



Luftfartstilsynet



ÅRSRAPPORT 2019

03/2020

INNHALDSFORTEGNELSE

1. Leders beretning	4
2. Virksomheten og hovedtall	6
2.1 Virksomheten og samfunnsoppdraget.....	6
2.2 Organisasjon og ledelse	9
2.3 Presentasjon av utvalgte nøkkeltall og KPIer.....	10
2.3.1 Nøkkeltall	11
2.3.2 Indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet.....	12
3. Sikkerhetstilstand aktiviteter og resultater	13
3.1 Sikkerhetsnivået i norsk luftfart skal være tilfredsstillende	13
3.1.1 Overordnet vurdering av sikkerhets- tilstanden i norsk Luftfart	13
3.1.2 Sikkerhetsinformasjon	13
3.1.3 Implementering av det norske flysikkerhetsprogrammet	15
3.1.4 Øke sikkerheten innen offshore og innlandshelikopter	16
3.1.5 Forslag til revidert luftromsforskrift	18
3.1.6 Ubemannet luftfart – økt kompetanse og kapasitet	18
3.1.7 Integrering av human factors i flysikkerhetsprosessen og videreføring av prosjekt knyttet til rusmiddelbruk	19
3.1.8 HMS-undersøkelse om arbeidsforholdene i norsk luftfart	19
3.1.9 Tilrettelegging for sikker allmennflyging	20
3.1.10 GNSS-forstyrrelser	20
3.1.11 Bidrag til oppfølging og implementering av SDs nasjonale navigasjonsstrategi	20
3.2 Samfunnsikkerhet og beredskap	21
3.2.1 Oversikt over risiko- og sårbarhetsbildet innen luftfartssektoren	21
3.2.2 Sikring av kritiske objekter, systemer og funksjoner	21
3.2.3 Krisehåndtering og øvelser	21
3.2.4 Cyber security	21
3.2.5 Identifisering av grunnleggende nasjonale funksjoner (GNF) og utpeking av skjermingsverdige objekter, infrastruktur og informasjonssystemer	22
3.2.6 Robuste reserveløsninger for Avinors sektorgrupper til kontrollsentralen	22

3.3 Samfunnstjenlig luftfart	23	5.5.1 UTM og U-space	40
3.3.1 Status i prosjektet allmennflyging og luftsport (PAL II)	23	5.5.2 Urban Air Mobility (UAM)	40
3.3.2 Samfunnsnyttig utvikling av dronevirksomheten	23	5.5.3 Utviklingen i det norske markedet	40
3.3.3 Redusere støybelastning fra fly, helikoptre og potensiell støy fra supersoniske luftfartøy	24	5.6 Konkurransforhold og endringstakt	41
3.3.4 Flysikkerhetsmessige konsekvenser av miljøtiltak	24	5.7 Kompetanse og ressurser	42
3.3.5 Lav- og nullutslippsteknologi	25	5.8 Samfunnssikkerhet	42
3.4 Brukerdialog og tjenester	26	5.8.1 Sikkerhetspolitikk	42
3.4.1 Oppfølging av, og tiltak knyttet til, brukerundersøkelsen	26	5.8.2 Digital sikkerhet (<i>Cyber Security</i>)	42
3.4.2 God forvaltningskvalitet i Luftfartstilsynet	26	5.8.2 Smittsomme sykdommer	42
3.4.3 Regelverksarbeid og internasjonalt arbeid	26	6. Årsregnskap	43
3.4.4 Målrettet informasjonsarbeid/ flysikkerhetsformidling	29	6.1 Ledelsens kommentar til årsregnskapet 2019	43
3.5 Ressurser, rammefaktorer og effektivitet	31	6.1.1 Formål	43
3.5.1 Rammefaktorer og effektivitet	31	6.1.2 Bekreftelse	43
3.5.2 Ressurser	33	6.1.3 Vurdering av vesentlige forhold	43
4. Styring og kontroll i virksomheten	35	6.1.4 Tilleggsopplysninger	43
4.1 Risikostyring og internkontroll	35	6.2 Årsregnskap	44
4.1.1 Riksrevisjonens forvaltningsrevisjon	35	6.2.1 Prinsippnote til årsregnskapet	44
4.2 Statlige fellesføringer og øvrige forhold knyttet til personell	36	6.2.2 Bevilgningsrapportering	45
4.2.1 Arbeidslivskriminalitet	36	6.2.3 Artskontorrapportering	46
4.2.2 Tilgjengeliggjøring av offentlige data	36	6.2.4 Bruk av fullmakter	48
4.2.3 Inkluderingsdugnad	36	7. Vedlegg	49
4.2.4 HMS	36	7.1 Status for arbeidet med rapporter og tilrådinger fra havarikommisjoner mv.	49
4.2.5 Ligestilling	37	7.1.1 Rapporter fra havarikommisjoner	50
4.2.6 Læringer	37	7.2 Oppsummering av risikovurderinger	51
5. Vurdering av framtidsutsiktene	38	7.2.1 Bakgrunn	51
5.1 Digitalisering, inkludert dataanalyse og kunstig intelligens	38	7.2.2 Risiko knyttet til hvert mål, delmål og hovedprosesser	51
5.2 Forskning og innovasjon	39	7.2.3 Gjennomføring av budsjettet	51
5.3 Norsk romfart	39	7.2.4 Effektiv ressursbruk	51
5.4 Klima	39	7.2.5 At virksomheten driver i samsvar med gjeldende lover og regler	52
5.5 Droner	40		

1. LEDERS BERETNING

Aktivitetsnivået i norsk luftfart fortsatte å gå ned i 2019. Antall flybevegelser (kommersielle og private flygninger) i Norge i 2019 var om lag 780 000, en nedgang på 1,2 % sammenlignet med året før. I 2018 var nedgangen på 0,4 %.

Luftfartstilsynets oppgavemengde knyttet til ubemannet luftfart og klimavennlig teknologi er økende. Samtidig gir inntreden av nye aktører i Norge som følge av konkurranseutsetting, av både flyoperative tjenester, lufttrafikkjenester og drift av infrastruktur knyttet til Luftfartstilsynet, oss nye og til dels omfattende oppgaver. Likevel er de fleste målene som er satt gjennom vår instruks, årlig tildelingsbrev og ad-hoc oppgaver fra oppdragsgiver, samt egne mer langsiktige utviklingsmål oppnådd i 2019.

På nasjonalt nivå har store deler av året vært preget av at Babcock Scandinavian Air Ambulance AS overtok drift av syv luftambulansebaser fra Lufttransport 1. juli. Både avviklingsperioden hos Lufttransport og ikke minst utfordringene ny operatør møtte etter oppstarten har vært fulgt nøye. Dette innebærer både å forsikre oss om at flysikkerheten er ivaretatt hos den operatøren som skal avvikle store deler av sin virksomhet, og rutinemessig sikre at ny operatør blir fulgt tettere opp i den første driftsfasen. Saken har også hatt stor medieoppmerksomhet.

Internasjonalt har flyforbudet for Boeing 737 Max påvirket vårt arbeid i 2019, selv om Norge i denne saken i stor grad støtter seg til EASAs vurderinger, som er sertifiserende myndighet for denne flytypen i Europa. Vi har også vært, og er fortsatt, opptatt av å kartlegge konse-

kvensene flyforbudet vil kunne få for aktuelle operatører.

Det er fortsatt usikkert når flytypen vil kunne tas i bruk igjen, og Luftfartstilsynet støtter EASAs holdning til at dette bør skje samtidig og koordinert i Europa.

Den dypt tragiske ulykken ved Alta 31. august, hvor seks personer omkom i et totalhavari, er en av de mest alvorlige luftfartsulykkene i Norge. Helikopteret var relativt nytt, og Statens havarikommisjon for transport har så langt ikke konkludert i sine undersøkelser av ulykken når det gjelder årsaksforholdet.

Innlandshelikoptersegmentet er en sektor som er utsatt for relativt mange ulykker, selv om ulykkesraten er halvert de siste 10 årene, og redusert med 80 % de siste 20 årene. To ulykker skjedde med svenske helikoptre i Norge i 2019 uten omkomne, og en ulykke med et norskregistrert privathelikopter krevde to menneskeliv i februar.

Det var ingen ulykker med kommersielle fly eller offshorehelikoptre i 2019.

Totalt var det 16 luftfartsulykker, med til sammen 11 omkomne i Norge i 2019. 12 av disse ulykkene var innenfor privatflysegmentet, av disse var det tre fatale ulykker med i alt fire omkomne.



Lars Kobberstad. Foto: Luftfartstilsynet

Luftfartstilsynet følger dette segmentet tett, og det er etablert god dialog med sentrale aktører, blant annet gjennom en egen flysikkerhetskonferanse for privatfly som ble arrangert av Luftfartstilsynet i mars 2019. Det er også utarbeidet flysikkerhetsmål for de ulike delene av privatflysegmentet, og dette vil danne grunnlag for en dialog om relevante tiltak som kan redusere risikoen knyttet til privat luftfart.

Et at våre delmål som fremkommer i tildelingsbrevet er å fortsette og implementere det norske flysikkerhetsprogrammet. Luftfartstilsynet har utarbeidet en konkret milepælsplan med tilhørende tiltak for dette arbeidet. Vi så relativt tidlig i 2019 at det ville bli krevende å nå våre høye ambisjoner for arbeidet knyttet til videreutvikling av risikoprofiler og flysikkerhetsstyring. Vi kan nå fastslå at vi ikke var i stand til å realisere dette målet i 2019. Det skyldes både manglende personalressurser og for kort tid til å utvikle kompetansen hos de som jobber med dette i Luftfartstilsynet.

Luftfartstilsynet realiserte en produktivitetsgevinst med en årseffekt på 3,5 mill. kroner i 2019. Dette er oppnådd gjennom digitalisering av arbeidsoppgaver, reforhandling av avtaler, standardisering av tilsynsarbeidet samt stram økonomisk styring gjennom hele året. Ved utgangen av

2019 hadde Luftfartstilsynet 190 ansatte, fordelt på 177 årsverk. Dette er 3 (1,7 %) flere årsverk sammenlignet med foregående år, som må ansees som en svært moderat økning sett i lys av økningen i oppgaveporteføljen i 2019.

Arbeidet med å modernisere og effektivisere organisasjonen fortsatte i 2019. Det er utarbeidet en detaljert tiltaksliste etter Riksrevisjonens gjennomgang i 2018, og det er gjennomført en medarbeiderundersøkelse i 2019. Alt dette, sammen med tidligere gjennomført brukerundersøkelse og tre års erfaring med ny organisasjonsmodell, gir et godt grunnlagsmateriale for i 2020 å evaluere organiseringen av Luftfartstilsynet.

« Luftfartstilsynet realiserte en produktivitetsgevinst med en årseffekt på 3,5 mill. kroner i 2019 »

Som nevnt innledningsvis har vi også i 2019 gjennomført et bredt spekter av nye, krevende oppgaver. Vi er tilført finansielle ressurser for å ivareta disse oppgavene, men vi ser at det blir stadig mer krevende å rekruttere personell med relevant kompetanse innenfor deler av vår virksomhet. Vi forventer at disse

utfordringene vil fortsette inn i 2020. Luftfartstilsynet anser dialogen med oppdragsgiver om fremtidige utfordringer som god. Kombinert med veloverveide prioriteringer og ytterligere intern effektivisering og virksomhetsstyring, anses etatens evne til å nå sine fastsatte mål, også på lengre sikt, som tilfredsstillende.

Bodø, 13. mars 2020

Lars Kobberstad
Luftfartsdirektør

2. VIRKSOMHETEN OG HOVEDTALL

2.1 Virksomheten og samfunnsoppdraget

Luftfartstilsynet er et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet. Vi har ansvaret for tilsynet med norsk sivil luftfart og utfører i tillegg en rekke direktoratsoppgaver. Luftfartstilsynets mål tar utgangspunkt i regjeringens nullvisjon, og Luftfartstilsynets egen visjon, som er «*sammen for sikker luftfart*».

For å oppnå dette skal vi være en aktiv pådriver for sikker, samfunnsnyttig og bærekraftig luftfart. En sentral oppgave er å bidra til at aktørene i sivil luftfart oppfyller kravene i gjeldende regelverk. Vi godkjenner organisasjoner og personer som skal jobbe innenfor luftfart, samt at vi fører tilsyn med disse, bl.a. luftfartøyer, flyselskaper, utdanningsorganisasjoner, verksteder, personell, flyplasser, flysikringstjenester og allmennflyging. Luftfartstilsynet er også luftromsmyndighet og dette gjelder både sivil og militær luftfart. Videre arbeider vi med å sikre luftfarten mot terror og sabotasje. Vi ivaretar også arbeidstilsynsfunksjonen for flygende personell, og ser til at flypassasjerenes rettigheter blir ivaretatt på en tilfredsstillende måte.

Luftfartstilsynet utarbeider nasjonalt regelverk innen luftfart, og gjennomfører og implementerer, samt bidrar til utvikling av, felleseuropeisk luftfartsregelverk i Norge. Vi bistår Samferdselsdepartementet i forbindelse med utredninger og andre

større saker innenfor luftfarten, og er representert i internasjonale organisasjoner på luftfartsområdet med stor betydning for Norge.

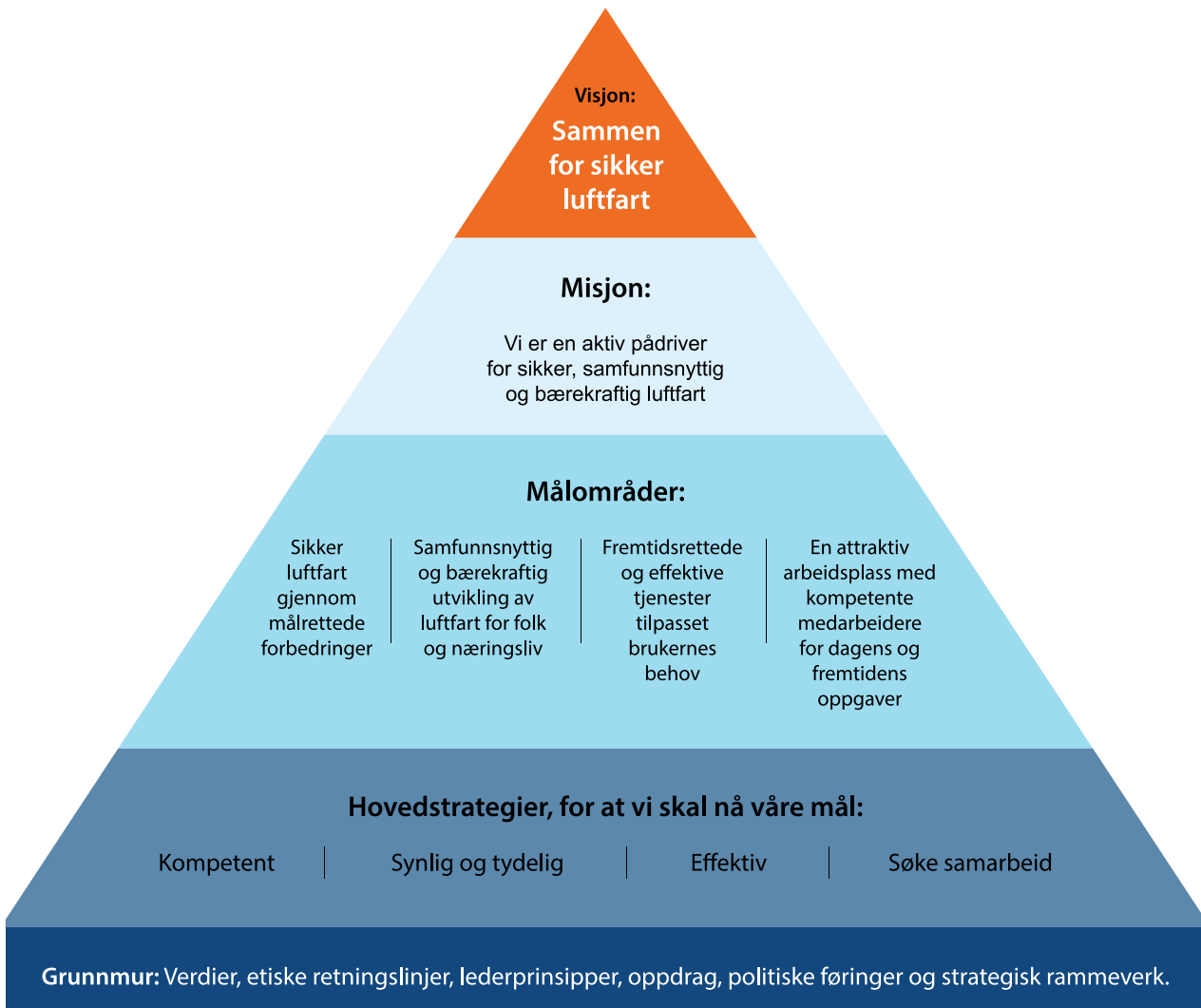
Vår virksomhet styres gjennom instruks, årlig tildelingsbrev, etatsstyringsmøter og løpende dialog med Samferdselsdepartementet.

Hovedmål i tildelingsbrevet for 2019 er:

1. Sikkerhetsnivået i norsk luftfart skal være tilfredsstillende.
2. Samfunnssikkerhet og beredskap innen luftfartssektoren skal effektivt forebygge uønskede hendelser og begrense konsekvensene dersom uønskede hendelser likevel oppstår.
3. Luftfartstilsynet skal være en pådriver for en samfunnstjenlig luftfart.
4. Luftfartstilsynet skal ha en god brukerdiallog og tilby tjenester tilpasset brukernes behov.

Luftfartstilsynet har nådd de fleste av målene som ble satt av Samferdselsdepartementet gjennom instruks og tildelingsbrev for 2019. Dette gjelder også tilsynets egne mål. Det vises i den forbindelse til kapittel 3.

Gjennom 2019 arbeidet Luftfartstilsynet med å revidere sin strategi for årene 2020 – 2024, og denne ble vedtatt i august 2019. Summen av visjon, misjon, våre hovedmål



og hovedstrategier utgjør Luftfartstilsynets strategi. Strategien er tuftet på våre etiske retningslinjer, lederprinsipper og øvrige rammer gitt fra vår eier. Strategien kan oppsummeres i figuren.

Luftfartstilsynets kjerneoppgaver (tilsyn, godkjenning, regelverksutvikling, *safety promotion*, samfunnsikkerhet og beredskap) utføres forankret i vedtatte målsettinger og strategier, samt i nasjonalt og internasjonalt lov og rammeverk.

Luftfartstilsynets strategi følges opp med handlings- og tiltaksplaner slik at vi når våre fastsatte mål og strategier.

Luftfartstilsynet har gjennom året videreutviklet seg ytterligere mot en mer risiko- og ytelsesbasert tilnærming til sine oppgaver. Dette er iht. EASAs anbefalinger og

i tråd med deres arbeidsmetodikk. En slik tilnærming er også en forutsetning for å kunne løse stadig nye og mer omfattende oppdrag, samtidig som vi skal møte kravene til høyere effektivitet og produktivitet.

Luftfartstilsynet er for tiden inne i en fase med en voksende oppgaveportefølje. Det er særlig framveksten av områdene ubemannet luftfart, *cyber security*, og arbeid med null- og lavutslippsfri luftfart som bidrar til dette.

Summen av visjon, misjon, våre hovedmål og hovedstrategier.



Luftfartstilsynet i Bodø.

