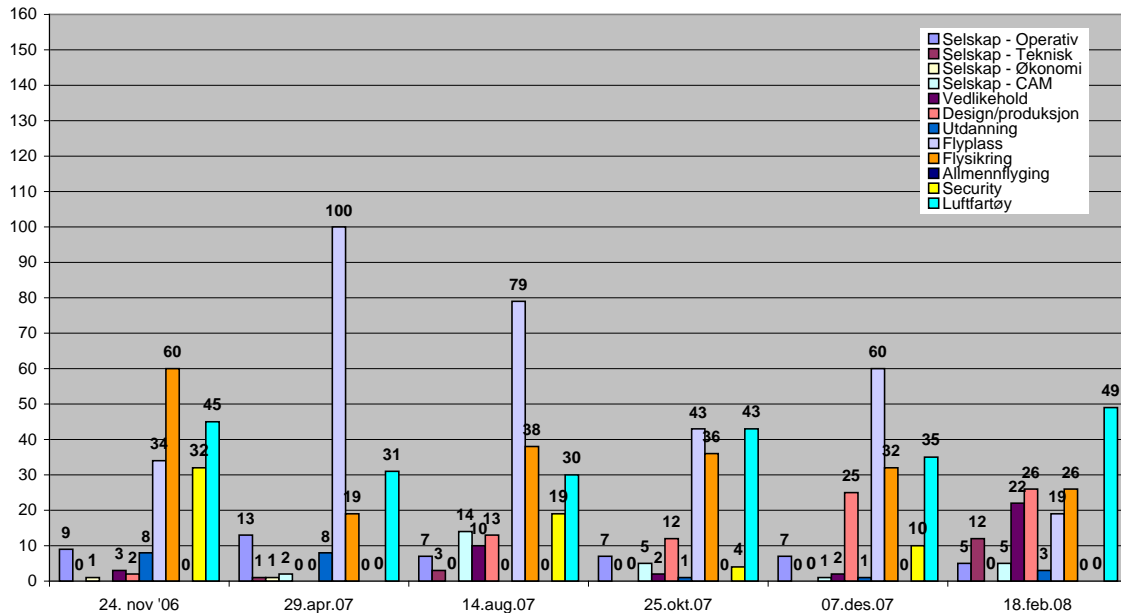
Aktivitet: (tallene for år 2006 i parentes).

Aktiviteter	Antall	Ytterligere detaljering
Innkomne legeerklæringer	5512(5571)	
Undersøkte i FMI / legemnd	undersøkte personer: 1280(1428)	Klasse 1: 1067 (1245) Klasse 2: 9(11) Flygeledere: 204(172)
Avsagte kjennelser	6792(6999)	
Avholdte møter i Legemnd	116(107)	

I året 2007 er det avgitt noen flere uskikkethetskjenninger enn året før, noe som kan skyldes tilfeldige variasjoner.

1.2. Status for egne åpne avvik

"Oppfølging av avvik" - 2007
Tilsyn med organisasjon og luftfartøy - Antall avvik "eldre" enn 6 uker
 (Tilbakemelding på tilsyn ikke registrert mottatt 6 uker etter forfall)



Teknisk

Teknisk avdeling har ingen åpne avvik eldre en seks uker etter at fristen er utløpt. De avvik som er eldre en denne fristen, gjelder for organisasjoner og luftfartøy som enda ikke har fått en godkjenning. Dette betyr at tallene vist i tabellen blir noe misvisende og skyldes i hovedsak en datateknisk løsning som ikke fullt ut fanger opp disse forholdene

Operativt

Antall avvik som ikke er lukket ansees som akseptabelt med hensyn til flysikkerheten.

Flysikring

Pr 31. desember hadde Met 2 åpne avvik. Lufttrafikk (LTT) 27 åpne avvik, 14 av avvikene er mer enn 1. mnd overskredet fristen for tilbakemelding. Flynavigasjon (FNT) hadde 5 åpne avvik, alle mindre enn 1 mnd overskredet fristen for tilbakemelding.

1.3 Passasjerrettigheter (delmål 1.1)

1.3.1 Antall klagesaker

Totalt antall klagesaker i 2007 var 231 mot totalt 151 i 2006. En økning på tilnærmet 80%. Økningen antas å ha sammenheng med følgende forhold:

- Passasjerene er bedre kjent med sine rettigheter
- Passasjerene vet hvor de skal klage
- Selskapene bryter regelverket oftere enn tidligere
- LT har gjort en god jobb med ekstern info i form av plakater, flypassasjer.no og kontakt med media

Økningen i passasjerklager gjør at Luftfartstilsynet i dag har en saksbehandlingstid på 3 mnd. Dette er ikke tilfredsstillende for passasjerene.

I løpet av våren 2007 ble det trykket opp 1000 plakater med tittelen ”Dine rettigheter” Plakaten redegjør i korte trekk for passasjerenes rettigheter etter forordning 261/2004. Plakaten henger på alle norske lufthavner. Det ble også 1.april 2007 lansert en egen nettside for flypassasjerer: www.flypassasjer.no hvor det blant annet ligger oppdatert informasjon om rettigheter og regelverk som berører flypassasjerene.

1.3.2 Tilsynsaktivitet knyttet til passasjerrettigheter

I løpet av 2007 har det i Luftfartstilsynet vært jobbet med å utvikle tilsynsmetodikk knyttet til passasjerrettigheter. Dette gjøres med grunnlag i samarbeidsforordningen 2006/2004.

Det er også i løpet av 2007 satt sammen en prosjektgruppe med representanter fra ulike fagavdelinger samt juridisk avdeling i Luftfartstilsynet. Arbeidet ble påbegynt i 2007 og forventes avsluttet i juli 2008. Arbeidet kan likevel ikke ferdigstilles før forskriften fra SD er utformet, slik at alle rammene for det nye tilsynsansvaret er kjent.

Prosjektgruppen arbeider med å utvikle tilsynsmetodikk både for forordning 261/2004 ved nektet ombordstigning o.l samt forordning 1107/2006 som gjelder personer med redusert mobilitet.

Etter avtale med Samferdselsdepartementet fører ikke Luftfartstilsynet tilsyn med markedet før klageordningen som i dag er lagt til tilsynet er avvirket. Slik framdriften er for den nye klagenemnden per i dag, regner vi med å iverksette aktivt tilsyn i august 2008.

Politisk sett kan det vises til at passasjerrettigheter er et stort satsningsfelt i EU. Særlig kan det vises til de nye reglene for PRM passasjerer som skal være i kraft i hele Europa innen 26. juli 2008. Parlamentet er opptatt av at de ulike medlemslandene følger opp sine forpliktelser etter regelverkene. Dette gjør igjen at Kommisjonen stiller krav til medlemslandenes aktivitet. Når den nye CPC – databasene kommer ordentlig i gang, vil Kommisjonen kunne overvåke medlemslandenes aktivitet på dagligbasis, hva angår oppfølging av saker fra andre land. CPC-databasen gjelder foreløpig bare for forordning 261/2004.