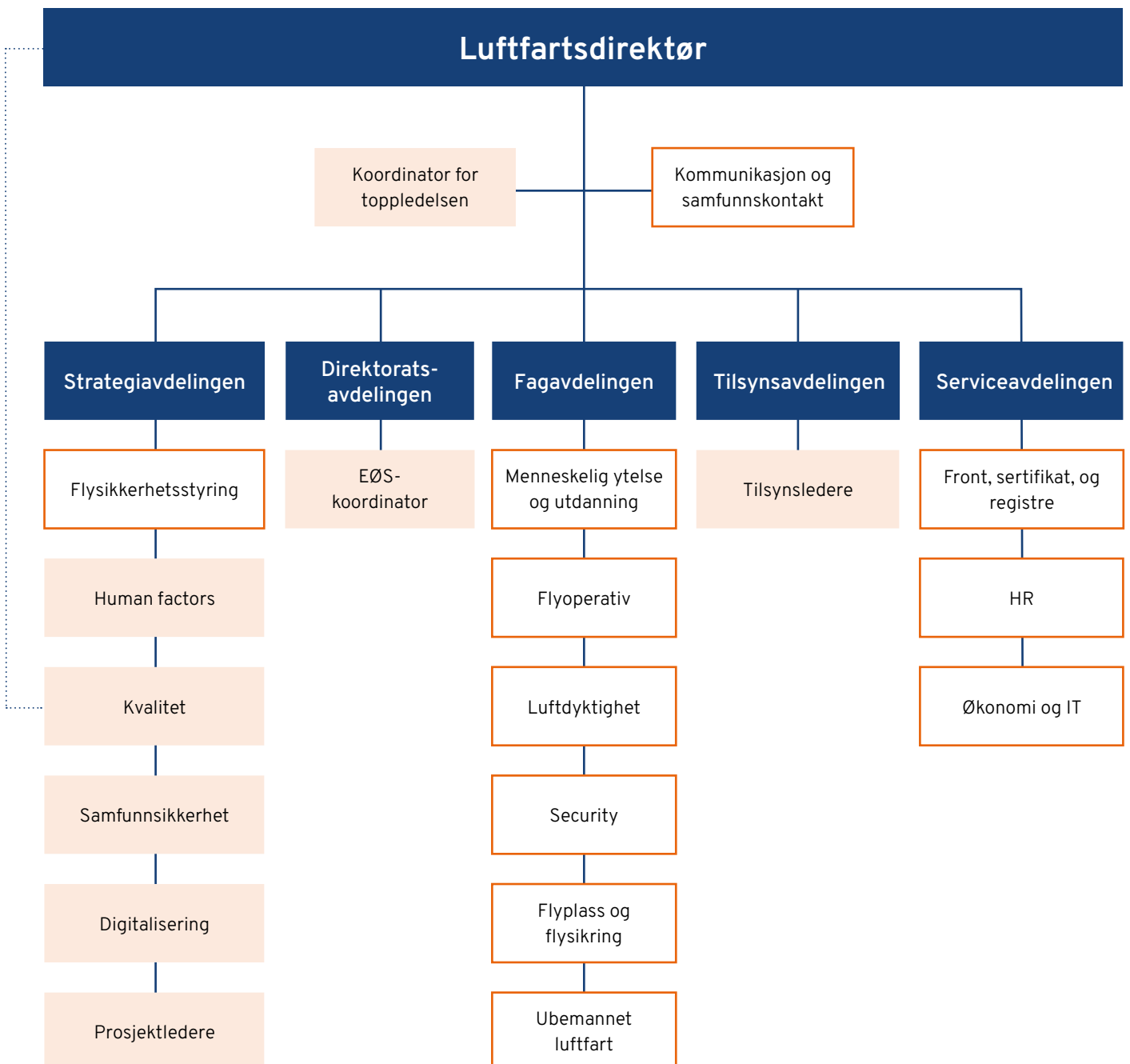
Foto: Deadline Media AS/Luftfartstilsynet

ORGANISASJONSKART

2.2 Organisasjon og ledelse

Luftfartsdirektør Lars Kobberstad utøver den daglige ledelsen av Luftfartstilsynet. Virksomheten består av fem avdelinger med i alt ti seksjoner. Hver avdeling ledes av en avdelingsdirektør. Luftfartsdirektør og avdelingsdirektørene utgjør ledergruppe

og kriseledelse. Luftfartstilsynet hadde i 2019 190 ansatte fordelt på 177 årsverk. Disse er i stor grad inspektører innenfor de ulike luftfartsfaglige områdene. I tillegg har vi personell innenfor flysikkerhetsstyring, offentlig forvaltning og administrasjon.



2.3 Presentasjon av utvalgte nøkkeltall og KPIer

Luftfartstilsynet har oppgaver innenfor ulike fagområder og antallet aktører og interessenter vil til enhver tid være med på å bestemme vår totale oppgaveportefølje.

I tabellen til høyre fremkommer volumtall for gjennomførte tilsyn pr. år, innenfor de ulike tilsynsområdene, som gjenspeiler dette.

Tilsynsområde

**Reduksjon på gjennomførte tilsyn innenfor trening, utdanning og rettighetshavere skyldes i hovedsak følgende:*

- *Antall såkalte 'sit-in' på kurs ble færre enn planlagt pga. lavere kursvirksomhet og noe nedprioritert grunnet inspektørkapasitet.*
- *Færre tilsyn av kontrollanter pga. overgang til programstyrings-verktøy (etablert f.o.m. 2020).*
- *Planlagte tilsyn med instruktører på Security erstattet med instruktørsamling. Risikovurdering gjort rundt dette*

***I hovedsak skyldes økningen av tilsyn på Security frakt flere tilsyn enn planlagt innenfor SLFF (sikkerhetsgodkjente leverandører til flyging) og UFS (utenlandske flyselskap).*

Tilsynsobjekter

**Det kom nytt DTO regelverk i 2019 som medførte opprettelse av DTOer (Declared Training Organisations).*

***Tallene på kontrollanter representerer antall hoder og ikke antall rettigheter.*

**** Årsak til nedgang i antall lufthavner fra 2018 til 2019 er at da det ble innført nytt DTO regelverk så var det en rekke lufthavner som ikke behøvde å opprettholde sin teknisk-operative godkjenning for å kunne ha skoleflyging.*

Tilsynsområde	2019	2018
Tung kommersiell rutetrafikk	79	69
Fixed wing-operatører	46	43
Innenlands helikopter	99	95
Offshore helikopter	33	21
Flyplass, flysikring, security – lufthavner og tjenesteytere	88	95
Trening, utdanning, rettighetshavere*	29	86
Security frakt**	199	137
Frittstående Part-145-, Part-M/CAMO- og Part-21-organisasjoner	18	17
Allmennfly og luftsport	13	23
Ubemannet luftfart	7	0
SUM	611	586

Tilsynsobjekter	2019	2018	2017
AOC-operatører	24	23	26
ATO	13	17	16
DTO*	36	N/A	N/A
Kontrollanter**	247	273	279
Flymedisinske senter	2	1	1
Flyleger	58	59	
Simulator	21	18	11
Tekniske skoler	7	7	8
Part-M (CAMO)	31	31	30
Part-145	30	29	29
Part-21	5	5	4
BSL-B	7	6	7
Flysikringsleverandører	11	11	11
Treningsorganisasjoner flygeledere	2	1	1
Lufthavner***	56	71	
Heliport	41	40	
Droner RO1	3 822	5 911	3 758
Droner RO2	158	173	290
Droner RO3c	125	117	112
Securityobjekter	637	653	639

Luftfartøy	2019	2018	2017
Flyteknikere	1 021	1 081	1171
Flygeledere	514	581	517
Pilotsertifikater kommersiell luftfart	2 436	2 357	2 367
Allmennflygersertifikater	1 346	1 411	1 464

Sertifikatholdere	2019	2018	2017
Motorfly	593	565	577
Helikopter	210	220	212
Seilfly/motorseilfly	75	85	77
Ballonger	7	7	7

Annen produksjon	2019	2018	2017
Innsynsbegjæringer	2 744	3 042	2 823
Innkome dokumenter	18 315	15 874	15 256
Innkome e-poster	29 299	23 992	23 906
Trafikktillatelser	782	950	930
Søknader om bakgrunnssjekk	10 983	12 153	11 479
Registrerte ulykker og hendelser*	9 754	9 815	7 435
Mediehenvelser	329	181	218

*Vi har en liten backlog på registrerte hendelser fra 2019, og endelig antall på registrerte ulykker og hendelser kan komme til å avvike noe fra dette tallet.

2.3.1 Nøkkeltall

Tall er oppgitt i løpende kroner.

Nøkkeltall	2019	2018	2017
Antall ansatte	190	185	180
Årsverk*	177	174	173
Samlet tildeling	232 733 000	229 081 000	224 219 000
Utnyttelsesgrad av bevilgningen	98,2 %	99,3 %	97,9 %
Driftsutgifter	229 079 741	228 924 065	219 125 653
Lønnsandel av driftsutgifter	76 %	73 %	72 %
Lønnsutgifter pr. årsverk*	982 110	961 639	925 651
Konsulentutgifter	3 186 874	7 627 956	8 630 158
Konsulentandel av driftsutgifter	1,0 %	3,0 %	4,0 %
Reiseutgifter	16 662 019	15 302 639	15 230 292
Reiseutgifter pr. årsverk*	94 136	87 946	88 036

*Beregning av utførte årsverk basert på ny definisjon fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet, jf. personalmelding: PM-2019-13.

Dette gjelder for årene 2017 – 2019. Dette påvirker alle nøkkeltall som er beregnet med tallet årsverk og er merket med *.

> Antall årsverk

Luftfartstilsynet har hatt en netto økning på 3 faktiske årsverk fra 2018 til 2019*. Økningen skyldes økt satsing innenfor området ubemannede luftfartøy (droner).

> Samlet tildeling

Samlet tildeling post 01 – 99 har økt med 3,6 millioner kroner fra 2018 til 2019 som er benyttet til satsing på området ubemannede luftfartøy (droner) og dekning av lønnsoppgjøret.

> Utnyttelsesgrad av bevilgningen

Nøkkeltall for utnyttelsesgrad av bevilgningen viser at Luftfartstilsynet har hatt en nedgang på 1,1 %-poeng fra 2018 til 2019. Endringen skyldes redusert kjøp av datautstyr og servere (større utskifting ble gjort i 2018), mindre vedlikehold/tilpasning av lokaler, mindre kjøp av inventar, mindre bruk av innleid konsulentbistand til utviklingsarbeid/IT-løsninger og organisasjonsutvikling, mindre bruk av innleid bistand i forbindelse med rekruttering, færre kostnader til møtevirksomhet og reduserte kostnader til telefoni som følge av ny fellesstatlig avtale. Samtidig har vi økte kostnader til lønn som følge av flere stillinger og høyere lønnskostnader pr. årsverk.

> Driftsutgifter

De totale driftsutgiftene har vært stabile og viser en liten økning på kr 155 000 fra 2018 til 2019. Samtidig ser vi en økning i lønnskostnader på kr 6,5 millioner kombinert med en nedgang i andre driftsutgifter på kr 6,4 millioner. Innenfor dette ligger en økning i lønnskostnaden med kr 3,7 mill. pga. flere årsverk og med kr 2,8 mill. som resultat av lønnsoppgjøret. Samtidig har vi en nedgang i andre driftsutgifter på kr 6,4 mill. som er et resultat av reduserte utgifter til konsulent, rekruttering, IT, samt lederutvikling.

> Lønnsandel av driftsutgifter

Lønnsandel av driftsutgifter har en økning på 3 %-poeng fra 2018 til 2019. Våre driftsutgifter er redusert, samtidig som antall årsverk og lønnsutgifter pr. årsverk er økt.

> Lønnsutgift per årsverk

En sammenligning av lønnsutgift pr. årsverk for 2018 og 2019 viser en økning på 2,2 %-poeng eller kr 20 741 pr. årsverk. I dette ligger det både lønnskompensasjon fra årets lønnsoppgjør samt lønn som virkemiddel for å rekruttere og beholde spisskompetanse. Kompetansekravene i det felles-europeiske regelverket medfører at vi må rekruttere inspektører fra privat flyindustri, noe som medfører et lønnspress.

> Reiseutgifter

Totale reiseutgifter har økt med 1,4 millioner kroner fra 2018 til 2019. Dette utgjør en økning på 9,1 % som skyldes økning i antall reiser som følge av tilsynsaktivitet knyttet til droner, en betydelig økning i priser på flyreiser og hotellovernatting, samt endret rutetilbud som medfører flere overnattinger på Gardermoen ifm. utenlandsreiser.

> KPI1 Årsverksutgift

Justert for endring som følge av ny definisjon for beregning av årsverk har årsverksutgiften økt med 2,2 % fra 2018 til 2019, en økning på 6,5 mill. fra 2018 til 2019.

> KPI2 Totalutgift per årsverk

Her ser vi en nedgang fra 2018 på kr 22 000 som skyldes at antall årsverk har økt med 3, samtidig som at totale kostnader har en liten økning fra 2018 til 2019 på kun kr 69 700,-. Dette gjenspeiles i at lønn har økt med 6,5 millioner samtidig med at vi ser en nedgang i driftskostnader på 6,4 millioner.

> KPI3 Lønnsutgiftsandel av totale utgifter

Utviklingen viser en økning på 3 % fra 2018 til 2019. Våre driftsutgifter er redusert, samtidig som antall årsverk og lønnsutgifter pr år årsverk har økt.

> KPI4 Andel av administrative utgifter

Andel administrative utgifter har gått ned med 3 % fra 2018 til 2019. Dette er et resultat av reduserte utgifter til konsulent, rekruttering, IT samt lederutvikling.

> KPI5 Administrative utgifter pr. årsverk:

Utgiften er redusert med 18 % fra 2018 til 2019, som i hovedsak skyldes reduserte kostnader til konsulent, rekruttering, IT samt lederutvikling.

2.3.2 Indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet med inndata*Tall er oppgitt i løpende kroner.*

KPI	Indikatorer	2019	2018	2017
	Årsverksutgift			
	Lønn og sosiale utgifter	173 833 535	167 325 266	160 137 611
	Antall årsverk	177	174	173
KPI1	Årsverksutgift*	982 110	961 639	925 651
	Totalutgift pr. årsverk			
	Sum totale utgifter	230 042 766	229 973 037	221 372 808
	Antall årsverk	177	174	173
KPI2	Totalutgift pr. årsverk*	1 299 677	1 321 684	1 279 612
	Lønnsutgiftsandel av totale utgifter			
	Lønn og sosiale utgifter	173 833 535	167 325 266	160 137 611
	Sum totale utgifter	230 042 776	229 973 037	221 372 808
KPI3	Lønnsutgiftsandel av totale utgifter	76 %	73 %	72 %
	Andel administrative utgifter			
	Administrative utgifter	37 178 760	44 760 470	42 667 659
	Sum totale utgifter	230 042 776	229 973 037	221 372 808
KPI4	Andel administrative utgifter	16 %	19 %	19 %
	Administrative utgifter per årsverk			
	Administrative utgifter	37 178 760	44 760 470	42 667 659
	Antall årsverk	177	174	173
KPI5	Administrative utgifter pr. årsverk*	210 049	257 244	246 634

**Beregning av utførte årsverk basert på ny definisjon fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet, jf. Personalmelding: PM-2019-13. Dette gjelder for årene 2017 - 2019.*

*Dette påvirker alle nøkkeltall som er beregnet med tallet årsverk og er merket med *.*

3. SIKKERHETSTILSTAND, AKTIVITETER OG RESULTATER

3.1 Sikkerhetsnivået i norsk luftfart skal være tilfredsstillende

3.1.1 Overordnet vurdering av sikkerhetstilstanden i norsk luftfart

Hovedmål 1 i tildelingsbrevet for 2019 er at sikkerhetsnivået i norsk luftfart skal være tilfredsstillende. Basert på gjennomførte tilsynsaktiviteter, våre individuelle vurderinger, godkjenningssaker og ulykkes- og hendelsesrapportering som det er redegjort for nedenfor, er det ingenfaktorer som skulle tilsi noen vesentlige endringer i den generelle flysikkerhetssituasjonen i Norge. Luftfartstilsynet anser derfor sikkerhetstilstanden i norsk luftfart i 2019 som akseptabel.

3.1.2 Sikkerhetsinformasjon

Ulykker

Luftfartstilsynets oversikt omfatter både ulykker med norske luftfartøy, uavhengig av hvor ulykken skjer, og ulykker som skjer i Norge med utenlandske luftfartøy. Begge deler omtales som norsk luftfart. Generelt er det stor forskjell i antall ulykker i ulike deler av luftfarten – de fleste ulykkene skjer innen privatflyging. I 2019 inntraff det 15 ulykker med konvensjonelle luftfartøy (fly og helikopter) i norsk luftfart. Fire av ulykkene var fatale, og i alt mistet ti personer livet.

Innlands helikopter er en mer ulykkesutsatt sektor og ble rammet av 3 ulykker i 2019. Den dypt tragiske helikopterulykken ved Alta 31. august, hvor seks mennesker omkom i et totalhavari er, målt i antall omkomne personer, den verste ulykken med norskregistrert, innenlands helikopter så langt våre oversikter strekker seg (1993). Helitrans AS drev med rundflyging av passasjerer i forbindelse med en festival i Alta. Helikopteret var nytt og hadde kun 79 flytimer på ulykkestidspunktet. Det var av typen AS 350/H125, som er den vanligste helikoptertypen i denne sektoren. EASA sendte i september ut en *Emergency Alert Service Bulletin* som krevde at opera-

tørene måtte sjekke boltene i en kobling mellom motor og girkasse før helikoptrene kunne settes i drift. Det ble ikke påvist noen uregelmessigheter på de norske fartøyene. Saken utredes fortsatt av Statens havari-kommisjon for transport. To ulykker skjedde med svenske helikoptre, uten at noen omkom.

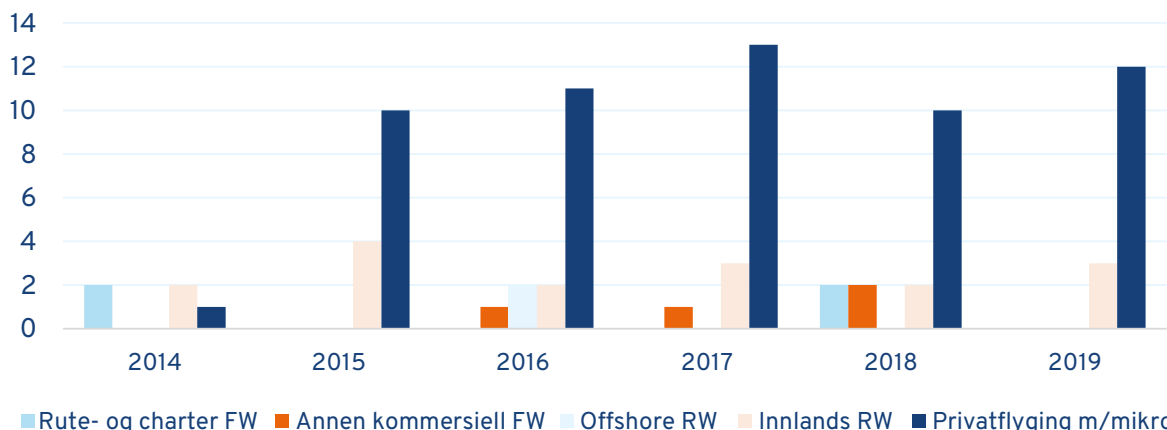
Det var ingen ulykker med kommersielle fly eller offshore helikopter i 2019. Det er disse sektorene som utgjør de store transportstrømmene av passasjerer i norsk luftfart. Det var ingen fatale eller alvorlige personskader i denne delen av norsk luftfart i 2019, men 36 personer ble lettere skadet, alle innen ruteflyging. Turbulens er den hyppigste årsaken til lettere personskader i forbindelse med ruteflyging, og det er oftest kabinbesetningen, men også noen passasjerer, som blir skadet. En passasjer falt på vei ned fra utgangen, før vedkommende kom inn i ruteflyet, og omkom senere. Dette anses imidlertid ikke som en luftfartsulykke.

I 2019 var det 12 ulykker innen privatflyging, hvorav tre ulykker var fatale og i alt fire personer mistet livet. Fire av de 12 ulykkene skjedde med helikopter, og to av helikoptrene var utenlandskregistrerte. Bare en av ulykkene innen privat helikopterflyging var fatal: To personer omkom da et norskregistrert helikopter havarerte i bratt fjellterreng nord for Røldal skisenter.

Det skjedde én ulykke med seilfly i 2019. Piloten, som var alene om bord, omkom etter å ha mistet kontroll over flyet i skiftende værforhold.

Det var syv ulykker med privat motorfly i 2019, og en person omkom. Det skjedde under et søk-oppdrag da et fly fikk motorproblemer og måtte nødlande på åpent hav.

Ulykker - norske og utenlandske fartøy



Antall ulykker i ulike deler av norsk luftfart.

Fire av ulykkene skjedde i forbindelse med landing. Norges første elfly var også involvert i en ulykke, uten at noen ble skadet. Et av flyene som forulykket var svenskregistrert, de øvrige var norskregistrerte.

Luftfartstilsynet har ikke mottatt rapport om noen ulykker med mikrolett luftfartøy i 2019, men slike ulykker skal bare rapporteres til oss dersom noen ble alvorlig skadet eller omkom. Vi mottok rapport om en ulykke med drone, men heller ikke for slike luftfartøy har Luftfartstilsynet komplett oversikt. Det skyldes begrensninger i rapporteringsplikten gitt i luftfartsloven.

skal rapporteres, at det oppleves som tungvint å rapportere, at man ikke forstår viktigheten av å rapportere og at man ikke har tid til å rapportere. En viktig oppgave for Luftfartstilsynet er å øke aktørenes evne og vilje til å rapportere. Det gjør vi bl.a. gjennom bedret dialog, informasjon og tilsynsaktiviteter. I 2019 har vi publisert retningslinjer for aktørene knyttet både til rent tekniske spørsmål og til innholdet i rapporter (hvilke opplysninger skal ulike saksrapporter ha). Disse retningslinjene vil vi utvikle videre i tiden framover.

Status flysikkerhetsmål

I det norske flysikkerhetsprogrammet av 27. juni 2017 framkommer det flysikkerhetsmål for kommersiell luftfart i Norge.

For perioden 2017 – 2019, de tre første årene i målperioden, så er faktisk ulykkesraten lavere enn målsatt maksimalrate innenfor alle områdene. Raten innen offshore helikopter for de siste fem årene speiler Turøy-ulykken som fant sted i 2016.

Type flygning	2019			2018		
	Omkomne	Alvorlig skade	Lettere skade	Omkomne	Alvorlig skade	Lettere skade
Ruteflygning	1*		35		1	34
Annen kommersiell luftfart med fly						
Offshore helikopter						
Innlands helikopter	6		1			2
Privatflyging	4	2	6	7		3
Droner						
Totalt	11	2	42	7	1	39

Antall personer som ble skadet i norsk luftfart i 2019 og 2020. (*En person omkom etter å ha falt i trappen ned fra avgangshallen, på veg inn i et rutefly. Dette regnes ikke som en luftfartsulykke.)

Rapportering

Luftfartstilsynet har for 2019 mottatt 9 754 rapporter om luftfartstilfeller: At vi ikke får rapportert inn alle hendelsene, gjør at vi ikke får oversikt over alle problemområdene. Oversikt er viktig for å kunne forebygge ulykker. Antallet er på nivå med 2018 hvor vi mottok 9 815 rapporter. Vi har imidlertid grunn til å tro at det fortsatt er en del underrapportering av luftfartstilfeller.

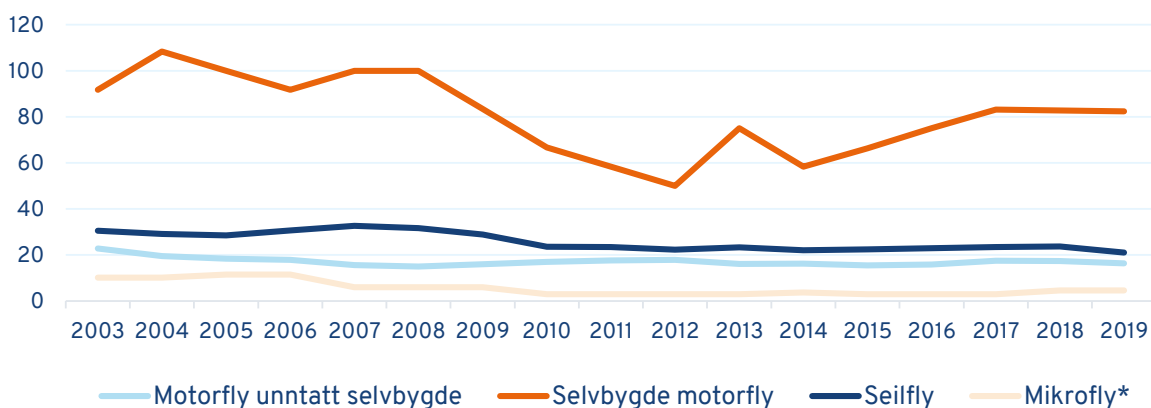
Årsakene til underrapportering er trolig sammensatte og handler om bl.a. mangelfull forståelse av hva som

Sektor	Mål 2017 – 2021	Rate de siste 5 år – 2019*	Siste målperiode – 2019*
Tunge CAT-fly	0,2	0,05	0,08
Lette, kommersielle fly	1,0	1,07	0,85
Offshore helikopter	0,0	0,80	0,00
Innlands helikopter	1,0	0,92	0,66

*Foreløpige tall siden endelig antall landinger i 2019 ikke er klare. Kun ulykker med norske selskap/luftfartøy inngår i materialet, både hva gjelder mål og faktiske rater.

Ulykkesrater, dvs. antall ulykker pr. 100 000 flytimer, innen privatflyging, for ulike typer luftfartøy.
For mikrofly (merket med *) angir figuren fatal ulykkesrate, dvs. antall ulykker der en eller flere omkom pr. 100 000 flytimer.

Ulykkesrater* pr. 100 000 flytimer



Luftfartstilsynet mener at flysikkerheten innen privatflyging kan og må bli bedre. Derfor fastsatte vi i 2019 flysikkerhetsmål også for dette segmentet:

- Selvbygde motorfly: Mål om ulykkesfrekvens under 60 ulykker pr. 100 000 flytimer for årene 2019 – 2028 sett under ett
- Privat motorfly, unntatt selvbygde: Mål om ulykkesfrekvens under 13 ulykker pr. 100 000 flytimer for årene 2019 – 2028 sett under ett
- Mikrofly luftfartøy: Mål om fatal ulykkesfrekvens under 2 fatale ulykker pr. 100 000 flytimer i perioden 2019 – 2028 sett under ett
- Seilfly: Mål om ulykkesfrekvens under 20 ulykker pr. 100 000 flytimer for årene 2019 – 2028 sett under ett

Målene for privatflyging ble fastsatt i dialog med Norges Luftsportsforbund (NLF) og andre sentrale aktører innenfor privatflysegmentet. For privat helikopter har vi ikke tilstrekkelig datagrunnlag til å fastsette tilsvarende mål.

3.1.3 Implementering av det norske flysikkerhetsprogrammet

Luftfartstilsynet vedtok i juni 2018 et sett av milepæler for videreutvikling av det norske flysikkerhetsprogrammet. Disse milepælene er i tråd med det generelle utviklingsarbeidet som pågår og omfatter bl.a. videreutvikling av risikobasert tilsyn (nærmere beskrevet under) og mer systematisk tilnærming til kompetanse.

Videreutvikling av risikobasert tilsyn pågår med bakgrunn i EASAs krav.

« Arbeidet med ny sikkerhetsstudie for offshore helikopter – HSS-4 ble igangsatt i 2019 og forventes ferdigstilt i løpet av mars 2021 »

For organisasjoner/flyselskaper som er godkjent eller sertifisert av nasjonale myndigheter skal tilsynsprogrammene være basert på:

- vurderinger av risiko knyttet til organisasjonenes egenart
- kompleksiteten i operasjonene
- resultatene fra gjennomførte tilsynsaktiviteter
- eventuelle endringsprosesser som myndigheten er kjent med.

Luftfartstilsynet har utviklet en metodikk for å kunne lage risikoprofil for organisasjonene der disse faktorene inngår.

Etablering av tilsynslag og utarbeidelse av risikoprofiler har bidratt til mer risikobasert tilnærming av tilsynsaktiviteter. Erfaringer så langt har vist at det er behov for å videreutvikle metoden, og gjennom en ny metodikk skal Luftfartstilsynet bedre kunne fastsette en operatørs risikoprofil basert på organisatorisk og operasjonell risiko, organisasjonens *Safety Management System* og samlet sikkerhetsytelse.

Resultatene som fremkommer i risikoprofilen skal tas i betraktning når tilsynsplanen for hver organisasjon/hvert flyselskap fastsettes.

Ved å etablere en helhetlig tilnærming med fokus på disse beskrevne sammenhengene vil Luftfartstilsynet i større grad kunne vurdere og fokusere på ytelsen – hvor effektivt organisasjonen/flyselskapet tilfredsstillere regelverkskravene og ikke bare om organisasjonen/flyselskapet er i samsvar med regelverkskravene. Luftfartstilsynet vil også i større grad vektlegge dialog om sikkerhetsutfordringer i kontaktmøter med organisasjonene.

Intensjonen er at Luftfartstilsynet kan rette oppmerksomheten mot organisasjoner/flyselskaper som krever høyere oppmerksomhet.

anvende relevant informasjon. Et konkret utviklingssteg i denne sammenheng er at vi i oktober 2019 samlet safety managers (eller tilsvarende) i de norske ruteflyselskapene og i Avinor-konsernet sammen med en representant fra Statens havarikommisjon for transport. Gruppen, som blir benevnt «SAFE 360», drøftet hva som er de største utfordringene i norsk luftfart med utgangspunkt i hva vi har sett fra hvert vårt ståsted, og hvordan aktørene og Luftfartstilsynet kan møte disse utfordringene.

Denne type dialog er ønsket av operatørene, og forumet vil fortsette sitt arbeide gjennom halvårlige møter.

Også internt har vi fortsatt drift og utvikling av SRM-prosessen 2019. Blant sakene vi har behandlet er temaer som farlig gods, av-/antiising, rullebaneinntrengning og terrengkonflikt, men vi har også drøftet hvordan Luftfartstilsynet skal adressere tilstanden innen privatflyging generelt og mer spesifikt knyttet til passasjersikkerheten innen privatflyging. Luftfartstilsynet skal arbeide for at publikum skal gjøres bevisst den risikoen man utsetter seg for dersom man velger å være passasjer i privat luftfart. Vi vil i nasjonalt regelverk innarbeide krav om at piloten skal orientere om dette.

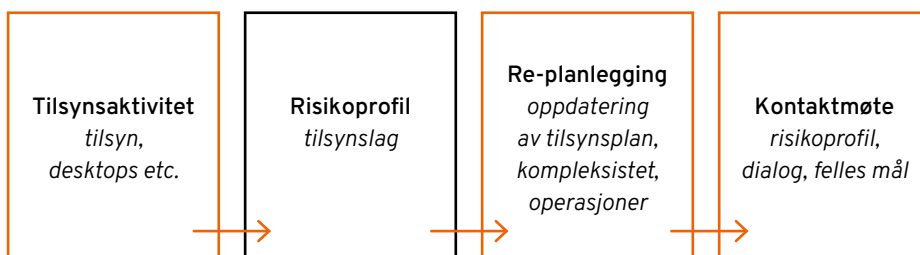
Vi skal lage retningslinjer for hva som skal inngå i orienteringen og vi vil jobbe for at tilsvarende krav også tas med i relevant europeisk regelverk. Som et ledd i SRM-prosessen har vi også vurdert hvilke oppgaver rettet til medlemslandene (*Member State Tasks*) i den europeiske flysikkerhetsplanen (European Plan for Aviation Safety, EPAS) vi skal prioritere.

3.1.4 Øke sikkerheten innen offshore og innlandshelikopter

Regelverksarbeid

For å øke flysikkerheten ved flyging i områder hvor omgivelsene er krevende, har Luftfartstilsynet i 2019 utarbeidet utkast til forskrift om luftfartsoperasjoner i visse områder med særlig risiko. Saken ble sendt på høring 9. desember 2019. Reglene skal bedre sikkerheten for flygingen og muligheten for overlevelse ved en luftfartsulykke i områder med krevende klimatiske og geografiske forhold. Reglene tar sikte på å særlig bedre sikkerheten for passasjerflygning med helikopter over områder med kalde vanntemperaturer og på Svalbard. I de gjeldende felleseuropeiske reglene er slike

Luftfartstilsynets
tilsynsprosess



En langsiktig og en viktig bestanddel både i SRM-prosessen (*Safety Risk Management*) og Luftfartstilsynets arbeid for øvrig, er å etablere nye samarbeidsformer med eksterne aktører for å samle, analysere og

sikkerhetsregler i hovedsak innrettet mot offshore helikopteroperasjoner og ikke for annen passasjertrafikk med helikopter nærmere land, slik som helikopterruten mellom Værøy og Bodø. Dette medfører blant annet at redningsutstyr slik som liv-vester og redningsflåter ikke er påbudt å ha ombord i luftfartøyet. De foreslåtte reglene skal lukke dette sikkerhetsgapet. Reglene skal også ivareta sikkerhetstilrådingene i SHTs rapport 2020/04, hvor åtte personer omkom da et helikopter av typen Mil Mi 8AMT gikk ned i Isfjorden på Svalbard.

I 2019 har Luftfartstilsynet revidert regelverket for bruk av helikopterdekk offshore og vedtatt forskrift om luftfart med helikopter – bruk av offshore helikopterdekk. Målet har vært at Norge skal ha robuste og oppdaterte sikkerhetsregler på området, som også ivaretar behovet for norsk tilsynskontroll.

Når det gjelder bruk av offshore helikopterdekk er det gjennom dagens luftfartslov kun anledning til å regulere helikopteroperatørens operative virksomhet, dvs. selve flygingene. Dette innebærer at kravene må speiles gjennom forskrift til petroleumsloven (innretningsforskriften) og forskrift til skipssikkerhetsloven (helidekkforskriften) for å etablere krav overfor eier av innretningen eller skipet. Innretningsforskriften er oppdatert som følge av den forskriften Luftfartstilsynet vedtok i 2019, men ikke helidekkforskriften. Det er utfordrende at kravene ikke faktisk er like for eier av skipet og helikopteroperatørene. Videre er det utfordrende at det til en viss grad er forskjell i hvordan de tre involverte myndighetene fortolker enkelte krav.

Offshore helikopter

For offshore helikoptervirksomhet ble alle tilsynsaktiviteter utført som planlagt. Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel (SF) avholdt fire ordinære møter i 2019. Tema som har vært behandlet er blant annet havvind-prosjekt på Tampen, nasjonal implementering av HOFO-regelverk og tilpasninger i en overgangsperiode, implementering av revidert nasjonal forskrift for operasjoner til helikopterdekk, nye utfordringer for helikoptertrafikken, operasjoner i Barentshavet, nasjonale og internasjonale militærøvelser som påvirker helikopteroperasjonene inkludert russisk aktivitet og forstyrning av navigasjonssignaler, arbeidet med HSS-4,

Petroleumstilsynets rapport om risikonivå i norsk petroleumsvirksomhet (RNNP), håndtering av helikopterdekk i selskapenes ledelsessystem og sammensetning og arbeidsmåte for Samarbeidsforum.

Arbeidet med ny sikkerhetsstudie for offshore helikopter – HSS-4 ble igangsatt i 2019 og forventes ferdigstilt i løpet av mars 2021. Etter en prøveperiode ble det publisert retningslinjer for sjøgangs-begrensninger i AIC (*Aeronautical Information Circular*). Dette begrenser muligheten til å gjennomføre flyginger når det er mye sjø. De publiserte retningslinjene gir anledning til flyging i større sjø på dagtid enn det som gjelder i en del andre europeiske stater med EASA-regelverk. Dette er et resultat av et godt samarbeid mellom alle involverte parter og anses som en praktisk tilpasning til operasjoner under de noe mer krevende forholdene som eksisterer på norsk kontinentalsokkel.

Det gjenstår fortsatt noen elementer når det gjelder full implementering av alle krav i nasjonalt regelverk for offshoreoperasjoner. Siden ikrafttredelsesdato har det vært innvilget unntak (AltMoC/dispensasjon) for krav som gjelder nød-pusteutstyr og måling av passasjerstørrelse for vurdering av seteplassering. Unntakene er understøttet av risikovurderinger som konkluderer med at virkningen på risikonivået av disse tiltakene er neglisjerbar i vanlig tilbringertjeneste. Disse unntakene gjelder foreløpig fram til 1.7.2021. Tilsvarende gjelder for losflyging.

Luftfartstilsynet er bistandsmyndighet for Petroleumstilsynet når det gjelder tilsyn med helikopterdekk. Luftfartstilsynet har gjennom 2019 hatt flere møter med Petroleumstilsynet for å få en bedre planlegging og gjennomføring av disse tilsynsaktivitetene. Når det gjelder planlegging og samarbeid har dette gitt resultater i form av en bedre struktur og planlegging, men Luftfartstilsynet har ikke fått gjennomslag for innspill vedrørende tilsynsfrekvens på helikopterdekkene. Det er fortsatt bare et begrenset antall av helikopterdekkene som blir inspisert og på mange helikopterdekk har Luftfartstilsynet aldri vært på tilsyn. Helikopteroperatørene har tatt dette opp som en problemstilling fordi de opplever at det kan være vanskelig å få lukket avvik. Tilsynsfrekvens på helikopterdekkene, som fastsettes av Petroleumstilsynet, vil



Foto: Tom Haga Oseberg/Norsk olje og gass.

fortsatt ligge på et lavt nivå. I tillegg fikk Petroleumsstilsynet helikopter-operativ bistand relatert til operasjoner ved personelltransport og søk- og redning (SAR) i Barentshavet. Dette dreide seg om tilsyn med etablering, gjennomføring og sikring av helikopteroperasjoner og baser for petroleumsaktiviteter i Barentshavet.

Luftfartstilsynet følger også opp overvåking, kommunikasjon og navigasjon i nordområdene og Avinor Flysikring AS sin etablering av satellittbasert ADS-B for overvåking av offshore trafikk i Barentshavet. Dette vil gi økt sikkerhet for helikoptertrafikk i disse områdene.

Innlandshelikopter

Alle planlagte tilsynsaktiviteter for innlands-helikopter ble gjennomført i 2019. I tillegg ble det gjennomført 20 uanmeldte inspeksjoner i felt (RAMP). Totalt sett er det gjennomført 99 tilsyn innen dette området i 2019.

Flysikkerhetsforum for innenlands-helikopter (FsF) har gjennomført kun to møter i 2019. En hovedårsak til dette var at årets to siste møter ble slått sammen til ett slik at vi hadde økonomiske ressurser til å invitere innlandsoperatørene med til Helsinki for å prøve den nye simulatoren for den mest brukte helikoptertypen. Bruk av simulator for flygertrening har vært en prioritert oppgave for FsF i flere år.

Regelverket stiller krav om at simulator skal benyttes for trening dersom godkjent

simulator er tilgjengelig, hvilket frem til nå ikke har vært tilfellet. Simulatorene som er etablert i Finland bidrar til at det nå kan stilles krav til simulatortrening. Det har vært viktig både for Luftfartstilsynet og FsF at operatørene forholder seg til dette treningskravet på en god måte. Besøket var svært vellykket og operatørene er nå i gang med å utvikle treningsprogrammer og avtaler for bruk av simulator.