1.4 Tiltrådinge (delmål 1.1)

1.4.1 Status for tilrådinge fra SHT

Oversikt over lukkede og avgitte sikkerhetstilrådinge for 2007 er gitt i tabellen under. For sammenligning vises også lukking og tilfang for de foregående år.

Årstall	2003	2004	2005	2006	2007
Avgitte SHT tilrådinge	57	52	59	49	37
Antall lukkede SHT tilrådinge	48	29	36	18	37

Lukking av tilrådinge samlet for 2007 viser et godt normaltall i forhold til de foregående år. Det har vært et sterkt fokus på enkelte åpne sikkerhetstilrådinge og på Luftfartstilsynets oppfølging av tilrådinge generelt. Ved omorganisering og nyrekruttering av funksjonen Ulykke- og hendelseskoordinator har Luftfartstilsynet forsterket fokus på kontinuerlig arbeid på alle åpne tilrådinge. Samtidig som at status på åpne tilrådinge er gjennomgått, har alle åpne tilrådinge blitt fordelt til ansvarlige fagavdeling. Status og oppfølging av sikkerhetstilrådinge er faste punkter på alle UH-møte og ledermøte i LT.

Hvordan åpne sikkerhetstilrådinger er fordelt på ansvarlig avdeling i LT er gitt i tabellen under. Her er det også gitt hvilket år havarirapporten med tilrådingene ble avgitt.

	1996	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	sum	
EASA									2			2	EASA
FA						1	6	12	9	5		33	FA
FF									1	2		3	FF
KOORD.									2	2		4	KOORD.
OA							1		1	2		4	OA
OF					1	0	3	3		2		9	OF
OH				2			2	2	9	10		25	OH
STK							1	2				3	STK
TL		1	1	8		6	1	15	5	5		42	TL
TV				3				1	1	2		7	TV
Sum		1	1	13	1	7	14	35	30	30		132	

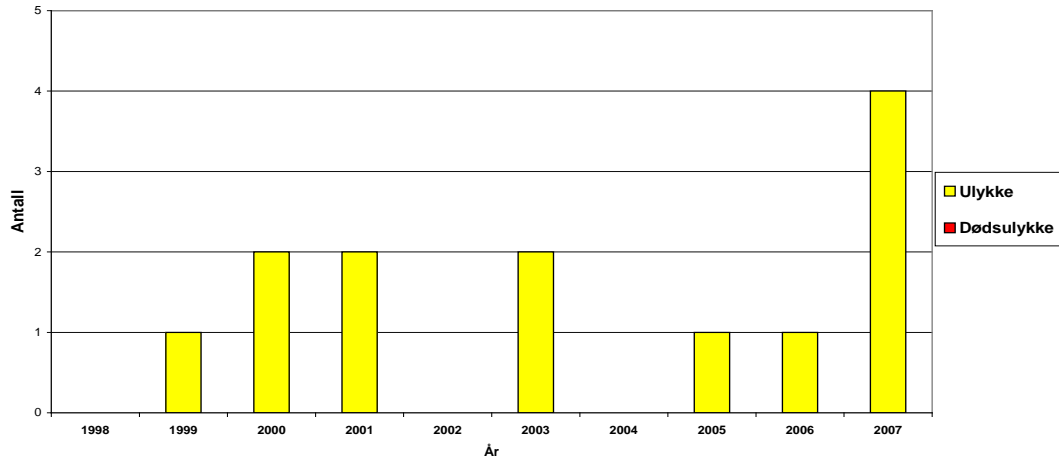
I tillegg til å videreføre et jevnt trykk på arbeidet med sikkerhetstilrådinger i 2008, er det satt i gang en prosess på klarere retningslinjer for lukking av gamle tilrådinger der progresjonen i arbeidet har stoppet opp. Slike tilrådinger retter seg typisk mot store utenlandske produsenter, og utvikling i arbeidet fra EASA på dette området vil være en viktig rammebetingelse.

1.4.2 Utvikling i antall innrapporterte ulykker og hendelser

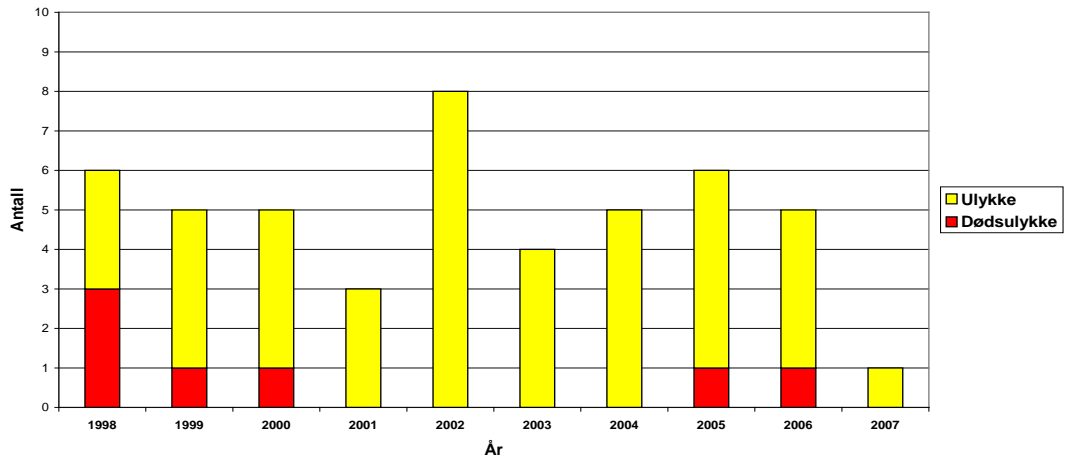
Det var totalt 15 ulykker med norskregistrerte luftfartøy i 2007. Det var ingen alvorlige personskade i norsk luftfart innenfor de segmentene som har direkte rapporteringsplikt til LT.

Ulykkene fordeler seg med 4 innen ruteflyging, 1 i annen ervervsmessig flyging og 10 innen privat/klubb. Ut fra 10-års oversikt under ser vi at antallet ruteflyulykker er uvanlig høyt. Tre av de fire ruteflyulykkene i 2007 var landingsulykker med flytypen Dash 8-400 i Danmark og Litauen. Disse ulykkene inkluderte problemer med landingsunderstell og utforkjøring av rullebanen. Den fjerde ruteflyulykken i 2007 var en kollisjon på bakken mellom to fly som kun resulterte i materielle skader.