Andre oppgaver for FsF har vært å delta på REN (Rasjonell Elektrisk Nettvirksomhet – et selskap eid av 50 % norske netteiere) sitt arbeide med å utvikle bedre standarder for kraftlinjeeiere i deres bruk av helikopter. Bakgrunnen for dette samarbeidet har vært flere nestenulykker under linjeinspeksjon.

3.1.5 Forslag til revidert luftromsforskrift

Luftfartstilsynet sendte på slutten av 2019 et forslag til ny forskrift om luftroms-organisering på høring. Utkastet til forskrift er basert på et tverrfaglig samarbeid internt i Luftfartstilsynet, og på innspill fra en ekstern referansegruppe bestående av representanter fra en rekke sentrale aktører og interessegrupper.

Regelverket er blant annet forsøkt forenklet så langt som mulig, og gjort mer lesbart og pedagogisk. Videre er regelverket skrevet med blick til fremtidige utfordringer i luftfarten, særskilt ubemannet luftfart.

Høringsfristen for forslaget til ny forskrift er satt til 27. mars 2020. Luftfartstilsynet har ambisjon om å få oversendt innstilling

til Samferdselsdepartementet om vedtakelse av ny forskrift før sommeren 2020.

3.1.6 Ubemannet luftfart – økt kompetanse og kapasitet

Seksjon for ubemannet luftfart har gjennom 2019 ansatt 3 nye medarbeidere. Det legges stor vekt på opplæring og utdanning for å gjøre fagområdet i stand til å håndtere EASA-regelverket som forventes å tre i kraft i Norge siste halvdel av 2020. Kompetansekrav til inspektørene er i liten grad beskrevet i regelverket så det er derfor utviklet et kompetanseprogram med både intern og ekstern opplæring og kursing. Det vektlegges at inspektørene skal ha operativ kompetanse og erfaring. Luftfartstilsynet samarbeider med de andre nordiske landene med å harmonisere arbeidet med implementering av nytt regelverk.

Saksbehandlingstiden for ubemannet luftfart har vært høy gjennom året men blir kortere etter hvert som nye medarbeidere fases inn.

Det har også gjennom 2019 blitt utviklet metodikk for risikobasert tilsyn for dette segmentet. Det ble utført syv operative tilsyn i 2019. Formålet var å teste tilsynsmetodikken og å lære opp nye inspektører.

Luftfartstilsynet har god kommunikasjon med markedet og sender jevnlig ut sikkerhetsbrev til brukerne. I tillegg deltar vi på



konferanser og møter og stiller opp som foredragsholdere når vi har mulighet til å prioritere det.

3.1.7 Integrering av human factors i flysikkerhetsprosessen og videreføring av prosjekt knyttet til rusmiddelbruk

Human factors

Luftfartstilsynet har satt fokus på human factors og en strukturert tilnærming til fagområdet gjennom egne fagpersoner, fagmøter og SRM-arbeidet.

Luftfartstilsynet deltar i EASAs HF CAG¹ gruppe. Under Luftfartskonferansen 2019 hadde vi et eget seminar for bransjen om *human factors*. Det er gjennom 2019 etablert nærmere kontakt med svenske luftfartsmyndigheter for erfaringsutveksling og vi har avstemt at arbeidsmetoder, omfang og strategi i stor grad samsvarer.

Fatigue som sikkerhetstema har vært prioritert. Tolv ulike oppfølgingspunkter er identifisert. Gjennom HumP-FDM prosjektet har Luftfartstilsynet undersøkt hvilken effekt analyse av flight data (FDM) kan ha for flysikkerhetsprosessen. En milepæl er at det ble innvilget finansiering fra Forskningsrådet for HumP-FDM prosjektet. Luftfartstilsynet deltar i prosjektet gjennom medlemskap i styringsgruppen. Luftfartstilsynet har i 2019 initiert og startet opp arbeid med å undersøke mulig underrapportering om flymedisinske forhold. Operatørvarsling om helsemessig usikkerhet er fremmet i

SRM-prosessen som en direkte etterfølger av arbeidet etter Germanwings-ulykken og spilles samtidig inn til ICAO gjennom deltakelse i ICAO *Mental Health*-arbeidsgruppen.

Prosjektet knyttet til rusmiddelbruk i luftfart

Den 31. januar 2019 trådte forskrift om gjennomføring av rusmiddeltesting og forbud mot å tjenestegjøre i ruspåvirket tilstand for personell i luftfarten i kraft.

Forskriften utvider luftfartslovens forbud om ruspåvirkning mv. til å også omfatte flyteknisk personell, personell i flysikringstjenesten og i bakketjenesten som har oppgaver av betydning for flysikkerheten. Forskriften gir også politiet hjemmel til å foreta tilfeldig ruskontroll av disse personellgruppene.

Den 13. november 2019 ble forskrift om endring av luftfartsoperasjoner (BSL D 1-1) vedtatt. Forskriften innfører tiltak for å motvirke rus og mentale helseproblemer som sikkerhetsrisiko i luftfarten.

Hovedlinjene er at det fra august 2020 stilles krav om rusforebyggende tiltak hos luftfartsselskaper og krav til at medlemslandene utfører tilfeldige rustester av flygebesetninger. Sammen med en endring i Part-MED-regelverket tidligere i 2019 har Luftfartstilsynet nå nødvendige hjemler til å dimensjonere nasjonalt program for rus-testing i luftfarten også gjennom medisinsk

sertifisering. Nasjonalt program for rus-testing ble ikke ferdigstilt i 2019, men vil senest være på plass før august 2020.

Politidirektoratet sendte oktober 2019 iverksettelsesbrev vedrørende pilot for ruskontroller ved Flesland, Værnes og Tromsø lufthavn etter modell fra Oslo lufthavn. Gardermoen politistasjon kontrollerte i 2019 i alt 730 fly og 3 976 besetningsmedlemmer. Det ble avdekket ett forhold og opprettet anmeldelse etter luftfartslovens § 6-11/6-12 på en kabinansatt i august.

Vi avventer også Helse- og omsorgsdepartementets arbeid med å utvide helsepersonellovens § 34 som skal sikre at helsepersonell får adgang til å melde fra til offentlige myndigheter ved visse helsesvekkelser som kan være til fare for flysikkerheten. Luftfartstilsynet har bidratt med innspill til høringsnotatet.

3.1.8 HMS-undersøkelse om arbeidsforholdene i norsk luftfart

I samråd med SD er arbeidsmiljøundersøkelsen som var planlagt for 2019 utsatt til 2020 siden det i første kvartal 2019 er gjennomført en delvis overlappende undersøkelse av Arbeidsforskningsinstituttet (AFI) på bestilling fra SD for Luftfartstutvalget.

¹Human Factors Collaborative Analysis Group, en ekspertgruppe som skal analysere flysikkerheten med tanke på human factors, overvåke tilstanden på området og identifisere ev. sikkerhetsmessige utfordringer

3.1.9 Tilrettelegging for sikker allmennflyging

Det har i 2019 vært en begrenset tilsynsaktivitet for allmennflysegmentet, men det jobbes med å få implementert en mer systematisk tilsynsoppfølging innenfor alle deler av allmennflysegmentet. Det har vært stort fokus på sikkerhetsinformasjon både gjennom deltagelse på møter og seminarer, gjennom utgivelse av sikkerhetsprodukter og gjennom viderefremidling av EASA sine utgivelser.

VFR-guiden er oppdatert og distribuert både gjennom sosiale medier og vår internettside og sikkerhetsinformasjon fra EASA er oversatt til norsk og distribuert. Det er også utarbeidet veiledere som ligger tilgjengelig på våre nettsider. I mars arrangerte luftfartstilsynet en egen GA-konferanse med over 100 deltagere. Denne konferansen hadde fokus på sikkerhet og videreføres i 2020. Luftfartstilsynet har godkjent modellflyhåndboken som sikkerhetssystem for modellfly iht. kravene som er gitt i forskrift for luftfartøy som ikke har fører om bord. Dette er det første sikkerhetssystemet som er godkjent for modellfly.

EASA innførte i april 2019 nytt regelverk om *Declared Training Organisation* (DTO) gjeldende for utdanning av privatflygere opp til og med PPL-sertifikat (*Private Pilot License*). Dette regelverket dekker et område som tidligere var regulert gjennom nasjonale forskrifter om flyskolevirksomhet for såkalte registrerte fasiliteter (RF). Hensikten med regelverket er primært å bedre sikkerhetsytelsen i utdanningen i GA-segmentet, samt å fasilitere standardisering av utdanning og tilsynsvirksomhet.

En utdanningsorganisasjon som driver utdanning kan, på bakgrunn av bestemmelsene i DTO-regelverket, starte utdanning etter å ha sendt en erklæring til luftfartsmyndigheten. Innholdet i erklæringen reguleres i regelverket.

Dette til forskjell fra en organisasjon som utdanner til en høyere sertifikatklasse, som fremdeles må ha en godkjenning fra luftfartsmyndigheten før oppstart av virksomheten. Det er krav til tilsynsvirksomhet rettet mot DTO-ene som tidligere ikke fantes. I tillegg skal Luftfartstilsynet motta og vurdere årlige rapporter fra DTO-ene som blant annet brukes som grunnlag for et risikobasert tilsynsregime. Det er nå 36 DTO-er meldt inn til Luftfartstilsynet. Luftfartstilsynet har mot slutten av 2019 startet tilsyn med DTO-ene, og vi gjennomførte fire tilsyn i oppstartsåret. For 2020 og senere år er det planlagt med ca. seks risikobaserte DTO-tilsyn årlig, noe som vil dekke alle DTO-ene innenfor regelverkskravet om minimum ett tilsyn pr. 6. år. Resultatene etter tilsynsaktiviteten så langt er at det ikke er funnet avvik under tilsynene som truer flysikkerheten. Hovedinntrykket er at det gjøres mye godt sikkerhetsarbeid i DTO-ene og at skolene setter pris på kontakten med Luftfartstilsynet.

3.1.10 GNSS-forstyrrelser

Luftfartstilsynet har deltatt i en arbeidsgruppe ledet av Samferdselsdepartementet som skulle se på sårbarheten i de ulike sektorene, konsekvenser av bortfall av GNSS (*Global Navigation Satellite Systems*)-signalers eventuelle skader på kort og lang sikt, hendeshåndtering, informasjonsgang og varslingsrutiner

innenfor hver sektor, samt varsling og koordinering mellom sektorene.

Arbeidsgruppen har utarbeidet en rapport som skal drøftes på et stats-sekretærmøte. GNSS/GPS rapporten vil bli fulgt opp i regjeringens arbeid med norsk lufttomsstrategi. Det er i tillegg utarbeidet et utkast til tverrsektorielle varslingsrutiner ved forstyrrelser som forplikter alle etatene. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet (*Nkom*) er en viktig ressurs ved denne type hendelser og Luftfartstilsynet har etablert tett samarbeid med Nkom. Både Avinor AS, Avinor Flysikring og Luftfartstilsynet har allerede etablert rutiner for å håndtere varsling ved situasjoner med GNSS-forstyrrelser.

3.1.11 Bidrag til oppfølging og implementering av SDs nasjonale navigasjonsstrategi

Luftfartstilsynet har i februar 2020 ferdigstilt utkast til navigasjonsstrategi der høringsinnspill er vurdert. Arbeidet ble ikke ferdigstilt i 2019, blant annet fordi det var svært mange høringsinnspill som skulle vurderes og vektet. Rapport om helikopteroperasjoner i nordområdene og Romsenterets PNT-strategi er hensyntatt, for å forsikre at navigasjonsstrategien ikke motsier disse.

Utkast til navigasjonsstrategi er oversendt til Samferdselsdepartementet for gjennomgang og denne må ses i sammenheng med arbeidet med norsk lufttomsstrategi samt GNSS/GPS rapporten. Luftfartstilsynet avventer nærmere bestilling vedrørende videre oppfølging og implementering av departementets nasjonale navigasjonsstrategi.

3.2 Samfunnssikkerhet og beredskap

Samfunnssikkerhet er et bredt fagområde som omfatter ivaretagelse av befolkningens liv, helse og trygghet, og sikring av sentrale samfunnsfunksjoner og viktig infrastruktur, og andre samfunnsmessige interesser, mot skade². Samfunnssikkerhet ivaretas både gjennom forebyggende virksomhet for å redusere risiko for at en uønsket hendelse finner sted og gjennom krisehåndtering dersom en uønsket hendelse likevel har inntruffet. Fagområdet omfatter både villede handlinger, blant annet terror og annen kriminalitet, samt andre hendelser, som for eksempel pandemi og digital sikkerhet.

3.2.1 Oversikt over risiko- og sårbarhetsbildet innen luftfartssektoren

Luftfartstilsynet har i 2019 avholdt fire møter i Sikkerhetsrådet for luftfarten. En sentral del av møtene er oppdatering på trusselbildet fra Politiets sikkerhetstjeneste. Luftfartstilsynet deltar i arbeidsgrupper både på europeisk og internasjonalt nivå, hvor formålet er å vurdere risiko forbundet med luftfart.

I juni 2019 distribuerte Luftfartstilsynet sin scenariobaserte risikovurdering for luftfarten. Luftfartstilsynet leverte i 2019 sitt bidrag til Samferdselsdepartementets arbeid med en overordnet ROS-analyse av transportsektoren. I denne analysen fremhevet vi ulike sikkerhetstemaer som vi ønsket å fokusere spesielt på fremover. Sikkerhetstemaene fremkommer etter en analyse av relevante data, hvor blant annet kunnskap om innrapporterte hendelser spiller en viktig rolle. Denne prosessen, *Safety Risk Management*, videreutvikles kontinuerlig.

Tilsammen er det som nevnes over med på å gi en god oversikt over risikobildet innen luftfartssektoren, knyttet til både utilsiktede og tilsiktede hendelser.

3.2.2 Sikring av kritiske objekter, systemer og funksjoner

Luftfartstilsynet har i 2019 besvart bestilling fra SD vedrørende ny sikkerhetslov, hvor SD etterspurte vurderinger knyttet til luftfartens betydning for nasjonale sikkerhetsinteresser. Eventuelle nye objekter, informasjonssystemer og infrastruktur som utpekes etter ny sikkerhetslov, vil få direkte betydning for Luftfartstilsynet som tilsynsmyndighet i sektoren. For å ivareta vår mulige fremtidige rolle som utpekt sektortilsyn, kartlegger vi vår kompetanse på området og avklarer ansvarsforhold internt.

3.2.3 Krisehåndtering og øvelser

Den tragiske helikopterulykken i Alta 31. august 2019 førte til at Luftfartstilsynet tok sin krisehåndteringsorganisasjon i bruk. I etterkant av ulykken har vi også gjort en intern evaluering av vår håndtering. Luftfartstilsynet gjennomfører månedlig små øvelser i bruk av krisehåndterings-systemet LuftCIM, for å sikre at nøkkelpersoner innen krisehåndtering er i stand til å bruke systemet. Vi vurderer også hvordan LuftCIM kan videreutvikles, med tanke på forenkling og lavere brukerterskel.

3.2.4 Cyber security

Luftfartstilsynet har i 2019 takket ja til en plass i Nasjonalt Cybersikkerhets-senter (NCSC), som ledes av Nasjonal sikkerhetsmyndighet (NSM). Deltagelse i senteret gir bedre muligheter for å utveksle informasjon om eksempelvis tilsynsaktivitet innenfor digital sikkerhet med andre tilsyn, forbedrer mulighetene til å håndtere hendelser samt styrker vår evne internt til å innføre riktige sikkerhetstiltak.

Deltagelse i senteret gir også enklere tilgang til NSM og andre partners kompetanse på ulike områder.

²Fra NOU 2016:19, Sikkerhetsfaglig råd fra Nasjonal sikkerhetsmyndighet.



Kontrolltårnet ved Bodø lufthavn.

Foto: Deadline Media AS/Luftfartstilsynet

Luftfartstilsynet har opprettet *Forum for digital sikkerhet* i luftfarten og avholdt to møter i 2019. Det siste møtet ble holdt i NCSC og deltakerne fikk blant annet en orientering om helhetlig risikobilde innen digital sikkerhet, samt utfordringer forbundet med tjenesteutsetting. Begge orienteringene ble holdt av NSM. I tillegg diskuterte forumet også andre sikkerhetsutfordringer. Forumet er godt i gang og vil være et viktig element i det videre arbeidet innen Cyber security i luftfarten.

For å få en bedre forståelse av hvordan aktører i norsk luftfart vurderer sitt eget arbeid med digital sikkerhet gjennomførte Luftfartstilsynet en spørreundersøkelse. Svarene fra et bredt utvalg av luftfartsaktører viser at vi fortsatt skal ha fokus på bevisstgjøring, erfaringsdeling, preventive tiltak og evnen til å håndtere hendelser dersom disse allikevel inntreffer.

Dagens europeiske sikkerhetsregelverk innen luftfart har i varierende grad regler og krav direkte knyttet til digital sikkerhet. Derfor er et nytt regelverk under utvikling og var på første høringsrunde i år. Regelverket skal være ferdigstilt 4. kvartal

2021. Det blir et funksjonelt regelverk som stiller krav både til myndigheter og kommersielle luftfartsaktører. Det er fleksibilitet i regelverket slik at det digitale sikkerhetsarbeidet skal tilpasses størrelsen og kompleksiteten i organisasjonene. Selv om digital sikkerhet i luftfart er et område som vil kunne bli berørt av flere regelverk, er det Luftfartstilsynets foreløpige vurdering at disse ikke er i strid med hverandre. Vi samarbeider på nordisk nivå for å følge regelverksutviklingen tett, også i det videre løp.

3.2.5 Identifisering av grunnleggende nasjonale funksjoner (GNF) og utpeking av skjermingsverdige objekter, infrastruktur og informasjonssystemer

Luftfartstilsynet avventer nærmere bestilling fra SD vedrørende utpeking av nye skjermingsverdige objekter, infrastruktur og informasjonssystemer. Oppfølging av allerede utpekte skjermingsverdige objekter gjøres gjennom tilsynsvirksomhet og oppfølging av avvikshåndtering.

3.2.6 Robuste reserveløsninger for Avinors sektorgrupper til kontrollsentralen

Avinor Flysikring AS har etablert reserveløsninger for alle tre sektorgruppene til kontrollsentralen og har etablert planer for hvordan et eventuelt utfall av en sektorgruppe skal håndteres.

Sektorgruppe Øst (Røyken) har en fullverdig contingency-løsning som er oppe og går med minimum 50 % kapasitet på 48 timer. Sektorgruppe Nord (Bodø) kan etableres i simulator i Røyken, men det vil for tiden være noen begrensninger i enkelte deler av luftrummet som sektorgruppen har ansvar for (Helgeland).

Sektorgruppe Vest (Stavanger) kan driftes fra Røyken med begrenset trafikk, spesielt for offshore og trafikk i lavere luftrum. Reserveløsningene forbedres fortløpende med oppdatert teknisk infrastruktur, spesielt på kommunikasjonssiden.

3.3 Samfunnstjenlig luftfart

3.3.1 Status i prosjektet allmennflyging og luftsport (PAL II)

Prosjekt allmennflyging og luftsport (PAL II) består av flere delprosjekt. Et av de største delprosjektene er revisjon av regelverk. Denne delen er samkjørt med Luftfartstilsynets øvrige regelverksprogram, og flere regelverk som har betydning for allmennflyging i Norge er under revisjon eller utvikling.

Dette gjelder følgende nasjonale forskrifter:

- Nytt nasjonalt operativt regelverk for Anneks II luftfartøy
- Nytt nasjonalt teknisk regelverk for Anneks II luftfartøy
- Revidert luftromsforskrift
- Nytt regelverk for statsluftfart (oversendt Samferdselsdep. for vedtakelse)
- Revidert forskrift for teknisk/operativ godkjenning av flyplasser

Luftfartstilsynet har besluttet at det skal opprettes et sikkerhetsforum for allmennfly og forberedelse til dette er påbegynt i samarbeid med bransjen. Dette forumet vil i likhet med de andre sikkerhetsforumene våre være en viktig arena i SRM-prosessen vår. Vi er i gang med forberedelsene for etablering av GA-sikkerhetsforum og tar med innspill fra bransjen.

Delprosjekt «andre virkemiddel enn regelverk» er godt i gang og vi har utarbeidet et program for sikkerhetsformidling for 2020.

3.3.2 Samfunnsnyttig utvikling av dronevirksomheten

Dronesegmentet er fortsatt i vekst og det anslås nå at det er opp mot 500 000 droner i Norge. Deler av segmentet er profesjonelle aktører som driver kompliserte operasjoner. Det registreres bruk av større droner til for eksempel miljøovervåking og frakt og dette stiller krav til personell med kompetanse og erfaring.

Det har vært jobbet med ulike *safety promotion*-tiltak og i 2019 ble det blant annet kjørt en sikkerhetskampanje for droner mot alle havner i Norge, for å treffe flest mulig turister og reisende. Kampanjen kjørte ut et enkelt budskap på norsk, engelsk, tysk, kinesisk og koreansk.

Luftfartstilsynet stiller opp på alle viktige konferanser vedrørende droner i Norge og er både foredragsholdere og ellers synlige for våre brukere og markedet.

Luftrom og UTM (*Unmanned Traffic Management*) har vært viktige arbeidsområder i 2019 og dette er noe som også må tas med i utformingen av ny luftromsforskrift.

Det ble i 2019 opprettet en arbeidsgruppe bestående av Luftfartstilsynet, Avinor, Avinor Flysikring samt SD som skulle belyse en del av problemstillingene relatert til UTM. Det er i forbindelse med implementering av nytt europeisk regelverk for droner, og kommende regelverk for U-Space, behov for avklaringer vedrørende luftromspolicy og luftromsorganisering, og både myndigheter, tjenesteytere og operatører kan ha behov for avklaringer.

Samferdselsdepartementets pågående arbeid med luftromspolicy vil også inkludere droner og det er viktige avklaringer som må gjøres vedrørende prioritering mellom bemannet og ubemannet luftfart. Vi forventer også at det vil bli nødvendig å etablere «U-Space airspace» og dermed prioritere luftromstilgang i ikke-kontrollert luftrom. Man ser allerede nå at ubemannet luftfart gir et viktig bidrag i arbeidet med samfunnskritiske oppgaver. Det må også gjøres avklaringer vedrørende eierforhold og kvalitetskrav til, samt tilgjengeligheten på grunnlagsdata for luftrom og kart. Gruppen vil levere sitt arbeid i 1. tertial 2020.

« Samferdselsdepartementets pågående arbeid med luftromspolicy må også inkludere droner og det er viktige avklaringer som må gjøres vedrørende prioritering mellom bemannet og ubemannet luftfart. »



Foto: Tommy Ellingsen/Norsk olje og gass

3.3.3 Redusere støybelastning fra fly, helikoptre og potensiell støy fra supersoniske luftfartøy

Nasjonalt

I 2019 har Luftfartstilsynet etter oppdrag fra tre departementer og i samarbeid med Vegdirektoratet, Jernbanedirektoratet og Miljødirektoratet utarbeidet en rapport om støy og støyplager. I oppdraget har etatene rangert de mest kostnadsrettede og kilderettede tiltakene for å redusere støy. I forbindelse med dette arbeidet ser vi blant annet på muligheter for å redusere antallet visuelle flyginger lavt over de mest tettbebygde områdene, muligheten for å optimalisere trasévalg og prosedyrer for flyplasser med spesielle støyproblemer, støykriterier ved offentlige anskaffelser av luftfartøy og muligheten for innføring av støyavgift ved landing på norske flyplasser.

Internasjonalt

I Norge er vi særs utsatt for supersoniske drønn fra eventuelt kommende supersoniske overflyginger, og også såkalte «low booms». Dette blant annet på grunn av vår geografiske plassering og norsk byggeskikk. Vi er også utsatt ved at vi har en lang kystlinje og mange arbeidsplasser på havet. Dette er områder der det potensielt kan bli svært mange supersoniske drønn natt og dag.

Gjennom Luftfartstilsynets internasjonale deltakelse setter vi fokus på disse problemstillingene i sakspapirer og diskusjoner. Det internasjonale arbeidet rundt supersonisk luftfart har et relativt langt tidsperspektiv.

Luftfartstilsynet har også i 2019 jobbet systematisk i internasjonale fora i regi av ICAO for å ivareta norske interesser knyttet til reduksjon av flystøy. Vi deltar blant annet i ICAO CAEP Working Group 1 (noise technical), der den internasjonale støystandarden for fly utarbeides og oppdateres. Vi søker å få forhold som er viktige for Norge inn i testprogrammet. Blant annet skal vi utrede videre om supersoniske drønn kan utløse skred.

Luftfartstilsynet deltar også i to arbeidsgrupper om helikopterstøy og prøver blant annet å få inn målemetoder for hoverstøy i den internasjonale støystandarden. For en-route-støy er arbeidet satt i bero på grunn av mangelfullt data-grunnlag. Eventuelle støymålinger fra traséregistreringssystemet på Sola vil kunne bidra til at dette arbeidet settes i gang igjen.

For revisjon av støystandard for fly over 55 tonn er arbeidet nå godt i gang. Om støystandarden skjerpes vil det innvirke på

støynivået på alle flyplasser i hele verden hvor det lander fly over 55 tonn.

I ICAOs Working Group 1 vil også støystandarder for «new entrance» som droner, air taxis mv. utarbeides. Vi deltar aktivt i arbeidet med å prøve og påvirke slik at disse ikke skaper nye, unødige støykilder. Luftfartstilsynet har i 2019 overtatt som leder i N-ALM, som er et miljø møte for nordiske luftfartsmyndigheter, lufthavn-operatører og flyselskaper. Luftfartstilsynets arbeid både nasjonalt og på europeisk nivå med å tilrettelegge for innføring av elektriske fly, vil på sikt kunne bidra til reduksjon av støynivået.

3.3.4 Flysikkerhetsmessige konsekvenser av miljøtiltak

Innføring av minstehøyder over verneområder gitt etter forskrifter om vern etter naturmangfoldsloven kan ha flysikkerhetsmessige konsekvenser.

Det samme kan andre miljøtiltak. Luftfartstilsynet får bl.a. jevnlig saker om områdevern på høring. Disse sakene har likhetstrekk med høringer av andre former for arealbruk og områderegulering som kan komme i konflikt med luftfartsformål, særlig etter plan- og bygningsloven. Luftfartstilsynet har derfor opprettet en



Patrick Ky og Lars Kobberstad.

Foto: Tom Egil Herredsvella/Luftfartstilsynet

felles prosedyre for å sikre at luftfartshensyn ivaretas i plan- og vernesaker.

Luftfartstilsynet mottok i 2019 omkring 40 slike høringer, og noen av disse omfattet flere ulike verneområder. Vi har imidlertid ikke identifisert forhold som har gjort det nødvendig å gi innspill til høringene.

3.3.5 Lav- og nullutslippsteknologi

I 2019 var det en betydelig økning i fokuset på luftfart og klima. På grunn av Norges avhengighet av innenlands luftfart som transportform, er det åpenbart at vi må være en pådriver for en moderne og klimavennlig luftfart. For Luftfartstilsynet har det derfor vært viktig å ta en aktiv rolle som fagetat i arbeidet med omstilling til lavutslipp – i tråd med oppdraget vi er gitt.

Gjennom hele året har Luftfartstilsynet samarbeidet tett med Avinor for å utarbeide et forslag til program for introduksjon av elektrifiserte fly i norsk sivil luftfart, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Rapporten er et resultat av dokumentstudier, deltakelse på symposier og idéverksteder, samt dialog med/ intervjuer av en rekke aktører knyttet til utviklingen av teknologi for mer klimavennlig luftfart. Programmet består av en rekke anbefalinger knyttet til tiltak,

virkemidler og overordnede mål. Disse skal bidra til at Norge kan videreutvikle rollen som en pådriver i utvikling og tidlig implementering av ny teknologi. Arbeidet har også bidratt til økte kunnskaper og bredere nettverk. Rapporten med forslag til program blir overlevert Samferdselsdepartementet tidlig i 2020.

I arbeidet med rapporten ble det tidlig klart at det ville være helt nødvendig å sikre et internasjonalt samarbeid for å lykkes med å akselerere og kvalitetssikre innovasjonsprosessen knyttet til ny teknologi for mer klimavennlig luftfart. Det ble derfor i juni 2019 inngått en bilateral avtale om innovasjon (*Innovation Partnership Agreement*) mellom Luftfartstilsynet og EASA. EASA har et tydelig klimamandat som EUs luftfartsmyndighet og avtalen skal bidra til mer effektive prosesser knyttet til faglige vurderinger, sertifisering, fleksibilitet i regelverk og regelverksendringer – og andre tiltak og insentiver som kan akselerere utviklingsarbeidet. Avtalen vil bidra til et større nettverk og gjøre det enklere å finne nye og hensiktsmessige samarbeidskonstellasjoner for å ivareta norske ambisjoner og interesser. Nye løsninger skal bidra til mer klimavennlig luftfart også på europeisk og globalt nivå.

Luftfartstilsynet bidro i Luftfartsutvalgets arbeid med NOU 2019:22 «Fra statussymbol til allemannseie – norsk luftfart i forandring». Utvalget hadde i oppdrag å utrede konsekvenser for arbeidstakere, flysikkerhet og miljø av globalisering og økt konkurranse innen luftfarten. Utvalget var også bedt om å vurdere hvordan konkurransen kan økes, særlig i markeder der globalisering og deregulering ikke har slått ut i sterkere konkurranse og lavere priser. Utredningen behandlet også luftfartens klimamessige utfordringer og beskriver et bredt sett med anbefalinger som skal bidra i omstillingen til lavutslippssamfunnet.

Etter Luftfartstilsynets vurdering har klimaarbeidet så langt ført til at Norge har kommet i posisjon til å kunne være både pådriver, og potensielt en arena, for utvikling og tidlig implementering av ny null- og lavutslippsteknologi.

Utfordringer som klimaendringer kan innebære for luftfartens infrastruktur ble omhandlet i risiko- og sårbarhetsanalysen som ble overlevert SD 31.5.19. Ett av punktene i rapporten er «Klimaendringer (naturfare)».

3.4 Brukerdialog og tjenester

3.4.1 Oppfølging av, og tiltak knyttet til, brukerundersøkelsen

Resultatene fra brukerundersøkelsen forelå i 2019. 68,9 % var helt eller delvis fornøyd med Luftfartstilsynet som luftfartsmyndighet, noe som var en økning på ca 20 % siden forrige undersøkelse ble gjennomført. Hensikten med undersøkelsen var å avdekke forbedringsområder og flere tiltak er i løpet av året gjennomført som et resultat av innspill fra våre brukere. Herunder kan vi nevne:

- Arbeid med standardisering av godkjenningssaker.
- Opprettelse av en nettside med oversikt over endringer i regelverket.
- Regelverk – sortering på BSL er lagt til, slik at man kan velge mellom tematisk sortering eller sortering på BSLer.
- Opprettet mulighet for å abonnere på nye AICer (RSS).
- «Min side» er utvidet med flere rettigheter.
- Opprettelse av digital fakturering til brukerne.
- Det er utarbeidet felles presentasjoner som brukes ved åpning og avslutningsmøte i forbindelse med tilsyn.

3.4.2 God forvaltningskvalitet i Luftfartstilsynet

Fokus på god forvaltningskvalitet er en naturlig del av Luftfartstilsynets arbeid. Luftfartstilsynet har et *on-boarding-program* for alle nyansatte der det gjennomføres ulike grunnkurs innenfor området forvaltningskompetanse, og det gis oppfriskingstrening på seksjonsnivå. Vi har også fått på plass mekanismer og prosedyrer for kvalitetssikring av vedtak og andre leveranser.

Ingen enkeltvedtak har blitt omgjort av de respektive klageinstanser i 2019. Ved

Riksrevisjonens gjennomgang av etats- og virksomhetsstyringen av Luftfartstilsynet i 2019 kom det fram at grunnleggende krav i forvaltningsloven i stor grad var oppfylt for de godkjenningssakene som revisjonen gjennomgikk. Riksrevisjonen fant imidlertid at Luftfartstilsynet fremdeles ikke er tilstrekkelig standardisert når det gjelder saksbehandling av godkjenningssaker. Dette er noe vi har jobbet med i 2019, og som vi arbeider videre med i 2020. Øvrige funn og anbefalinger som ble påpekt i Riksrevisjonens sluttrapport er lagt inn i en tiltaksliste som følges opp særskilt og status rapporteres jevnlig til Samferdselsdepartementet.

I 2019 gjennomførte Luftfartstilsynet internrevisjoner av to fagseksjoner med tema «etterlevelse av krav i forvaltningsloven». Ved internrevisjonene ble det avdekket at vi i noen tilfeller ikke har angitt korrekt og presis angivelse av lovhjemler i våre vedtaksbrev. Spesielt gjelder dette henvisninger til forskrift som gjør EASA-regelverk til norsk rett. Det fremgikk også at vi har forbedringspotensial vedrørende standardisering i vår saksbehandling.

Slike internrevisjoner er verdifulle bidrag for å avdekke svakheter og nyttige i forbindelse med planlegging og gjennomføring av interne kompetansetiltak. Tilsvarende internrevisjoner vil bli gjennomført i 2020.

3.4.3 Regelverksarbeid og internasjonalt arbeid

EØS-arbeidet

EASAs rådgivende organer – MAB (*Member States Advisory Body*) og TeBs (*Technical Advisory Bodies*) – har i 2019 blitt mer sentrale for de ulike fasene av regelverksarbeidet. EASA har i 2019 tatt i bruk en ny konsultasjonsordning gjennom disse



organene – *Best Intervention Strategy* (BIS). BIS er EASAs nye metode for å konsultere statene om hvilke regelverksaker som skal prioriteres og tas inn i *European Plan for Aviation Safety* (EPAS) basert på en kost-/ nytteanalyse. EASA har også varslet at MAB og TeBs fremover vil være en viktig konsultasjons- og høringskanal for EASA overfor medlemsstatene. Luftfartstilsynet vil derfor fremover fortsette å prioritere arbeidet her slik at vi påvirker regelverksprosessene på en best mulig måte ut fra norske interesser. Alle nye regelverkssaker prioriteres ut fra ressursituasjonen og andre pågående saker.

Luftfartstilsynet opplevde mot slutten av 2019 å få noen flere henvendelser angående konsekvenser av brexit, men betydelig færre enn i starten av året. Luftfartstilsynet deltar i fire komitologikomiteer og en ekspertgruppe på luftfartsområdet. Det er særlig i EASA-komiteen det er mange saker til behandling. Arbeidet i EASA-komiteen har i 2019 vært preget av det fortsatt er et etterslep av regelverkssaker som følge av ny basisforordning som trådte i kraft i EU i september 2018. Luftfartstilsynet arbeider kontinuerlig for å overholde krav og frister fastsatt for regelverks- og EU/EØS-arbeidet

i Utredningsinstruksen og i Samferdselsdepartementets EØS-strategi.

Luftfartstilsynet ønsker generelt å gjennomføre høringer og konsultasjoner tidlig i prosessen slik at norske aktører både blir oppmerksom på de prosessene som skjer hos EASA og kan gi innspill til EASA. Gjennom innspillene fra aktørene får Luftfartstilsynet grunnlag for å vurdere forslaget sett opp mot norske interesser. Ved å sende saker på høring tidlig, unngås forsinkelser knyttet til EØS-gjennomføringen av nye felleseuropeiske rettsaker. På de områder Luftfartstilsynet er delegert kompetanse, vedtas gjennomføringsforskrifter normalt 1 – 3

« Luftfartstilsynet opplevde mot slutten av 2019 å få noen flere henvendelser angående konsekvenser av brexit, men betydelig færre enn i starten av året. »

dager etter EØS-komiteens møter. Etterslepet av EU-rettsaker som for tiden finnes på luftfartsområdet knytter seg til at ny EASA basisforordning (EU) 2018/1139 ikke er behandlet av EØS-komiteen, noe som har som konsekvens at samtlige gjennomføringsrettsaker og delegerte rettsaker som gis med hjemmel i ny basisforordning ikke kan behandles. Etterslepet ligger følgelig utenfor Luftfartstilsynets kontroll.

Innenfor de områdene Luftfartstilsynet er delegert forskriftskompetanse gjennomføres nye gjennomføringsrettsaker og delegerte rettsaker i nasjonal rett i påvente av EØS-prosessen. Dette innebærer at norske luftfartsaktører opplever færre praktiske utfordringer og at de generelt har samme krav som luftfartsaktørene i EU-landene. Luftfartstilsynet vil fortsette denne praksisen inn i 2020.

Nasjonale regelverksprosesser

I 2019 er det særlig to nasjonale regelverksprosjekter som har krevd mye ressurser: For det første arbeidet med revisjon av forskrift om luftromsorganisering (luftromsforskriften). Se mer om denne saken under punkt 3.1.5.

Den andre store nasjonale regelverkssaken i 2019 var arbeidet med forskrift om sivil statsluftfart. Med unntak av for droneområdet, er sivil statsluftfart ikke særskilt regulert i forskrift. De nasjonale forskriftene for sivil luftfart fra tiden før de felleseuropeiske reglene for sivil luftfart ble gjeldende i Norge, anses å gjelde for statsluftfart. Disse forskriftene ble imidlertid først og fremst utformet for å regulere alminnelig sivil luftfart, og er derfor ikke tilpasset statsluftfart. Det er ingen tvil om at det er behov for ny regulering av området sivil statsluftfart. Det ble foreslått at bestemmelsene i stor grad skal baseres på deler av det felleseuropeiske regelverket, men gjennomført på en slik måte at det sikres full nasjonal kontroll over hvilke regler som skal gjelde for statsluftfart. Utkast til forskrift var på høring i perioden 15. mars – 1. juni 2019, der det inkom høringsvar fra 19 instanser. Over sommeren og høsten ble det arbeidet videre med utkastet til forskrift. Utkast til forskrift ble sendt over til Samferdselsdepartementet 20. desember 2019 for vurdering og vedtakelse.

Regelverksutvikling	2019	2018
Forskrifter som endrer eksisterende forskrifter*	17	17
Nye forskrifter*	4	5
Forskrift som opphever en forskrift*	1	0
Restriksjonsområder	5	4
Regelverk sendt på høring	18	16

*Kun forskrifter vedtatt av Luftfartstilsynet

Luftfartstilsynet har over lengre tid arbeidet med nytt nasjonalt operativt og teknisk regelverk for såkalte Anneks II-luftfartøy. Arbeidet har vært mer krevende enn forutsatt, og vi har måttet prioritere arbeid med EØS-regelverk foran nasjonal regelverksutvikling. For eksempel har vi prioritert arbeidet med forordning 2019/1383, som blant annet inneholder lettelsener for GA-segmentet; dette etter sterkt påtrykk fra NLF. Vi forventer å kunne sende forslag til nytt regelverk for Anneks II-luftfartøy på høring 2. halvår 2020.