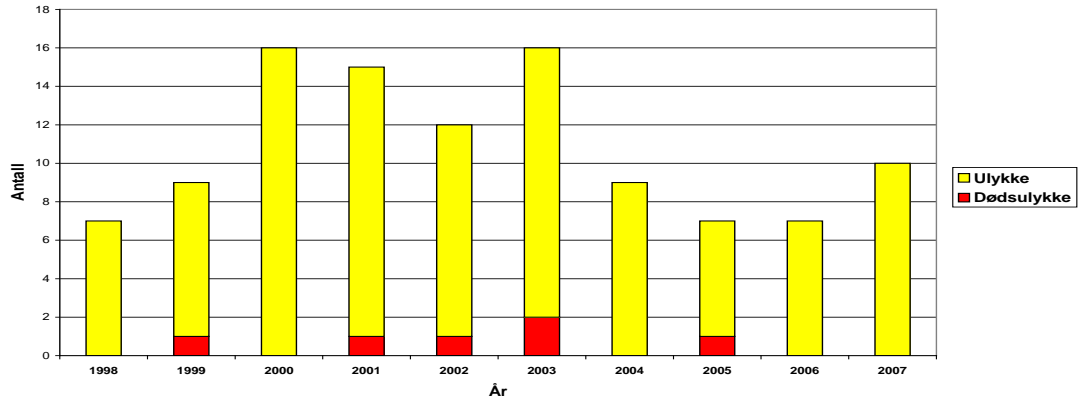
Ruteflyging - antall ulykker med norske luftfartøy de siste ti årene



Annen ervervsmessig flyging - antall ulykker med norske luftfartøy



Privat- og klubbflyging - antall ulykker med norske luftfartøy

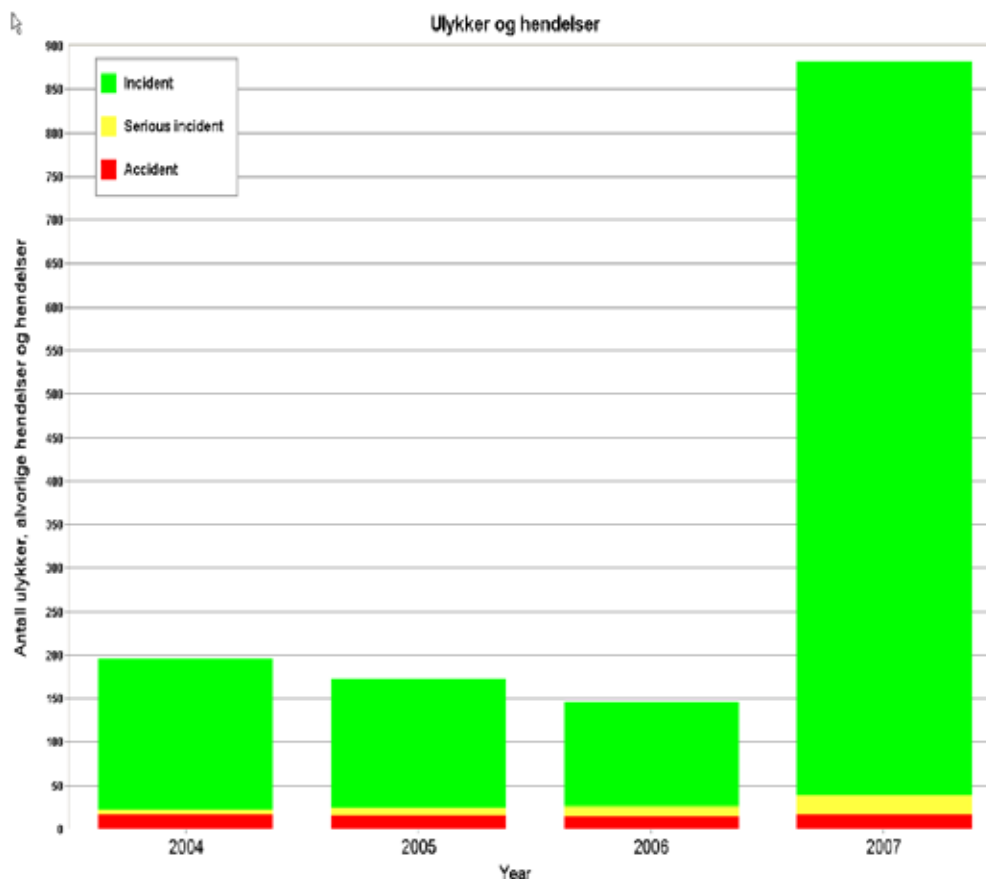


Når det gjelder innrapporterte luftfartshendelser for 2007 har vi som forventet en markant økning. Økningen skyldes ny rapporteringsforskrift fra 1. juli 2007, med ny definisjon av rapporteringspliktig "luftfartshendelse", nye grupper underlagt rapporteringsplikt, og et nytt elektronisk system for rapportering – NF-2007. Overgangen til ny forskrift og elektronisk system for rapportering fant sted i en generelt nedadgående trend for innrapporteringen fra bransjen, se figuren under. God rapporteringsvilje og bevissthet rundt deling av sikkerhetsinformasjon i bransjen ser ut til å avhenge av påtrykk fra LT med informasjon og tilbakemeldinger.

Bransjens implementering av elektronisk rapportering på NF-2007 i Altinn har vært varierende. Det viser seg likevel at de fleste operatørene har kommet godt i gang, og det er kun to større aktører i norsk luftfart som fortsatt rapporterer via papirløsning.

I LT har vi fått en langt bedre oversikt over luftfartshendelser og samtidig et bredere datagrunnlag gjennom nasjonal database for ulykker og hendelser – ECCAIRS. Oversikten under viser den store økningen i innrapporterte hendelser som er kvalitetssikret og kodet for lagring i ECCAIRS.

I tillegg til de 882 sakene som er overført ECCAIRS for 2007 har vi mottatt nesten 500 rapporter fra ansatte i flysikringstjenesten som ikke tilfredsstiller krav i forskrift og har for dårlig kvalitet til å inngå i den nasjonale databasen. Den komplette oversikten i LT over ulykker og hendelser og våre forpliktelser til videresending og statistikker til internasjonale organisasjoner fra ECCAIRS blir svekket av disse manglene i innrapporteringen. Luftfartstilsynet har gitt aktørene tilstrekkelig tid til å innfri rapportering i et nytt system, og forståelsen for at noen ikke klarer å etterleve kravene er i liten grad til stede i 2008.



1.5 Kunnskapsformidling og markedskommunikasjon (Delmål 1.3)

1.5.1. Regelverk

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

Fra 1. juli 2007 kunne Luftfartstilsynet tilby en ny elektronisk abonnements-tjeneste der den enkelte abonnent får varsel pr e-post om nytt regelverk eller endringer i gjeldende regelverk. Regelverk på høring inngår også i abonnementsordningen. Fra samme tidspunkt gikk man bort fra ordningen med papirdistribusjon av Bestemmelser for Sivil Luftfart (BSL) gjennom Norsk Aero AS. Etter noen vansker i starten ser den nye abonnementsordningen ut til å fungere tilfredsstillende. Imidlertid har det kommet reaksjoner fra noen aktører som ønsker å gå tilbake til den tidligere måten å publisere endringer i regelverk på. Innvendingene har vært at den nye publiseringsmetoden gjør det vanskeligere å spore hvilke endringer som er foretatt. Luftfartstilsynet finner ikke innvendingene tungtveiende nok til å skulle gå tilbake til tidligere praksis.