Av andre nasjonale regelverkssaker kan det nevnes arbeidet med utkast til forskrift med tilleggsregler for luftfartsoperasjoner som utføres i områder hvor geografiske og klimatiske forhold utgjør en særegen og særskilt risiko, og som ikke er tilfredsstillende ivaretatt i de ellers gjeldende felleseuropeiske reglene. Forskriften skal gi sikkerhetsregler for

passasjertransport med helikopter over åpne havstrekninger, i tillegg til at enkelte andre særlige sikkerhetsregler samles i én forskrift. Forslaget til ny forskrift ble sendt på høring 9. desember 2019 med høringsfrist 10. mars 2020. Parallelt med den nasjonale høringen gjennomføres det EØS-høring etter EØS-høringsloven. Se for øvrig omtale under pkt. 3.1.4.4.

Samarbeid med andre lands luftfartsmyndigheter

Utvikling innenfor organisering av flyselskap/flyskoler går mot stadig flere konsernselskaper. Dette er multinasjonale selskaper som har sertifiserte enheter/operatørselskap i flere land, eller som har baser eller forretningssteder i flere land. Hvor tett samarbeidet mellom de underliggende operatørselskapene er vil variere, men vi ser en tendens til at man ønsker å strømlinjeforme selskapenes organisasjon og drift.

Regelverkene som er bestemmende for flyselskap og flyskoler er i hovedsak felleseuropeisk, unntatt noen nasjonale bestemmelser som har utgangspunkt i demografiske og klimatiske forhold. Felles regelverk kan likevel ikke forhindre at nasjonal tolkning av regelverket kan gi noe variasjon i selskapenes rammebetingelse i de forskjellige landene. Enhver operatør skal i tråd med det felleseuropeiske regelverket ha en «*principal place of business*». Dette faste forretningsstedet utpeker hvilket land som har tilsynsansvaret for operatøren. Godkjenning- og tilsynsansvaret kan dermed være forankret i et annet land enn hvor virksomheten utføres.

Samarbeid mellom myndighetene kan omhandle lisensreglens krav til økonomi og eierskapsforhold, eller tekniske, operative og organisatoriske forhold i selskapene. Samarbeidsavtalene kan tilpasses enkeltelskaper, som for eksempel Norwegian som har moderselskap i Norge, men har operatørselskap både i Sverige, Irland og Storbritannia. Når det gjelder Norwegian har Luftfartstilsynet signert en samarbeidsavtale og flere er klargjort for signering i 2020. Luftfartstilsynet har også inngått en avtale med irske lisensmyndigheter om samarbeid rundt forhold knyttet til lisensiering av flyselskaper. SAS-samarbeidet mellom Sverige, Danmark og Norge er også et eksempel på en fungerende samarbeidsavtale mellom myndighetene.

Vår erfaring er at samarbeid mellom luffartsmyndighetene er et viktig standardiseringsverktøy. Dette gjelder både for godkjenninger og forberedelse for tilsyn. Når den nye EASA basisforordning tas inn i norsk rett, vil operatørene få en større mulighet for samarbeid. Dette vil øke behovet for samarbeid mellom myndighetene.

Flysikringstjenestene har tradisjonelt hatt en posisjon som nasjonale monopolister innen sine tjenesteområder. Det er imidlertid en økende trend, både i Norge og andre land, at flysikringstjenestene utsettes for konkurranse. Spesielt ser vi dette innenfor lufttrafikk-tjenestene, i tilknytning til tårn- og innflygingskontrolltjenester.

I Norge hadde Sandefjord lufthavn, Torp i 2016 en anbuds-konkurranse om sine flygekontroll- og flynavigasjonstjenester. Avinor AS utlyste i 2019 ut anbud på flygekontroll- og meteorologiske observasjonstjenester tilknyttet sine lufthavner i Kristiansand og Ålesund. Vinneren av dette anbudet ble det spanske selskapet Saerco.

I tråd med det felleseuropeiske regelverket om krav til tjenesteytere innen flysikringstjenestene, er den ansvarlige tilsynsmyndigheten den som hører til det landet der sertifikatnehavere har sin «*principal place of operation or registered office*». For Saerco sin del vil spanske luffartsmyndigheter være tilsynsorgan, selv om Saerco leverer tjenester på norske lufthavner.

At en utenlandsk tilsynsmyndighet skal føre tilsyn med tjenesteytere på norske lufthavner medfører naturlig nok nye utfordringer. Regelverket regulerer i liten grad disse spørsmålene, annet enn at selve tilsynet i all hovedsak skal gjøres i form av kontroll opp mot det samme regelverket.

Det fremgår likevel av annet felleseuropeisk regelverk som Norge har sluttet seg til, at de berørte statenes myndigheter skal samarbeide for å sikre tilstrekkelig tilsyn med tjenesteytere som opererer i et land med sertifikat fra et annet. I tilfellet med Saerco har Luffartstilsynet hatt møter og dialog med spanske luffartsmyndigheter og meteorologiske myndigheter gjennom det meste av 2019, med sikte på å komme frem til en avtale om hvordan tilsyn med Saerco i Norge skal foregå. En tilsynsavtale forventes signert innen utgangen av februar 2020.

3.4.4 Målrettet informasjonsarbeid/ flysikkerhetsformidling

En av Luffartstilsynets viktigste utadrettede arenaer for å drive aktivt informasjonsarbeid og sette dagsorden er Luffartskonferansen. På konferansen i 2019 var det over 400 deltakere. Konferansens hovedtema var «*Utfordringer i norsk luftfart – hva gjør vi med dem?*». Konferansen inneholdt plenumsforedrag og sju workshops med ulike tema. Vi har mottatt gode tilbakemeldinger på konferansen, både med tanke på valg av tema, innhold og gjennomføring.

I 2019 gjennomførte Luffartstilsynet for første gang en egen GA-konferanse (*General Aviation*). Målgruppen her er fritidsflyversegmentet. Tiltaket sikrer god og målrettet informasjon til en gruppe som faller utenfor den kommersielle luftfarten, og har lenge vært etterspurt.

Etter at Luffartstilsynet i juni 2018 lanserte nye nettsider har vi nå fått en bedre plattform å nå både flymiljøet og samfunnet for øvrig på. 2019 har vært preget av utviklingsarbeid med nettsidene, særlig med tanke på brukervennlighet og oppdatert informasjon til aktuelle målgrupper. Luffartstilsynet benytter seg av sosiale medier for å fremme sikkerhetsrelatert informasjon, og for å fremme en dialogbasert kommunikasjon.

Luffartstilsynet har en positiv holdning til å delta på seminarer, foredrag og kampanjer som bidrar til bedre sikkerhetsinformasjon. Som et eksempel har vi stilt oss bak og promotert IATAs «*Fly Safely, Drink Responsibly*»-kampanje, i samarbeid med andre myndigheter og luftfartsaktører. I forbindelse med nytt dronereglement som skal implementeres i 2020 har vi stilt med fagekspertise på en rekke arrangementer, blant annet dronekonferansen. Innenfor dronesegmentet er vår nettside dronelek.no en mye brukt kommunikasjonskanal. I tillegg sender vi ut og publiserer sikkerhetsbrev rettet mot kommersielle operatører innen ubemannet luftfart (droner).

Luffartstilsynet har en aktiv mediestrategi som blant annet skal sørge for at til dels kompliserte luftfartsspørsmål innen flysikkerhet blir tilstrekkelig belyst. Dette er i tråd med Luffartstilsynets nye strategi som har åpenhet som en av sine hovedvisjoner.

« Luffartstilsynet har en aktiv mediestrategi som blant annet skal sørge for at til dels kompliserte luftfartsspørsmål innen flysikkerhet blir tilstrekkelig belyst.

Dette er i tråd med Luffartstilsynets nye strategi som har åpenhet som en av sine hovedvisjoner. »



Foto: Mali Malmedal/Luftfartstilsynet

3.5 Ressurser, rammefaktorer og effektivitet

3.5.1 Rammefaktorer og effektivitet

Luftfartstilsynet tildeles driftsbudsjett og inntektskrav over statsbudsjettet. I 2019 var budsjetttrammen på kr 232 733 000. Rammen består av en ordinær bevilgning på kr 229 900 000 og kr 2 833 000 fra den budsjettmessige virkningen av lønnsoppgjøret for statlig tariffområde. Fakturering av lønnskostnader til Samferdselsdepartementet utgjorde kr 677 000, samt fakturering av kostnader i forbindelse med tilsynsoppdrag utenfor Gebyrforskriften på kr 1 078 065 (merinntekt). I tillegg hadde vi merinntekt på inntekter innenfor Gebyrforskriften på kr 2 884 900.

Luftfartstilsynet er inne i en fase hvor oppgaveporteføljen øker med utgangspunkt i det felles-europeiske regelverk knyttet til flysikkerhet. Særlig framveksten

av ubemannet luftfartøy, (droner) og tilhørende nytt regelverk, gir nye oppgaver og ressursbehov som er merkbare for vår rolle som luftfartsmyndighet. Økt fokus på *cyber security* og klimavennlig luftfart fører også til at vi som myndighet får nye oppgaver. Disse oppgavene håndteres gjennom økt budsjetttramme i statsbudsjettet og intern effektivisering.

Luftfartstilsynet får, på lik linje med andre statlige etater, et årlig effektiviseringskrav på 0,5 – 0,7 % (ABE-reformen) av budsjetttrammen. For å innfri ABE-reformens krav om kutt på 0,5 % i 2019 (tilsvarende kr 1,1 mill.), samt gi rom for å kunne opprettholde nødvendig kapasitet på flyfaglige områder, er en rekke tiltak gjennomført – se tabell på neste side.

Tiltak	Effektiviseringstiltak	Iverksettelsestidspunkt	Budsjett effekt i 2019 målt i kr	Årlig effekt
1	Implementering av ny eksamensløsning PPL	Høst 2018	400 000	400 000
2	Digital løsning for RO1-droner, -register og gebyrlegging	01.03.2019	800 000	1 000 000
3	Redusert bruk av konsulent tjenester ved rekruttering	Besluttet i budsjettoppsett 2019	400 000	400 000
4	Implementering av fellesstatlig telefonavtale	01.01.2019	400 000	400 000
5	Økte priser i kantine og redusert bruk av møtemat	Besluttet i budsjettoppsett 2019	100 000	100 000
6	Innstramming i retningslinjer for innkjøp av rekvisita	Besluttet i budsjettoppsett 2019	100 000	100 000
7	Innføring av e-formidling til bedrifter	01.07.2019	128 000	170 000
8	Flere mindre digitaliseringstiltak av manuelle arbeidsoppgaver	Fortløpende gjennom 2019	1 000 000	1 000 000
9	Effektivisering av gjennomføring av tilsynsaktivitet	Fortløpende gjennom 2019	1 000 000	1 000 000
SUM			4 328 000	4 570 000

Tiltakene i tabellen over har gitt effekter både internt og eksternt for brukere og samfunn.

Tiltak 1:

Implementering av ny eksamensløsning for kommersielle piloter (PPL) har gitt oss interne effekter som bortfall av kostnader til husleie, eksamensvakter og reise. Spart arbeidstid er også en effekt. Samtidig er det viktig å merke seg at gebyrinn-tektenes reduseres, fordi kostnaden på tjenesteleveransen har blitt lavere og vi betaler Statens Vegvesen for å bruke deres trafikkstasjoner.

Samarbeidet med Statens Vegvesen gjør at eksamen nå kan gjennomføres av brukerne på flere steder i landet. Det vil også spare dem for reisekostnader og tid.

Tiltak 2:

Digital løsning for RO1-droner innebærer at vi innen sommeren 2020 skal ha etablert en egen digital portal for registrering og gebyrlegging av alle typer droner. Dette arbeidet ble påbegynt i 2019 og har vært ressurskrevende. Digital løsning er innført, og det sparer Luftfartstilsynet for ca. 1 årsverk som ellers ville gått med til manuell håndtering av registrering, postgang, arkivering og gebyrhåndtering. Løsningen ble gjort tilgjengelig for våre brukere 24.07.2019. Saksbehandlingen er automatisert og det gjør at brukerne får betydelig raskere tilbakemelding enn tidligere.

Tiltak 3:

Redusert bruk av konsulent tjenester. Luftfartstilsynet har tidligere leid inn konsulent i forbindelse med rekruttering til lederstillinger. Vi har en svært kompetent HR-seksjon, og det ble derfor ansett som forsvarlig å benytte egen kompetanse til rekruttering av ledere fra og med 2019. Det har gitt oss en intern kostnadsbesparelse, men vil ikke ha betydning for våre brukere.

Tiltak 4, 5 og 6:

Implementering av fellesstatlig telefonavtale, økte priser i kantine, redusert bruk av møtemat og strammere retningslinjer for innkjøp av rekvisita er tiltak som har bidratt til interne kostnadsbesparelser, men som ikke har innvirkning på våre brukere.

Tiltak 7:

Innføring av e-formidling til bedrifter har gitt oss intern effektivisering som reduserte portokostnader og spart arbeidstid. E-formidling gir også redusert risiko for feilsending og sikrer rask levering til riktig adresse. Brukerne mottar forsendelsen raskere, og det er mer effektivt for dem å motta sendingen i dette formatet.

Tiltak 8:

Flere mindre digitaliseringstiltak rettet mot manuelle oppgaver er gjennomført og gir hver for seg en effekt i form av spart arbeidstid fordelt på store deler av organisasjonen, anslått tilsvarende 1,2 årsverk. Som for tiltak sju er det også her gjennomført tiltak som sparer

Luffartstilsynet for kostnader til porto. Digital utsendelse i kombinasjon med digitaliserte pre-definerte skjema gir raskere svar til brukerne og begge parter unngår unødig korrespondanse som skyldes feil utfylling av skjema.

Samlet sett gir effektiviseringstiltakene Luffartstilsynet gevinster ved at vi klarer å innfri ABE-reformens krav og vi har mer fleksibilitet når vi skal prioritere arbeidsoppgaver.

Luffartstilsynet vil fremover øke fokuset på gevinstrealisering i digitaliserings- og robotiseringsprosjektene. Digitaliseringsarbeid, og andre effektiviseringsgrep, er ressurskrevende og tempoet må derfor avveies både mot økonomi og arbeidsmengde på den ene siden, og gevinstmulighetene på den andre siden.

Nye oppgaver og krav med hensyn til innhold og kvalitet i etablerte oppgaver medfører et økt behov for personell som ikke alene kan dekkes av effektiviserings tiltak. Luffartstilsynet ønsker å videreutvikle sitt strategiske arbeid med flysikkerhet, noe som også medfører behov for investeringer i digitale verktøy og metodeutvikling.

På personellsiden erfarer vi at behovet for å få tilført nødvendig kompetanse i henhold til regelverket, presser opp lønnskostnadene. Regelverket forutsetter at vi rekrutterer en betydelig del av våre stillinger fra flyindustrien, hvor lønnsnivået generelt er høyere enn i staten. Luffartstilsynet har som regel god søkertilgang til utlyste stillinger, men enkelte spisskompetansestillinger kan være vanskelig å rekruttere, fordi noen fagområder kjennetegnes av få kvalifiserte arbeidstakere på landsbasis.

3.5.2 Ressurser

Luffartstilsynet har 190 ansatte fordelt på 177 årsverk innen de ulike avdelingene som vist i figuren under.

57 % av årsverkene ligger i 6 fagseksjoner i Fagavdelingen. Alle inspektørene jobber i denne avdelingen. I tillegg har tilsynslederne i Tilsynsavdelingen noen inspektør-oppgaver i tillegg til å være tilsynsledere. Gebyrbelagte operative oppgaver som sertifikatproduksjon og bakgrunnsjekk ligger i Serviceavdelingen. I takt med en stadig voksende oppgaveportefølje har Luffartstilsynet i perioden 2016 til

2019 økt bemanningen med 8,0 årsverk. Samtidig er antall administrative årsverk redusert med 5,3. Det tilsvarer en reduksjon på 11,1 %-poeng. Økning i antall ansatte i Luffartstilsynet har dermed de siste årene utelukkende vært knyttet til drift og oppgaver rettet mot våre brukere.

Ikke-avviklet ferie og opparbeidet reise- og overtid utgjorde ved utgangen av 2019 om lag 16 årsverk. Dette indikerer at vi har en krevende ressursituasjon.

Prosentvis fordeling av årsverk per avdeling

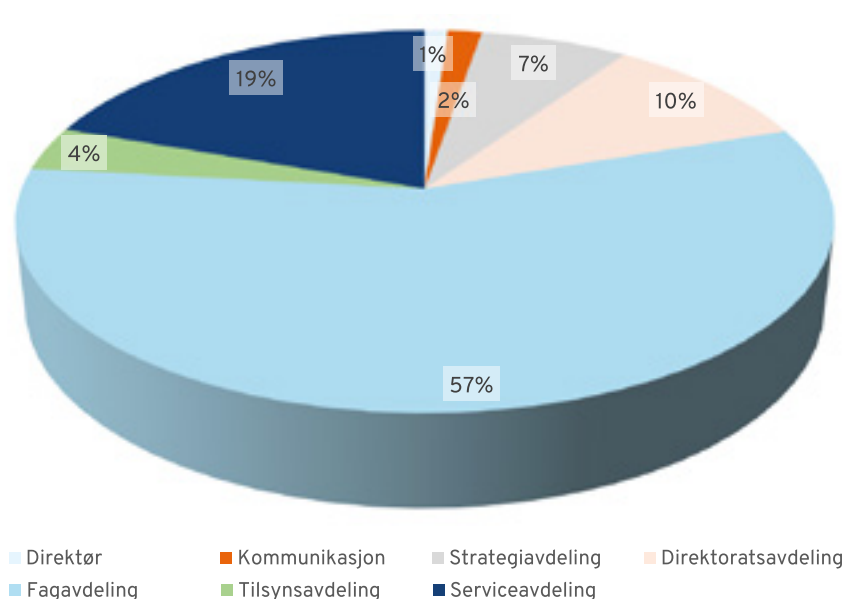




Foto: Gorm Kallestad/NTB

4. STYRING OG KONTROLL I VIRKSOMHETEN

4.1 Risikostyring og internkontroll

Mål og resultatkrav i Luftfartstilsynet følges opp gjennom internkontroll og risikostyring. Som en del av dette arbeidet følger Luftfartstilsynet opp mål i tildelingsbrevet gjennom målstyring der risiko for å ikke nå mål vurderes. En slik vurdering skal bidra til at Luftfartstilsynet identifiserer, vurderer, håndterer og kommuniserer forhold som kan påvirke måloppnåelse negativt. I tillegg er intensjonen at risikovurderingen av måloppnåelse også skal fungere som grunnlag for prioriteringer og identifisere avhengigheter, og på den måten bidra til at Luftfartstilsynet jobber tverrfaglig og dermed fungerer som en enhet.

Vi har gjennomført en risikoprosess som en del av virksomhetsplanleggingen i Luftfartstilsynet. Vi har videre fulgt opp risikobildet sammen med prioriteringsarbeidet gjennom året som det følger av Luftfartstilsynets virksomhetshjul. Status er rapportert og gjennomgått på virksomhetsnivå, i henhold til eget prosedyreverk, tre ganger dette året.

Luftfartstilsynet følger opp alle avvik fra eksterne revisjoner i henhold til etablerte prosedyrer, og dokumentasjon lagres i arkivsystemet.

EASA gjennomførte i 2019 tre revisjoner av Luftfartstilsynet. Basert på disse revisjonene fremhever EASA følgende styrker hos Luftfartstilsynet:

- Høy grad av profesjonalitet. Kompetent og dedikert personell.
- Merkbare fremgang fra inspeksjoner i 2017-18 vedrørende implementering av krav til opplæring og kvalifisering, samt i tilsynsarbeidet.
- Generelt, hos de operatørene som ble besøkt, godt samsvar med regelverk.
- Modne rapporteringskultur som resulterer i et høyt antall rapporter til Luftfartstilsynet.

EASA påpekte også områder hvor det er rom for forbedringer:

- System for å følge opp at alle områder innen regelverkene er fulgt opp på tilsyn innenfor den gitte tilsynsperioden.
- Det mangler noen få prosedyrer som skal sikre at vi har dekket alle regelverksplagte krav til oss som myndighet.

EFTAs overvåkningsorgan (ESA) gjennomførte rutinemessig to inspeksjoner for å verifisere at norske operatører er i henhold til det felleseuropeiske security-regelverket. Disse ble etterfulgt av to oppfølgingsrevisjoner.

ESA sine revisjoner viste at lufthavnoperatørene i mindre grad er i henhold til regelverket enn tidligere. Dette følges særskilt opp av Luftfartstilsynet.

Helhetlig intern risikostyring i Luftfartstilsynet er gjennomført i henhold til egne prosedyrer. Vi har i 2019 risikovurdert hovedprosessene tilsyn, regelverk, godkjenning og økonomi.

Hver måned utarbeider Luftfartstilsynet en kvalitetsrapport og en virksomhetsrapport som ledelsen gjennomgår. I tillegg er det faste møter mellom luftfartsdirektøren og kvalitetsleder. Begge deler er viktige bestanddeler i Luftfartstilsynets styringssystem.

Luftfartstilsynet er i ferd med å ta i bruk et nytt verktøy for kompetansestyring og registrering. Behovene for både initieell kompetanse og kontinuerlig kompetanseutvikling blir definert for de forskjellige faggruppene og følges opp gjennom dette systemet. Dette bidrar til at vi lettere kan følge opp at medarbeiderne til enhver tid har den nødvendige kompetansen. Arbeidet er omfattende og vi har derfor

prioritert inspektører og andre funksjoner som har regelverksfastsatte krav om kompetanse.

Luftfartstilsynet jobber etter en toårig rullerende internrevisjonsplan, som er godkjent av ledergruppen. Det skal sikre at viktige funksjoner og fagområder følges opp på en god måte. Vi gjennomfører intern revisjon i forkant av eksterne revisjoner av Luftfartstilsynet på respektive fagområder, for om mulig å avdekke avvik og sikre oppfølging av disse før den eksterne revisjonen.

Intern revisjon følger etablert prosedyrebeskrivelse som er i samsvar med Luftfartstilsynets metodikk og prosedyre for tilsynsvirksomhet av markedet.

4.1.1 Riksrevisjonens forvaltningsrevisjon

Målet med Riksrevisjonens undersøkelse i 2018 var å vurdere om Luftfartstilsynets styring og oppfølging er innrettet slik at mål nås på en effektiv måte, og om Samferdselsdepartementet følger dette opp gjennom etatsstyringen.

I Riksrevisjonens dokument 1 (2019 – 2020) er det gjort avsluttende vurderinger. På bakgrunn av disse har Luftfartstilsynet utarbeidet en oppfølgingsliste, med særskilt fokus på de mer strategiske forbedringspunktene.

Som en del av internkontrollen er vårt kvalitetssystem tilrettelagt for at egne ansatte kan rapportere om avvik og forbedringsområder. Behandling av interne rapporter i alle våre kategorier – prosedyreforbedring, avvik, HMS-/hendelsesrapportering, personvern og informasjonssikkerhet – er i henhold til «Just Culture»-prinsippet.

4.2 Statlige fellesføringer og øvrige forhold knyttet til personell

4.2.1 Arbeidslivskriminalitet

Anskaffelsene i Luftfartstilsynet er i utgangspunktet ikke av en slik art at risikoen for arbeidskriminalitet vurderes som høy. Luftfartstilsynet har etablert gjennomarbeidede prosedyrer for anskaffelser som ivaretar kravet til å motvirke arbeidskriminalitet.

Luftfartstilsynet har god kompetanse innenfor innkjøp, avtaleinngåelser og oppfølging av avtaler, og har en tett dialog med leverandørene. Ut fra resultatene fra oppfølgingen av arbeidskriminalitet i 2018 har vi ikke sett behov for å gjennomføre lignende vurdering av de samme leverandørene i 2019. Vi har ikke inngått større avtaler i 2019.

4.2.2 Tilgjengeliggjøring av offentlige data

Luftfartstilsynet har startet arbeidet med strategi for tilgjengeliggjøring av offentlige data i samferdselssektoren, jf. departementets oppdragsbrev av 11. april 2018 og Luftfartstilsynets tilbakemelding til departementet av 16. oktober 2018. Strategien vil inneholde tre innsatsområder med tilhørende mål.

Dagens situasjon:

- Mål for innsatsområde 1 – lederskap, organisatoriske forhold, kultur og kompetanse:
 - Tilgjengeliggjøring av offentlige data har vært diskutert i flere sammenhenger, og luftfartsmarkedets behov er både kjent og delvis imøtekommet gjennom publisering av relevante data gjennom mange år.
- Mål for innsatsområde 2 – teknisk tilrettelegging, standarder og internasjonalt samarbeid:
 - De fleste av Luftfartstilsynets systemer er tilrettelagt for deling av data, men de tekniske løsningene som kreves for offentliggjøring av dataene er ikke utviklet ennå.

- Vi deltar i internasjonalt samarbeid i forbindelse med videreutvikling av vårt eksisterende fagsystem, som brukes av mange ulike land. Dette samarbeidet bidrar til standardisering så langt det lar seg gjøre.
- Mål for innsatsområde 3 – samspill med eksterne aktører:
 - Det er ingen aktiv samhandling med eksterne aktører og etterspørselen har til nå vært meget lav.

Luftfartstilsynet ønsker å tilgjengeliggjøre relevante data for andre virksomheter, både offentlige og private, som kan bidra til effektivisering, innovasjon og næringsutvikling og vil aktivt jobbe for å tilrettelegge relevante data for tilgjengeliggjøring på en mest mulig hensiktsmessig måte. Vi vil utarbeide nødvendige tiltak for å sikre at målene for de tre beskrevne innsatsområdene ivaretas på best mulig måte.

4.2.3 Inkluderingsdugnad

Arbeidet med likestilling og inkludering har over lang tid vært et fokusområde i Luftfartstilsynets arbeidsgiverpolitikk. Ved nye rekrutteringer oppfordres kvalifiserte kandidater uansett kjønn, etnisitet, hull i CV-en og funksjonsevne til å søke på våre stillinger. Luftfartstilsynet rekrutterer i hovedsak til spesialiserte fag- og inspektørstillinger hvor det stilles krav til konkret fagutdanning, kompetanse og erfaring.

Vår erfaring er at det til disse stillingene sjeldent er søkere som angir at de har nedsatt funksjonsevne eller hull i CV-en. Det er i hovedsak til administrative funksjoner hvor noen søkere har oppgitt å ha slike utfordringer, og vi opplever at en stor andel av kandidatene ikke har vært ansett som kvalifisert til stillingene.

Andel nyansatte med nedsatt funksjonsevne eller hull i CV-en
Luftfartstilsynet ansatte 16 nye medarbeidere i 2019. Vi har hatt søknader fra

kandidater med hull i CV-en og nedsatt funksjonsevne hvorav flere har vært inne til intervju, men ingen har blitt tilsatt. Vi har således ikke oppnådd regjeringens mål om 5 prosent nyansettelser med nedsatt funksjonsevne eller hull i CV-en.

Tiltak for å styrke inkluderingen

Luftfartstilsynet vil fortsette arbeidet med å nå målene for Inkluderingsdugnaden. Utlysningsteksten oppfordrer alle kvalifiserte kandidater til å søke uansett alder, kjønn, funksjonsevne, etnisk bakgrunn eller som har hull i CV-en. Vi oppgir at vi vil legge arbeidsforholdene til rette for medarbeidere med nedsatt funksjonsevne, og kvalifiserte søkere som informerer at de har nedsatt funksjonsevne eller hull i CV-en, blir invitert til intervju. Vi har knyttet kontakt med IPS (individuell jobbstøttespesialist) i Bodø kommune som har som hovedformål å bidra til at mennesker med psykiske lidelser kommer seg i jobb. Her har vi fått forslag til kandidater som kan være aktuelle for stillinger i Luftfartstilsynet, og dette er et arbeid vi vil fortsatte med.

4.2.4 HMS

Luftfartstilsynet arbeider systematisk med helse, miljø og sikkerhet for å sikre et godt fysisk og psykososialt arbeidsmiljø som bidrar til trivsel, læring og utvikling. Et vellykket HMS-arbeide er avhengig av engasjerte ledere og et godt samarbeid med tillitsvalgte, verneombud og bedriftshelsetjenesten. Luftfartstilsynet har et aktivt arbeidsmiljøutvalg bestående av representanter fra arbeidsgiver og arbeidstakere, samt med bidrag fra bedriftshelsetjenesten. Vi har avholdt et 40-timers HMS-kurs for ledere og tillitsvalgte. I tillegg arrangerer vi årlige førstehjelpskurs og hjertestarterkurs som et tilbud til alle våre medarbeidere.

Høsten 2019 ble det gjennomført en medarbeiderundersøkelse i Luftfartstilsynet. Det er, basert på resultatene fra

Totalt i virksomheten pr. 31.12.19						
	Kjønnsbalanse			Gjennomsnittlig brutto månedslønn		
	Menn	Kvinner	Antall ansatte i alt	Menn (kr)	Kvinner (kr)	I alt (kr)
2019	60,0 %	40,0 %	190	64 336	56 079	61 033
2018	59,5 %	40,5 %	185	63 324	53 226	59 230

undersøkelsen, utarbeidet handlingsplaner på alle nivåer i organisasjonen for å imøtekomme funnene i undersøkelsen.

Sykefraværet i 2019 var på 4,2 %.

Dette er en nedgang fra 2018, men fortsatt litt høyere enn vårt interne HMS-mål om et samlet sykefravær på under 4 %. Korttidsfraværet på under 16 dager er på 1,7 %.

Luffartstilsynet har gode rutiner for leders oppfølgingsarbeid med sykefraværet, og har god oversikt over virksomhetens samlede sykefravær. Medarbeiderne i Luftfartstilsynet får tilpasset arbeidsplassen sin etter behov. Ergonomisk gjennomgang, vernerunder og HMS-samtaler er noen av de forebyggende tiltakene vi benytter i vårt HMS-arbeid.

4.2.5 Likestilling

Luffartstilsynets 190 ansatte fordeler seg slik: 40 prosent kvinner og 60 prosent menn. Dette er likt med kjønnsfordelingen for de to foregående årene. Det er flest kvinner i kategorien toppledelse, rådgiver, førstekonsulent og konsulent, mens det i kategorien seniorrådgiver er flest menn. I ledergruppen er det 7 medarbeidere, hvorav 4 er kvinner. På seksjonsledernivå er det 5 kvinner og 5 menn.

4.2.6 Lærlinger

Luffartstilsynet har hatt lærling innen kontor og administrasjonsfaget siden 2008. Fra 2014 tok Luftfartstilsynet inn ytterligere en lærling i IKT-servicefag. I 2019 har vi hatt to lærlinger innen henholdsvis kontor og administrasjonsfag og IKT-servicefag. Det er planlagt å rekruttere to nye lærlinger når disse to får sitt fagbrev sommeren 2020. Fra høsten 2021 planlegges det inntak av 2 lærlinger pr. år.

	Deltid		Midlertidig	
	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner
2019	2	7	0	3
2018	1	5	1	4

Toppleidelse (9117 Luftfartsdirektør, 1060 avd. direktør)						
	Kjønnsbalanse			Gjennomsnittlig brutto månedslønn		
	Menn	Kvinner	Antall ansatte i alt	Menn (kr)	Kvinner (kr)	I alt (kr)
2019	42,9 %	57,1 %	7	92 111	93 783	93 066
2018	42,9 %	57,1 %	7	93 950	90 481	91 968

Mellomledelse (1211 seksjonssjef)						
	Kjønnsbalanse			Gjennomsnittlig brutto månedslønn		
	Menn	Kvinner	Antall ansatte i alt	Menn (kr)	Kvinner (kr)	I alt (kr)
2019	60,0 %	40,0 %	10	77 608	79 668	78 638
2018	50,0 %	50,0 %	10	78 338	77 113	77 848

Kategori 1 (1364 seniorrådgiver, 1088 sjefsingeniør, 1181 senioringeniør, 1220 spesialrådgiver)						
	Kjønnsbalanse			Gjennomsnittlig brutto månedslønn		
	Menn	Kvinner	Antall ansatte i alt	Menn (kr)	Kvinner (kr)	I alt (kr)
2019	71,5 %	28,5 %	137	64 867	59 698	63 396
2018	71,0 %	29,0 %	131	63 414	57 237	61 608

Kategori 2 (1434 rådgiver, 1072 arkivleder)						
	Kjønnsbalanse			Gjennomsnittlig brutto månedslønn		
	Menn	Kvinner	Antall ansatte i alt	Menn (kr)	Kvinner (kr)	I alt (kr)
2019	28,0 %	72,0 %	25	42 679	44 561	44 034
2018	27,0 %	73,0 %	22	41 003	43 800	43 037

Kategori 3 (1408 førstekonsulent)						
	Kjønnsbalanse			Gjennomsnittlig brutto månedslønn		
	Menn	Kvinner	Antall ansatte i alt	Menn (kr)	Kvinner (kr)	I alt (kr)
2019	0,0 %	100,0 %	8	-	38 934	38 934
2018	0,0 %	100,0 %	12	-	36 450	36 450

Kategori 4 (1065 konsulent, 1362 lærling)						
	Kjønnsbalanse			Gjennomsnittlig brutto månedslønn		
	Menn	Kvinner	Antall ansatte i alt	Menn (kr)	Kvinner (kr)	I alt (kr)
2019	33,3 %	66,7 %	3	14 215	23 367	20 268
2018	66,7 %	33,3 %	3	23 219	8 363	18 267

5. VURDERING AV FRAMTIDSUTSIKTENE

5.1 Digitalisering, inkludert dataanalyse og kunstig intelligens

Digitalisering og ny teknologi fører til at tilgangen til data øker raskt og ved å videreutvikle kompetanse, metoder og kapasitet innen dataanalyse og -modellering vil det bidra til å utløse det flysikkerhetsmessige potensialet. Når dette kombineres med luftfartsfaglig ekspertise, gode digitale verktøy og vurderinger vil luftfartsmyndigheter, flyselskaper og andre aktører i luftfarten kunne jobbe mer effektivt med flysikkerhet – både for bedre samarbeid, mer presise prioriteringer og bidra til relevant forskning, utvikling og innovasjon. Dette underbygges også av anbefalinger knyttet til flysikkerhet i NOU 2019:22.

Luftfartstilsynet har identifisert 26 arbeidsprosesser som kan digitaliseres, både internt rettet for å effektivisere driften, og eksternt rettet mot våre brukere som vil øke både kvalitet og effektivitet i vår samhandling. Imidlertid er den offentlige finansieringen av Luftfartstilsynet en utfordringen når det kommer til realisering av større digitaliseringsprosjekter. Dette fordi slike prosjekter ofte bærer preg av en initiell investering som først vil gi forbedret effektivitet de kommende årene.

Den raske økningen i anvendelsen av kunstig intelligens (KI) også innen luftfart, i form av maskinlæring, maskinresonnering og til dels robotikk, innebærer at luftfartsmyndighetene må engasjere seg i større grad for å forstå de samfunnsmessige og sikkerhetsmessige konsekvensene. EASA har nylig utgitt et veikart for KI i luftfart som beskriver satsingsområder de neste årene. Sammen med den nye nasjonale strategien for kunstig intelligens utfyller de Luftfartstilsynets arbeid innen digitalisering, inkludert KI.

På kort sikt vil digitalisering generelt, og tilgjengeliggjøring av flysikkerhetsdata spesielt, fortsatt være viktige satsingsområder for Luftfartstilsynet.

Nytt regelverk for droner har utløst et annet satsingsområde. Regelverket stiller krav til at Luftfartstilsynet skal etablere et droneoperatørregister, gi elektronisk opplæring og tilby eksamen over nett for dronepiloter. Dette vil bli etablert våren 2020 og videreutviklet i løpet av året.

Oppskyting ved Andøya Space Center.
Foto: NASA Earth Observatory/Kolbjørn Blix Dahle of
Andøya Rocket Range



5.2 Forskning og innovasjon

I FoU-strategi for Samferdselsdepartementet 2016-2022 legges det for underlagte etater til grunn at «effektiv og god gjennomføring av samfunnsoppdraget krever aktiv kartlegging av kunnskapsbehov og deltagelse i FoU, og etatenes FoU-aktiviteter anses som et vesentlig bidrag til at sektoransvaret kan ivaretas».

I Luftfartstilsynets nyutviklede egne strategier gjenspeiles dette med at «vi skal medvirke til innovasjon, forskning og utvikling i luftfarten, og legge til rette for utprøving av ny teknologi». Luftfartstilsynet ser at med økt kompleksitet og endringstakt i luftfarten er det behov for et mer systematisk og analytisk arbeid knyttet til forskning og innovasjon.

Vi oppretter et internt forsknings- og innovasjonsråd for å utvikle dette området videre – og vil også utvikle vår rolle som en del av, eller som en premissleverandør til forskningssystemet.

I våre ambisjoner ligger det også en forventning om at sikkerhets- og samfunnsmessige utfordringer og muligheter i større grad vil kunne utredes eller løses med økt innsats innen forskning og innovasjon.

5.3 Norsk romfart

Norge har siden 1969 hatt en lov som regulerer norsk romfartsvirksomhet. Frem til nå er det Nærings- og fiskeridepartementet som har utstedt tillatelser og ført tilsyn etter loven.

I forbindelse med at det planlegges økt romaktivitet i Norge de nærmeste årene, har Norsk Romsenter fått i oppdrag fra NFD å foreslå en midlertidig tilsynsordning for området. I rapporten til NFD er det foreslått at Luftfartstilsynet skal føre tilsyn med romaktivitet, og i tillegg bistå departementet med saksforberedelse av søknader. Det foreligger et utkast til ny romlov, og denne er på høring første kvartal 2020.

Det er ventet at avklaring om midlertidig ansvar for tilsyn etter dagens romlov vil måtte foreligge andre kvartal 2020. Spørsmålet om hva som skal være den varige tilsynsordningen for norsk romfart vil bli behandlet i forbindelse med Stortingets behandling av utkast til ny romlov.

5.4 Klima

Luftfartstilsynet legger til grunn at den betydelige økningen i fokus på luftfart og klima vil få konsekvenser for fremtidige vurderinger og prioriteringer.

Anbefalinger fra NOU 2019:22 og fra Avinor og Luftfartstilsynets forslag til program for introduksjon av elektrifiserte fly i norsk sivil luftfart, peker på en rekke satsingsområder som kan være aktuelle. I tillegg gjennomfører Luftfartstilsynet og EASA i 2020 et internasjonalt samarbeidsprosjekt som skal konkretisere veien frem til null- eller lavutslippsfly, og identifisere tiltak og insentiver som vil understøtte den prosessen. I tillegg kommer andre nasjonale og internasjonale krav og satsinger som kan kreve oppfølging.

Det vil derfor være en dynamisk situasjon i årene fremover hvor Luftfartstilsynet vil utvikle sin rolle og ha ansvar for hele eller deler av tiltak som bidrar i omstillingen til en luftfart med betydelig lavere utslipp – og som samtidig markerer Norge som en pådriver og arena for utvikling.



Foto: Kjell Sture Johansen

5.5 Droner

5.5.1 UTM og U-space

Avinor Flysikring AS (AFAS) har nylig gått til anskaffelse av et UTM-system til bruk ved kontrollerte lufthavner i første omgang. Dette vil være et banebrytende arbeid i Norge som skal føre til bedre tilgang til luftrom for droneoperatører og sikrere avvikling av lufttrafikken. Luftfartstilsynet er involvert i arbeidet med å finne juridiske og trygge løsninger for implementeringen, et arbeid som kan være med på å legge føringer for hvordan et fremtidig U-space skal kunne implementeres. I USA er et lignende system allerede implementert, mens det i Europa foregår testing og utvikling.