I tillegg til den informasjon som gis via AICer og Luftfartstilsynets hjemmesider har det også i 2007 vært løpende kommunikasjon med aktørene i markedet i enkeltsaker. Luftfartskonferansen er en nyttig arena med tanke på formidling av informasjon om nytt regelverk. På Luftfartskonferansen 2007 ble det orientert nærmere om regelverksutvikling fra JAA til EASA. Videre ble det fokusert på nytt regelverk med utgangspunkt i Single European Sky. På enkelte områder har Luftfartstilsynet funnet det hensiktsmessig å arrangere egne informasjonsmøter for berørte aktører. Når det gjelder arbeidet med utforming av ny vandelsforskrift har det i 2007 vært avholdt møte med sentrale aktører. Møtet bidro både til at aktørene ble forberedt på den kommende høringen samt at Luftfartstilsynet fikk nyttige innspill mht det videre forskriftsarbeidet. Videre har Luftfartstilsynet hatt flere møter med Avinor i forbindelse med implementering av direktiv 2006/23. Luftfartstilsynet har også holdt foredrag på helikopterseminar i desember. Tema var reglene om bruk av landingsplass, landingstillatelser, støyproblematikk og privat bruk av luftfartøy som benyttes i ervervsmessig luftfartsforetak.

1.5.2. Samarbeidsutvalget

Innenfor securityområdet har mye oppmerksomhet vært rettet mot samarbeidsutvalget. Den 6. desember 2007 ble fjerde møte i samarbeidsutvalget gjennomført på Gardermoen. Alle aktører var representert.

To hovedtemaer stod på agendaen:

1. Aktørene gav en situasjonsbeskrivelse av securityutfordringene pr 6. des.
2. Aktørene redegjorde så for hva de faktisk har bidratt med for å senke konfliktnivået forbundet med sikkerhetskontrollen.

Alle aktører beskrev en bedring, men at det enda ikke oppleves å være optimalt. Innrapportering av "negative hendelser" har avtatt, men de forefinnes enda. Flygerne har et overordnet mål om å bli unntatt fra Sikkerhetskontroll til tross for at regelverket ikke gir muligheter for dette.

Samarbeidsutvalget har satt i gang nødvendige prosesser for å bedre et samarbeidsklima som så ut til å utvikle seg negativt. Spesielt Avinor har tatt utvalgsrapporten på fullt alvor, og satt i gang aktivitet som skal redusere de ulempene sikkerhetskontrollen medfører.

Arbeidsmiljø for ansatte vil i 2008 bli satt på Agendaen i alle fora hvor Security er tema.

Samarbeidsutvalget består i all hovedsak av tillitsvalgte, som ikke kan ansvarliggjøres i forhold til utførelse. Derfor vil Luftfartstilsynet vil i løpet av februar 2008 vurdere samarbeidsutvalgets fremtidige status. En nedlegging av utvalget og en ”overføring av utvalgsrapporten” til det ordinære ledelsesapparatet fremstår i dag som hensiktsmessig.

På bakgrunn av samarbeidsutvalgets rapport har flere samhandlingsmøter med aktørene i luftfarten vært gjennomført. Dette videreføres i 2008.

1.5.3. Teknisk

I tillegg til kommunikasjon igjennom normal saksbehandling, har Luftfartstilsynet avholdt uformelle informasjonsmøter med markedet. Det er etter hvert blitt faste møtepunkter med ledelse innen alle fagfelt. (Skolesjefer / Tekniske sjefer). Det er avholdt 4 møter for hver av disse gruppene. Det er også avholdt enkeltmøter med interesseorganisasjoner. (NHO / fagforeninger). Nytt av året var møte med kvalitetssjefer for all luftfartsvirksomhet.

1.5.4. Operativt

Luftfartstilsynet har også i 2007 hatt særlig fokus på flysikkerheten i helikopterselskaper som opererer innlands. Det er utarbeidet et holdnings skapende foredrag som er avholdt hos 4 operatører i forbindelse med selskapenes flysikkerhetsarbeid.

1.6 Saksbehandlingstid (Delmål 1.2)

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	Per 1. tertial	Per 2. tertial	Per 3. tertial
Tilsyn med luftfartsforetak	3 uker	82 %	66 %	62 %
Tilsyn med flyplasser og luftfartsanlegg	3 uker	62 %	29 %	54 %
Tilsyn med Security	3 uker	68 %	52 %	53 %

Oversikten viser et fall i måloppnåelse på alle områder i løpet av året. Årsaken til den forlengede saksbehandlingstiden ligger i hovedsak i mangel på resurser. Utviklingen i antall saksbehandlere på de ulike områdene står ikke i forhold til den økte aktiviteten i luftfarten.

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

2.1 Internasjonalt regelverksarbeid som Luftfartstilsynet deltar i (Delmål 2.3)

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

I løpet av 2007 har det vært representanter fra Luftfartstilsynet som blant annet har deltatt i arbeidsgrupper når det gjelder å opprette en nordisk gruppe til arbeidet med å analysere, utvikle aksjonsplaner og implementere løsningene av helikopterulykker innen Norden. Vi har også deltatt i en

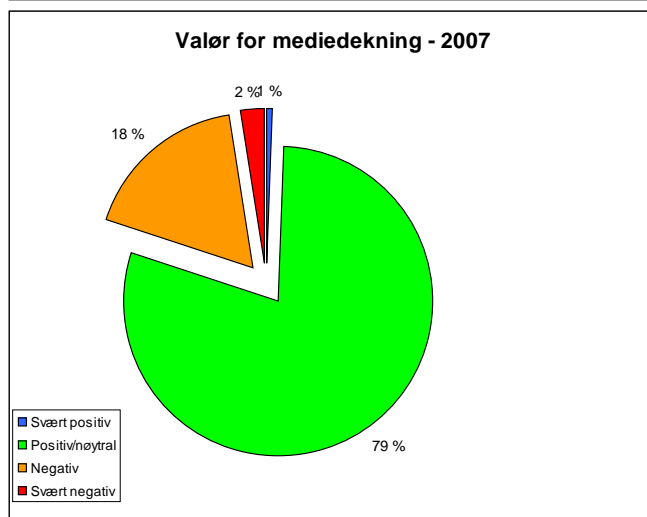
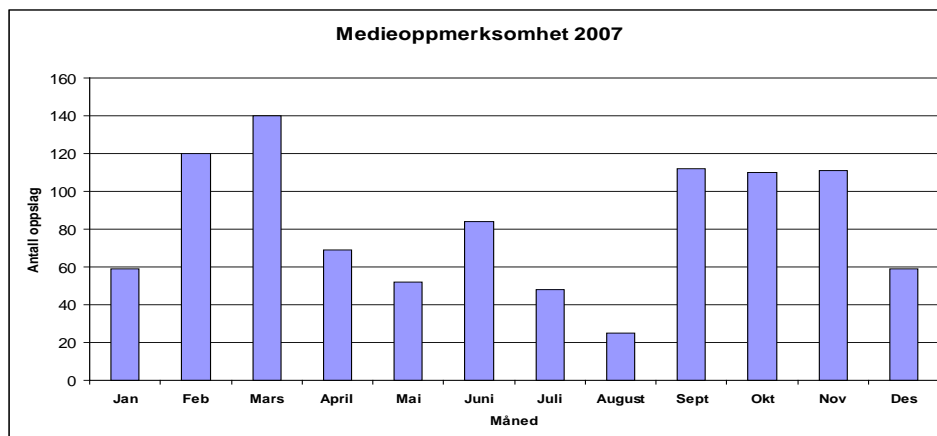
arbeidsgruppe i EASA når det gjelder utvikling av AMC-materialet samt et alternativ til omskrivning av Part M.

Luftfartstilsynet har også deltatt med to representanter i arbeidet med å utvikle en EASA OPS. Videre har vi deltatt i en arbeidsgruppe som har jobbet med NPA 06/06 som gjelder utvidelse av EASA kompetanse på flyplass. Vi har også deltatt i Rule making standardisation team (RST) som har utviklet NPA i EASA regi.

For øvrig vises det til nærmere beskrivelse av de ulike arbeidsgrupper samt deres regelverksarbeid i tertial rapportene.

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

3.1 Forholdet til media – medieanalyse (Delmål 3.1)



2007 var ett medie-år preget av Dash 8 Q400, veskeforbud i handbagasje, utfordringer ved innføring av id-kontroll, sikkerhetskontroll for piloter, konsesjon for Moss Lufthavn Rygge (MLR) og alvorlige mangler ved sikkerhetskontrollen på OSL.

I medieanalysene framstår Luftfartstilsynet som et tydelig myndighetsorgan som gir bedre sikkerhet i norsk luftfart. Vi er objektive, upartiske og flinke til å gi korrekt informasjon. Vi er åpne, tilgjengelige og synlige, men har et forbedringspotensial på det å verke tillitvekkende, effektive og serviceorienterte. Tilnærmet all oppmerksomhet i media i 2007 er knyttet til de faglige ansvarsoppgavene til Luftfartstilsynet.

Handteringa av Dash 8 Q400-saka gav oss mye positiv omtale og var ei stor sak på internasjonalt nivå. Gjennomslagskraften i denne saken var dermed omfattende.

På den andre siden skapte nei til utvida åpningstider ved MLR stor lokal misnøye og gav veldig mange lokale oppslag. Slik sett er dette en feilkilde for det totale inntrykket på et nasjonalt nivå. Av 989 oppslag i 2007 kom nesten 10 prosent lokalt i Østfold på akkurat denne saken.

3.2 Årsrapport (Delmål 3.1)

Som i foregående år ble det utarbeidet en årsmelding for Luftfartstilsynet. Målgruppen for årsmeldingen var først og fremst tilsynsobjekter, politikere og medier.

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

4.1 Implementering av nytt internasjonalt regelverk (Delmål 4.1)

Det er i 2007 gjennomført et omfattende og betydelig arbeid med forskriftsutvikling og implementering.

Oversikten under viser aktiviteten i 2007 når det gjelder gjennomføring av regelverk med internasjonal opprinnelse.

FORSKRIFT	DATO	ENDRING
Forskrift om gjennomføring av Forordning (EF) nr. 2096/2005 av 20. desember 2005 vedrørende felles krav til tjenesteleverandører innen flysikringstjenesten (Publisert som BSL G 2-2)	FOR-2007-02-01-114	Ny forskrift
Som følge av ovennevnte forskrift er følgende endringer i andre forskrifter vedtatt: <ul style="list-style-type: none"> ○ Endringsforskrifter til BSL A 1-9 ○ Endringsforskrift til BSL A 1-10 ○ Endringsforskrift til BSL G 2-1 	FOR-2007-02-01-115 FOR-2007-02-01-117 FOR-2007-02-01-116	Endringer i gjeldende forskrifter
Forskrift om endring i sertifiseringsforskriften	FOR-2007-03-29-387	Endrer FOR-2005-05-24-461
Forskrift om endring i vedlikeholdsforskriften	FOR-2007-03-29-388	Endrer FOR-2005-05-24-462
Forskrift om luftromsklassifisering og tilgang for flyginger utført i samsvar med reglene om visuell flyging over flygenivå 195 (Publisert som BSL G 2-4)	FOR-2007-05-16-522	Ny forskrift
Forskrift om samvirkingsevnen i Det Europeiske nett for luftfartsstyring (Ikrafttredelse 1. juni 2007)	FOR-2007-05-14-513	Ny forskrift

4.2 Nasjonalt regelverk (Delmål 4.2)

Oversikten under viser aktiviteten i 2007 når det gjelder utviklingen av nasjonalt regelverk.

FORSKRIFT	DATO	ENDRING
Forskrift om tekniske krav m.v. for sivile luftfartøy med startmasse (MTOM) inntil 495 kg (BSL B 2-5)	FOR-2007-01-19-58	Ny forskrift
Forskrift om tekniske krav m.v. til luftfartøy som er unntatt fra EASA-forskriften (BSL B 2-6)	FOR-2007-01-19-59	Ny forskrift
Forskrift om endring i forskrift om dokumentasjon knyttet til luftdyktighet (dokumentasjonsforskriften), (BSL B 1-1)	FOR-2007-01-19-60	Endrer FOR-2004-02-24-468
Forskrift om konsesjon for landingsplasser (BSL E 1-1)	FOR-2007-01-11-40	Ny forskrift
Forskrift om endring i forskrift om nasjonalitets- og registreringsmerking av luftfartøy (BSL A 1-8)	FOR-2007-05-23-540	Endrer FOR-2002-11-23-1332
Forskrift om selvbygde luftfartøy (selvbyggerforskriften) – BSL B 3-1	FOR-2007-06-26-721	Ny forskrift
Forskrift om endring i forskrift 7. februar 2003 nr. 252 om lufttrafikkregler, BSL F 1-1 (Ikrafttredelse 17. oktober 2007)	FOR-2007-10-17-1171	Endrer FOR-2003-02-07-252
Forskrift om kontinentalsokkelflyging – ervervsmessig luftfart til og fra helikopterdekk på innretninger og fartøy til havs, (BSL D 5-1) Ikrafttredelse 1. januar 2008.	FOR-2007-10-26-1181	Ny forskrift
Forskrift om flyging med mikrolette luftfartøy (BSL D 4-8) Ikrafttredelse 1. juli 2008.	FOR-2007-11-22-1317	Ny forskrift
Forskrift om endring i forskrift om flytelefoniprosedyrer (BSL G 5-1) Ikrafttredelse 1. februar 2008.	FOR-2007-12-19-1721	Endrer FOR-2002-12-10-1782

4.3 Øvrig regelverksarbeid

Luftfartstilsynet har gitt omfattende bistand til Samferdselsdepartementet med tanke på utforming av EØS-notater og annet forarbeid i forbindelse med implementering av EØS-relatert regelverk. Det er også satt i gang en rekke regelverksprosjekter som ennå ikke er fullført. For nærmere omtale av disse vises det til tertialrapportene.

Luftfartstilsynet har i 2007 gjort et omfattende arbeid i forbindelse med forberedelse av implementering av forordning 1899/2006 (EU-OPS). EU-OPS Subpart Q - arbeids- og hviletidsbestemmelser for besetningsmedlemmer i fly - overlater til nasjonale myndigheter å regulere enkelte forhold. Arbeids- og hviletidsbestemmelsene i BSL D 2-3, som nå avløses av EU-OPS Subpart Q, ble i sin tid utarbeidet i samarbeid mellom de Skandinaviske luftfartsmyndighetene. Dette samarbeidet har vært ønskelig og naturlig å videreføre i forbindelse med overgangen til EU-OPS. Luftfartstilsynet har derfor i tett samarbeid med Luftfartsstyrelsen i Sverige og Statens Luftfartsvæsen i Danmark, utarbeidet fellesskandinaviske tilleggsbestemmelser til EU-OPS Subpart Q. Bestemmelsene viderefører elementer fra BSL D 2-3 så langt dette har vært ansett hensiktsmessig og tillatt innenfor rammen av EU-OPS. Bestemmelsene blir i løpet av våren 2008 vedtatt som nasjonale

forskrifter i Norge, Sverige og Danmark. EU-OPS må sammen med tilleggsbestemmelsene anvendes fra 16. juli 2008.

4.4 Gebyrregulativet (Delmål 4.4)

Luftfartstilsynet igangsatte i mars 2007 gjennomgang av gebyrforskriften med det formål å sørge for at gebyrregulativet er i samsvar med Finansdepartementets rundskriv R-112/2006. Det har vært gjennomført kartleggingsmøter med avdelingene med tanke på kartlegging av grunnlaget for den enkelte forretning i tillegg innsamling av eksisterende data fra tidligere tidsstudier, årsrapportering, tilgjengelig statistikk m.v.

Arbeidsgruppen har konkludert med at det er ønskelig med en vurdering av forskriftens struktur og om bestemmelsene kan gjøres mer tilgjengelig for brukerne. Luftfartstilsynet har også mottatt en del innspill fra Forskriftsenheten i Justisdepartementet i den forbindelse, spesielt hva angår struktur i forskriften og bruk av tabeller i forskriftstekst. Det er aktuelt å vurdere redaksjonelle endringer slik at hver type forretning ikke lenger har én forskriftsbestemmelse, men at forskriften endres slik at hvert område, for eksempel sertifikat, utgjør et kapittel i forskriften.

Arbeidet med kartlegging av grunnlaget og deretter beregning av tidsbruk og kostnader for hver enkelte forretning er svært omfattende, og har krevd mer tid enn først antatt. Det er heller ikke avklart om det innenfor dagens tekniske løsninger kan gjennomføres tiltak for å forenkle gebyrstrukturen og gebyrinnkrevingen. Utkast til forskriftstekst vil derfor ikke være klart for internhøring 1. mars 2008 som planlagt. Det tas fremdels sikte på at forskriftsutkastet skal være klart for eksternehøring senest 1. juni 2008. Forslag til forskrift planlegges sendt Samferdselsdepartementet 1. oktober 2008. Det tas sikte på ikrafttredelse 1. januar 2009.

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

5.1 Klager på forvaltningsvedtak (Delmål 5.1)

Luftfartstilsynet har i 2007 mottatt 55 klager på forvaltningsvedtak. 43 av disse klagen gjelder klage på vedtak om vurdering av vandel i forbindelse med utstedelse av ID-kort. For øvrig fordeler klagen seg på konsesjonssaker, klager på vedtak hjemlet i EASA-regelverket (vedlikeholdsforskriften) samt medisinske klagesaker.

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

6.1 Statusrapport vedr. samarbeidet med Forsvaret (Delmål 6.1)

Forordning (EF) nr. 2150/2005 om felles regler for fleksibel bruk av luftrommet er gjennomført i forskrift av 13. mars 2007. Forskriften legger grunnlaget for at sivil og militær bruk av luftrommet skal kunne gjennomføres på en fleksibel måte uten redusert sikkerhet eller vesentlige ulemper for brukerne av luftrommet. Forskriften etablerer nasjonale ordninger for utføring av de oppgaver Norge skal forestå, og Luftfartstilsynet utpekes til å føre tilsyn med at forskriften overholdes. For å utføre oppgaver med fordeling av luftrom på strategisk nivå, har Luftfartstilsynet etablert en sivil-militær komité for luftromspolicy, samt en rådgivende ekspertgruppe til denne. Formålet er å fordele luftrom

mellom sivile og militære brukere. Forskriften forutsetter videre Luftfartstilsynet å utpeke en felles sivil-militær enhet (AMC) for styring av luftrommet på pretaktisk nivå, samt at Forsvaret og yter av lufttrafikkjenester skal ha avtaler for å muliggjøre taktisk styring av luftrommet. Luftfartstilsynet, Forsvaret og Avinor er i en prosess nå hvor man etablerer samarbeidet omkring disse ordningene som forutsettes i forskriften.

Øvrig rapportering

7.1 Likestilling, bemanning, sykefravær og integrering.

7.1.1. Arbeidet for likestilling

Ved utgangen av 2007 har Luftfartstilsynet 154 ansatte, 51 kvinner og 103 menn. Andelen kvinner i virksomheten utgjør 33,1

Luftfartstilsynet hadde ved utgangen av 2007 besatt 27 lederstillinger på forskjellige nivåer. Kvinneandelen i lederstillinger utgjør 26 prosent. Det var 2 kvinnelige toppsjefer i virksomheten. Kvinneandelen av topledere er 28,5 prosent.

Luftfartstilsynet har en handlingsplan for likestilling for årene 2005 - 2008.

Likestillingsarbeidet i virksomheten skal bidra til å jevne ut skjevheter mellom kjønn innen alle fagområder og i alle typer stillinger. I årene fremover vil det bli fokusert på følgende;

- En jevnere fordeling av kvinner og menn i stillinger hvor det ene kjønn er underrepresentert. Det skal legges hovedvekt på å få flere kvinner tilsatt i flyfaglige stillinger og i lederstillinger
- Kvinner og menn skal gis like muligheter for utvikling, kompetanseheving og karriere
- Kvinner og menn skal ha lik lønn for arbeid av lik verdi

Periodemålet er 25 prosent kvinneandel i mellom- og toplederstillinger.

7.1.2. Bemanning

Ved utgangen av 2007 hadde Luftfartstilsynet 154 fast tilsatte fordelt på 126 personer i Bodø og 28 i Oslo. Ca 6 står vakante og er i tilsettingsprosess.

Luftfartstilsynet har også i 2007 hatt en spesiell personalsituasjon sett i forhold til omstilling, da det var å betrakte som første driftsår etter at flyttingen formelt fant sted.

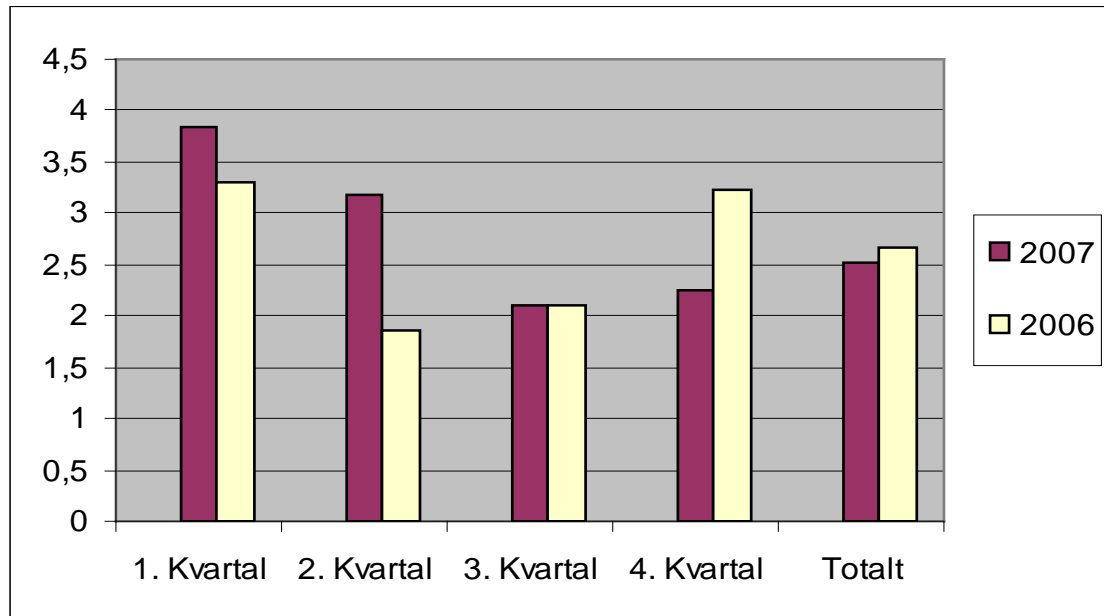
I Bodø jobbes det fortsatt med rekruttering og i 2007 er det tilsatt i 22 stillinger, herunder 10 nyopprettede stillinger. Av de nytilsatte er det 3 med innvandrerbakgrunn. "Normal" turnover i 2007 har vært 7 stillinger.

I forbindelse med flyttingen til Bodø har Luftfartstilsynet hatt inntil 20 ansatte på pendlerordning. Pendlerordningen fases gradvis ut og p.t. er det 6 ansatte på disse betingelsene.

Luftfartstilsynet mener å ha en rimelig god søkertilfang til de stillingene som ble utlyst i 2007, men er oppmerksom på at tilfang på arbeidskraft i alle stillingskategorier kan bli et problem framover som følge av et knapt arbeidsmarked. Luftfartstilsynet inngikk i mars 2007 en lokal avtale med ansatte med flyfaglig kompetanse – flyoperative og flytekniske inspektører i den hensikt å rekruttere og beholde flyfaglig personell. Fra før av har Luftfartstilsynet i 2006 inngått lokal avtale med ansatte med flygelederkompetanse. Etter disse forhandlingene har det ikke vært turnover i denne gruppen, og virkemidlet kan sies å virke etter hensikten.

7.1.3. Sykefravær

Tabell viser sykefraværsutvikling kvartalsvis årene 2006 og 2007. Sykefraværet er lavt i forhold til andre vi rimelig kan sammenligne oss med, og det er ikke iverksatt særlige tiltak på dette området.



7.1.4. Luftfartstilsynets IA-arbeid.

Luftfartstilsynet er en IA bedrift. Luftfartstilsynet har egen IA-plan som er en del av virksomhetens HMS-handlingsplan. Det er i perioden gjennomført kompetanseheving for ledere, verneombud og tillitsvalgte gjennom interne HMS-kurs.

7.1.5. Integrering

Ved annonsering i forbindelse med utlysning av alle stillinger i Luftfartstilsynet fremgår det at det er et personalpolitisk mål at arbeidsstaben skal gjenspeile befolkningssammensetningen generelt både når det gjelder kjønn og kulturelt mangfold. Derfor oppfordres spesielt kvinner og personer med minoritetsbakgrunn til å søke.

Dersom det er personer med minoritetsbakgrunn som søker stillingene, blir disse innkalt til intervju dersom de formelt fyller kvalifikasjonskravene til stillingen.

I 2007 ble det ansatt 22 personer i Luftfartstilsynet, derav 3 personer med minoritetsbakgrunn – dvs ca 14% av alle nytilsatte i 2007.

7.2 IKT-status

Det er i 2007 innført et elektronisk abonnementsystem for varsling av regelverksendringer. Abonnementer varsles via e-post når det gjøres endringer i BSL og AIC.

Det elektroniske mottakssystemet for rapportering (e-Rapport) ble satt i drift sommeren 2007. Personer og selskaper kan rapportere hendelser i luftfarten i AltInn eller via sine avvikssystem. Rapportene overføres til Luftfartstilsynet for behandling.

7.3 Grønn stat

Grunnet skifte i bemanning har arbeidet knyttet til grønn stat ligget nede i 2007. Når stillingen er besatt vil dette arbeidet bli fulgt opp i henhold til tidligere planer.

7.4 Flytting av Luftfartstilsynet til Bodø

Luftfartstilsynet har i 2007 vært fullt operativt i Bodø. I 2007 har vi opprettholdt en begrenset grad av dobbelbemanning for å sikre en god kompetanseoverføring til de nyansatte i Bodø. Også 2007 har vært preget av meget høy aktivitet både når det gjelder rekruttering og opplæring. Det har ikke vært store problemer med å rekruttere kompetent personell til utlyste stillinger.

8 Økonomisk rapportering - Forklaringer til statsregnskapet

8.1 Presentasjon av regnskapstall fra statsregnskapet for 2007*)

Kapittel 1313

Post	Underpost	Beløp	Bevilgning	Avvik
01	11 Stillinger	80 444 373		
	12 Ekstrahjelp			
	13 Bistillinger	1 196 358		
	17 Styres, råd utvalg			
	18 Trygder, pensjon	6 670 768		
Sum lønn og godtgjørelse.		88 311 499		
Post	Underpost	Beløp		
01	21 Maskiner, inventar, utstyr	1 084 091		
	22 Forbruksmateriell	633 691		
	23 Reiseutgifter, kurs, m.v.	19 662 695		
	24 Kontortjenester	7 578 719		
	25 Konsulent tjenester m.v.	8 889 701		
	26 Andre driftskostnader	13 833 054		
	27 Vedl.hold og dr. trsp.m.	595 900		
	28 Vedlikehold av bygg/anl.	64 887		
	29 Drift av bygning, lokalleie	17 475 639		
Sum andre driftsutgifter		69 818 377		
Sum kapittel 1313, post 01		158 129 876	146 799 000	11 330 875
Post		Beløp	Bevilgning	Avvik
Sum post 22	Utgifter til flytting	8 891 192	8 886 000	5 192

Kapittel 4313

Post	Underpost	Beløp	Bevilgning	Avvik
Sum post 01	Inntekter fra tilsyn	102 177 833	102 100 000	77 833

02	11	Refundert, fakturert	10 053 895		
16	11	Refundert fødselspenger, lønn	786 956		
18	11	Refusjon sykepenger, lønn	711 358		
Sum post 02, 16 og 18 – Refusjoner			11 552 209	0	11 552 209

Sum kapittel 4313			113 730 042	102 100 000	11 630 042
--------------------------	--	--	--------------------	--------------------	-------------------

Kapittel 5309

Post	Underpost				
29	Tilfeldige inntekter – ymse		104 074	0	104 074

^{*)} 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 2007 en samlet bevilgning på kr 146 799 000. Av dette var ordinært bevilgede midler kr 139 600 000, kr 849 000 var overført fra 2006, kr 1 350 000 var ekstrabevilgning til dekning av lønnsoppgjøret 2007 og kr 5 000 000 kom som en ekstrabevilgning.

Merkostnader knyttet til avviklingen av Rådhusgata 2 og etablering av nytt kontor i Rådhusgata 1-3 samt store ekstrakostnader knyttet til ferdigstilling av E-rapporteringssystemet ble vanskelig å tilpasse innenfor gjeldende rammer for 2007. Det ble derfor søkt om ekstrabevilgning som ble imøtesett med en økning av rammen på kr 5 millioner.

Lønnsutgiftene utgjorde for 2007 ca 56 prosent av Luftfartstilsynets samlede utgifter. Dette er 3 prosentpoeng mindre enn tilsvarende tall for 2006 og 1 prosentpoeng mer enn tilsvarende for 2005. De totale utgiftene ble på kr 158 129 876. Tar en hensyn til refusjoner har det vært et samlet underforbruk i forhold til total utgiftsramme på kr 221 333 eller 0,1 %. I tillegg er det søkt om bruk av merinntektsfullmakt på kr 77 833. Resterende ramme kr 299 000 er søkt overført til 2008.

Driftsutgifter, kapittel 1313, post 22

2007 er siste året med tildeling av flyttemidler til Luftfartstilsynet. Det er iht inngåtte kontrakter utbetalt ulempekompensasjon til ansatte som flyttet fra Oslo til Bodø. I tillegg er det påløpt kostnader i forbindelse med utflytting av Rådhusgata 2 til nye lokaler i Rådhusgata 1-3.

Inntekter fra tilsynsvirksomheten, kapittel 4313, post 01

Luftfartstilsynet nådde inntektsramme for 2007 på kr 102,1 millioner som inkluderer tilleggskrav på kr 5 millioner i forbindelse med budsjettrevisjon. Tilsvarende tall for 2006 var kr 98,3 millioner og for 2005 kr 92,9 millioner. Korrigerer vi for økte gebyrsatser viser tabellen nedenfor at vi har en gradvis økning av godkjennings- og tilsynsaktiviteter initiert av markedet.

År	Inntektsramme	Regnskap	Gebyrøkn %	Gebyrøkning	Økt aktivitet
2005	90 600 000	92 888 000	2,0 %	1 776 471	2 288 000
2006	93 500 000	98 330 000	3,2 %	2 900 000	4 830 000
2007	102 100 000	102 177 000	3,9 %	3 650 000	5 027 000

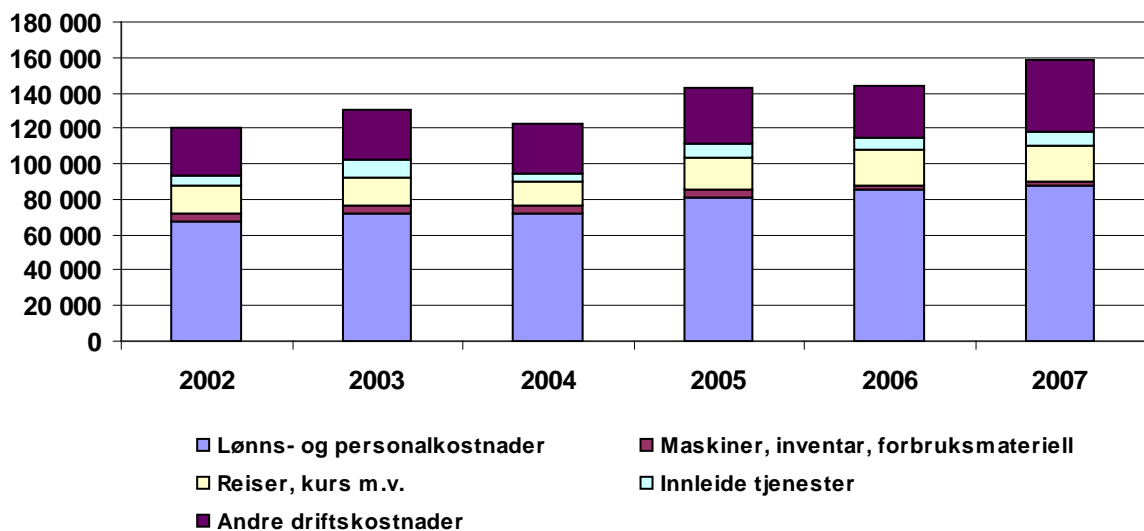
Refusjoner, kapittel 4313, post 02, 16 og 18

Det vesentlige av merinntekten kommer fra husleiekostnader for Rådhusgata 2 som er viderefakturert leietaker. I tillegg består merinntekten av viderefakturerte kostnader til de øvrige skandinaviske land i forbindelse med driften av det skandinaviske tilsynskontoret (STK) i Stockholm samt inntekter knyttet til oppdrag for EASA. Post 16 og post 18 gjelder refusjoner på fødsels- og sykepenger.

Økonomisk utvikling i Luftfartstilsynet i 2007

Som 2006 har også 2007 har vært preget av arbeidet med å etablere et velfungerende tilsyn med base i Bodø. Fortsatt høy aktivitet i markedet har gitt behov for ekstra personellmessige ressurser samt innleid bistand. Dette har til sammen krevd store økonomiske ressurser, noe regnskapet for 2007 viser.

Driftsutgifter



Høy aktivitet i markedet innebærer økt aktivitet i Luftfartstilsynet og dermed høyere kostnader, men også høyere inntekter. I 2007 er inndekningen tilsvarende som for året før.

Med vennlig hilsen

Heine Richardsen
luftfartsdirektør

Astrid Nordahl
avdelingsdirektør
administrasjonsavdelingen