5.5.2 Urban Air Mobility (UAM)

Vi ser økende aktivitet og interesse for større UAM-prosjekter og ideer i Norge, også gjennom norske investeringer i droner i dette segmentet. Blant annet er det allerede anskaffet en drone med tanke på fremtidig passasjertransport av selskapet EHang Scandinavia. I Europa og resten av verden er det etablert flere prosjekter, blant annet EU-kommisjonens «Urban Air Mobility Initiative» startet i 2018. Luftfartstilsynet anser det sannsynlig at prosjekter vil utvikles også i Norge, særlig i forbindelse med «smart by»-initiativer.

5.5.3 Utviklingen i det norske markedet

Utvikling, design og produksjon av norske droner øker i omfang, fra de aller minste til

større droner med løftekapasitet – vi ser stadig nye modeller. Flere norske produksjonsbedrifter har etablert seg som produsenter. Luftfartstilsynet ser også flere aktører som utvikler og tester nye produkter og leverer tjenester som innebærer produksjon av drone og tilhørende infrastruktur. Vi tror denne utviklingen vil fortsette, og det vil i så fall komme ønsker fra norske produsenter om sertifisering og godkjenning av deres luftfartøy. Sertifisering og godkjenning basert på et felleseuropeisk regelverk vil være viktig for disse aktørene som da også kan operere i andre europeiske land.

Veksten av de kommersielle operatørene steg jevnt gjennom 2019. Intern kapasitet i Luftfartstilsynet begrenser eller forsinker de reelle mulighetene operatørene har for raskt å kunne tre inn i markedet. Samtidig ser vi også at styrket kommunikasjon rundt nytt felleseuropeisk regelverk har gjort at interessen blant nye luftromsaktører har vært stigende. Vi forventer en betydelig vekst når EASA-regelverket er på plass. Det er derfor viktig at vi er tidlig ute med rett informasjon til brukere av ubemannet teknologi. Minst like viktig er det å rette fokus mot fremtidige brukere som vil få øynene opp for nye muligheter som følge av regelverksendringer.

I bruken av droner ser vi stadig nye operasjonsområder og kreativ bruk.

Samfunnsnytte, kostnadsbesparelse, og ikke minst økt sikkerhet for personell er drivere av utviklingen. Norske operatører leverer alt fra søk og redningstjeneste til inspeksjoner og overvåking, og vinner kontrakter på leveranser i utlandet.

Luftfartstilsynet forventer en økning i norske operatørers muligheter til å delta i, særlig det europeiske, markedet når nye felleseuropeiske regler trer i kraft.

5.6 Konkurransforhold og endringstakt

Økt globalisering og konkurranse beskriver situasjonen for store deler av norsk luftfart. Det forventes at organisasjoner vil være i mer eller mindre kontinuerlig utvikling for å tilpasse seg endringer i markedet eller andre faktorer som påvirker deres organisering eller operasjoner.

For Luftfartstilsynet innebærer dette at vi også må tilpasse oss disse kontinuerlige endringene hvor noe er mulig å forutse, mens andre forhold kan endre seg på kort varsel og kreve raske omprioriteringer. Endringer og globalisering i luftfarten medfører at vi stadig må søke nye samarbeids-konstellasjoner fordi verdikjedene eller operasjonene i økende grad organiseres og foregår internasjonalt, eller over flere sektorer hvor andre tilsynsmyndigheter har ansvar.

Flere av de store flyoperatørene i Norge er internasjonale selskap med godkjenninger (AOC og lisens) i flere land. Norwegian er et godt eksempel på dette med AOC i Sverige, Irland og UK – i tillegg til Norge. Selskapet ønsker driftskonsepter der disse stordriftsfordelene kan utnyttes blant annet med «fri flyt av personell og fartøy» mellom AOC-ene. For å få dette til å fungere krever det et tett samarbeid med luftfartsmyndighetene i de respektive land. I dag er det allerede et slikt samarbeid rundt SAS med faste møter på flere nivå i organisasjonen. Luftfartstilsynet

samarbeider også tett med Sverige, Irland og Storbritannia vedrørende Norwegian og det er også etablert en formell samarbeidsavtale.

Konkurransetsetting av tjenester har medført at utenlandske selskap er kommet inn som tjenesteytere og dette er krevende prosesser som krever tett samarbeid på myndighetsnivå. Luftfartstilsynet har brukt mye ressurser både til samarbeid med spanske myndigheter (AESA) og med Saerco som er tjenesteyteren, og dette vil fortsette fremover. Ved en fortsatt konkurransetsetting og eventuelt nye utenlandske aktører vil dette bli svært ressurskrevende for Luftfartstilsynet.

I Norge ser vi nå de første tilfellene av at både flyselskap og utdanningsorganisasjoner velger å tilknytte seg utenlandske selskap og operere under deres godkjenning. Luftfartstilsynet må beslutte om vi skal la andre lands myndigheter håndtere dette uten vår «innblanding» eller om vi skal inngå samarbeid. Vi vil uansett ha et HMS-ansvar for flygende personell og vil i den forbindelse måtte følge opp disse selskapene.

Innen allmennflygning registrerer vi også en utvikling innenfor «*cost-share*»-prinsippet. Kostnadsdeling er lovlig ifølge regelverket, men vi ser stadig eksempler på tilfeller hvor det opereres i en gråsoner.

EASA har innført en regelverksendring som medfører at en privatpilot kan ta seg betalt av passasjerer, men kun for å dele kostnader til drift og leie av flyet. Samtidig kom det en annen regelverksendring som gjør det mulig for fly med lavere maksvekt enn 5 700 kg å unngå klassifiseringen «*complex*», selv om flyet i alle andre henseende er å betrakte som «*complex*». Det innebærer at en ikke trenger å være tilknyttet en profesjonell organisasjon (underlagt tilsyn) for å drifte denne typen fly.

Kombinasjonen av disse to regelverksendringene har ført til at en rekke privatpersoner har gått sammen og kjøpt relativt avanserte små passasjerfly med bl.a. trykkabin. Deretter opprettes firma som annonserer sine tjenester i sosiale medier, hvor det blir gitt inntrykk av at de representerer et flyselskap. Publikum kan forledes til å tro at de har med et profesjonelt lisensiert selskap å gjøre, mens det i virkeligheten kan dreie seg om hobbypiloter uten tilstrekkelige kunnskaper, ferdigheter eller sertifikater til å drive slike tjenester. Luftfartstilsynet har avdekket og stanset noen slike foretak etter annonsering i sosiale medier og tips fra markedet. Dette er et område som krever tett oppfølging av Luftfartstilsynet, og vi ser behov for å sette inn holdnings-skapende tiltak.

5.7 Kompetanse og ressurser

Luftfartstilsynets viktigste innsatsfaktor er vårt personell med høy flyfaglig kompetanse. I felleseuropeiske regelverk stilles det til dels detaljerte kompetansekrav til våre inspektører og vi opplever at disse kompetansekravene skjerpes for enkelte inspektørgrupper. Selv om Luftfartstilsynet rekrutterer personell som tilfredsstiller alle kompetansekrav er det likevel en omfattende opplæringsjobb før man kan bli sertifisert som inspektør. I de fleste tilfellene tar dette ca. 1 år med kursing og «on-the-job»-trening. Luftfartstilsynet opplever i perioder at det er vanskelig å rekruttere innenfor enkelte fagområder – dette på grunn av et marked som svinger og endringer i regelverk og alderskrav. Dette har likevel vært løst, selv om rekrutteringsprosessene har tatt noe lengre tid.

I dag ser vi en svært utfordrende situasjon når det gjelder rekruttering av spesielt flyoperativ kompetanse. Dette skyldes generell pilotmangel i hele Europa, også i Norge. I tillegg har offshore-bransjen økt aktivitet med tilhørende mangel på helikopterpiloter for tunge helikoptre. Lønnsnivået i Luftfartstilsynet er for tiden ikke konkurransedyktig sammenlignet med lønnsnivået i dette markedet.

Det er kommet nye regelverkskrav som stiller strengere krav til kompetanse og erfaring for flyoperative inspektører. De som har denne kompetansen sitter ofte i ledende stillinger, eller har spesialfunksjoner i flyselskapene, som gjør at det er vanskelig å rekruttere dem.

Luftfartstilsynet har mellom 20 og 30 pendlere hvor mange av disse besitter flyoperative stillinger. Gradvise endringer i skattereglene for pendlere de siste årene har gjort pendling mer kostbart. Disse forholdene gjør at det er svært vanskelig å rekruttere inspektører med rett kompetanse innenfor enkelte fagområder. Vi har i flere tilfeller hatt relevante søkere som har takket nei til en stilling i Luftfartstilsynet begrunnet med økonomiske vurderinger. Det er

også inspektører som har sluttet med samme begrunnelse, samt at noen av våre inspektører har permisjon fra flyselskapet de kom fra, og nå vurderer om de skal gå tilbake. Luftfartstilsynet vurderer fortløpende tiltak for å sikre rekruttering av personell med rett kompetanse.

5.8 Samfunnssikkerhet

Fagområdet samfunnssikkerhet påvirkes av mange faktorer utenfor luftfarten, herunder sikkerhetspolitikk og utbrudd av smittsomme sykdommer, som synes relevant med tanke på fremtiden.

5.8.1 Sikkerhetspolitikk

Utviklingen i Midtøsten i 2019, spesielt i Iran og Irak, er et eksempel på hvordan væpnede, regionale konflikter kan påvirke luftfarten. Flyselskapene skal selv vurdere om det er trygt å fly over et landområde, men de er avhengig av å få så mye informasjon som mulig, slik at risikovurderingen blir dekkende. Nasjonale luftfartsmyndigheter, også norske, i samråd med etterretnings- og sikkerhetstjenester er med på å sammenstille informasjon og gjennomføre risikovurderinger som også flyselskapene kan dra nytte av. I fremtiden kan dessverre behovet for analyse av risikoinformasjon bli stadig større, grunnet internasjonal uforutsigbarhet.

5.8.2 Digital sikkerhet (Cyber Security)

Luftfartstilsynet har igangsatt en rekke tiltak for å bidra til et akseptabelt nivå innen digital sikkerhet i luftfarten. Det nye regelverket for organisasjoners digitale sikkerhet fra EASA er etter planen ferdigstilt mot slutten av 2021 og vil da kunne implementeres i 2022. Det vil stille nye krav både til Luftfartstilsynet og kommersielle luftfartsaktører.

Luftfartstilsynet vil etablere tilsynsprosesser i tråd med de nye reglene og ha behov for tilgang til hensiktsmessig kompetanse. Hvorvidt det vil være egne ressurser eller ressurser vi har tilgang til gjennom samarbeidsavtaler vil bli vurdert.

Det vil også være nødvendig å videreutvikle evnen til å overvåke systemer og å kunne både øve og håndtere hendelser innen sektoren i samarbeid med andre etater og organisasjoner.

5.8.3 Smittsomme sykdommer

Selv om helsemyndighetene alltid sitter i førersetet ved håndtering av smittsomme sykdommer, er det allment kjent at luftfarten er en potensiell smittespreder. Dette har blitt godt belyst på begynnelsen av 2020. Verdens helseorganisasjon (WHO) leder håndteringen av smittsomme sykdommer på verdensbasis, men en stor utfordring for luftfarten kan oppstå idet enkeltland ikke følger de rådene som WHO gir, men i stedet gjennomfører tiltak som går langt ut over eller er langt lempeligere enn det som anbefales. Utfordringene kan komme ved at ruter må kanselleres, inntjeningen går ned og selvfølgelig at passasjerer ikke kommer frem til bestemmelsesstedet, også fordi flyet som skulle ha blitt brukt på en rute som ikke rammes av kansellering, blir stående et annet sted i landet eller sågar i et annet land. Luftfartstilsynets rolle i håndteringen av smittsomme sykdommer består i hovedsak av å være et bindeledd mellom helsemyndigheter og luftfartsaktørene.

6. ÅRSREGNSKAP

6.1 Ledelsens kommentar til årsregnskapet 2019

6.1.1 Formål

Luftfartstilsynet ble opprettet 1. januar 2000 og er underlagt Samferdselsdepartementet. Luftfartstilsynet er et forvaltningsorgan med myndighetsansvar innen norsk sivil luftfart. Hovedoppgaven er å bidra til økt sikkerhet i luftfarten. Luftfartstilsynet er en aktiv pådriver for sikker og samfunnsnyttig luftfart ved å fastsette regelverk, godkjenne og føre tilsyn med blant annet flyselskaper, verksteder, flyskoler, luftfartøy, sertifikatnehavere, droneoperatører og lufthavner. Årsregnskapet utgjør del VI i årsrapporten til Luftfartstilsynet.

Luftfartstilsynet er et ordinært statlig forvaltningsorgan som fører regnskapet i henhold til kontantprinsippet.

6.1.2 Bekreftelse

Årsregnskapet er avlagt i henhold til bestemmelser om økonomistyring i staten, rundskriv R-115 fra Finansdepartementet og krav til Luftfartstilsynet i instruks om økonomistyring. Regnskapet viser et dekkende bilde av Luftfartstilsynets disponible bevilgning, regnskapsførte utgifter, inntekter, eiendeler og gjeld.

6.1.3 Vurdering av vesentlige forhold

I 2019 har Luftfartstilsynet samlet disponert tildelinger på utgiftssiden på kr 232 733 000 som består av kr 229 900 000 i ordinær bevilgning, og kr 2 833 000 for den budsjettmessige virkningen av lønnsoppjøret i statlig tariffområde jf. note A. Luftfartstilsynet har merinntekt på kr 1 755 165 jf. fullmakt 6.2 i tildelingsbrev i kapittel 4313 post 02, jf. note B. I tillegg har Luftfartstilsynet merinntekt på kr 2 884 907 på kapittel 4313 post 01.

Med fradrag for lønnsrefusjoner har Luftfartstilsynet brukt kr 173 833 535 til lønn og sosiale utgifter, jf. note 2 som gir en lønnsandel på 76 %. Husleien utgjør kr 20 127 190, se note 3. Reiseutgifter utgjør en vesentlig post på kr 16 662 019, jf. note 3. Luftfartstilsynet har merinntekter jf.

fullmakt 6.2 i tildelingsbrev i kapittel 4313 post 02 relatert til både lønn og reise for utleid personell på kr 1 755 165, jf. note 1. Luftfartstilsynets gebyrinntekter fra markedet utgjør kr 143 945 300, se note 1. Mellomværende med statskassen utgjorde pr. 31.12.2019 kr -7 302 130, jf. bevilgningsrapportering. Oppstillingen av artskontorrapporteringen viser hvilke eiendeler og gjeld mellomværende består av.

I tråd med Samferdselsdepartementets effektiviseringskrav har Luftfartstilsynet realisert en produktivitetsevinst på kr 1 109 000 i henhold til ABE-reformens krav. Dette ble oppnådd gjennom budsjettmessige tilpasninger og effektiviserings tiltak. I tillegg er det gjort ytterligere effektiviseringstiltak jf. omtale under kapittel 4.1.1.

6.1.4 Tilleggsopplysninger

Riksrevisjonen er ekstern revisor og bekrefter årsregnskapet for Luftfartstilsynet. Årsregnskapet er ikke ferdigrevidert pr. dags dato, men revisjonsberetning antas å foreligge i løpet av 2. kvartal 2020.

Luftfartstilsynets revisjonsberetninger ligger offentlig tilgjengelig på vår nettside: luftfartstilsynet.no/om-oss/arsrapporter



Bodø, 15. mars 2019

Lars Kobberstad
Luftfartsdirektør

6.2 Årsregnskap

6.2.1 Prinsippnote til årsregnskapet

Årsregnskap for statlige virksomheter er utarbeidet og avlagt etter nærmere retningslinjer fastsatt i bestemmelser om økonomistyring i staten («bestemmelsene»).

Årsregnskapet er i henhold til krav i bestemmelsene punkt 3.4.1, nærmere bestemmelser i Finansdepartementets rundskriv R-115 av desember 2019 og eventuelle tilleggskrav fastsatt av overordnet departement.

Oppstillingen av bevilgningsrapporteringen og artskontorrapporteringen er utarbeidet med utgangspunkt i bestemmelsene punkt 3.4.2 – de grunnleggende prinsippene for årsregnskapet:

- Regnskapet følger kalenderåret
- Regnskapet inneholder alle rapporterte utgifter og inntekter for regnskapsåret
- Utgifter og inntekter er ført i regnskapet med brutto beløp
- Regnskapet er utarbeidet i tråd med kontantprinsippet

Oppstillingene av bevilgnings- og artskontorrapportering er utarbeidet etter de samme prinsippene, men gruppert etter ulike kontoplaner. Prinsippene samsvarer med krav i bestemmelsene punkt 3.5 til hvordan virksomhetene skal rapportere til statsregnskapet. Sumlinjen «Netto rapportert til bevilgningsregnskapet»

er lik i begge oppstillingene. Virksomheten er tilknyttet statens konsernkontoordning i Norges Bank i henhold til krav i bestemmelsene pkt. 3.7.1. Bruttobudsjetterte virksomheter tilføres ikke likviditet gjennom året men har en trekkrettighet på sin konsernkonto. Ved årets slutt nullstilles saldoen på den enkelte oppgjørskonto ved overgang til nytt år.

Bevilgningsrapporteringen

Oppstillingen av bevilgningsrapporteringen omfatter en øvre del med bevilgningsrapporteringen, og en nedre del som viser beholdninger virksomheten står oppført med i kapitalregnskapet. Bevilgningsrapporteringen viser regnskapstall som virksomheten har rapportert til statsregnskapet. Det stilles opp etter de kapitler og poster i bevilgningsregnskapet virksomheten har fullmakt til å disponere. Kolonnen «Samlet tildeling» viser hva virksomheten har fått stilt til disposisjon i tildelingsbrev for hver statskonto (kapittel/post). Oppstillingen viser i tillegg alle finansielle eiendeler og forpliktelser virksomheten står oppført med i statens kapitalregnskap.

Mottatte fullmakter til å belaste en annen virksomhets kapittel/post (belastningsfullmakter) vises ikke i kolonnen for samlet tildeling, men er omtalt i note B til bevilgningsoppstillingen. Utgiftene knyttet til mottatte belastningsfullmakter er bokført

og rapportert til statsregnskapet, og vises i kolonnen for regnskap.

Avgitte belastningsfullmakter er inkludert i kolonnen for samlet tildeling, men bokføres og rapporteres ikke til statsregnskapet fra virksomheten selv. Avgitte belastningsfullmakter bokføres og rapporteres av virksomheten som har mottatt belastningsfullmakten og vises derfor ikke i kolonnen for regnskap. De avgitte fullmaktene framkommer i note B til bevilgningsoppstillingen.

Artskontorrapporteringen

Oppstillingen av artskontorrapporteringen har en øvre del som viser hva som er rapportert til statsregnskapet etter standard kontoplan for statlige virksomheter og en nedre del som viser eiendeler og gjeld som inngår i mellomværende med statskassen. Artskontorrapporteringen viser regnskapstall virksomheten har rapportert til statsregnskapet etter standard kontoplan for statlige virksomheter. Virksomheten har en trekkrettighet på konsernkonto i Norges Bank.

6.2.2 Bevilgningsrapportering

Tall er oppgitt i løpende kroner.

Oppstilling av bevilgningsrapportering 31.12.2019							
Utgiftskapittel	Kapittelnavn	Post	Postnavn	Note	Samlet tildeling	Regnskap 2019	Mindreutgift
1313	Driftsutgifter	01	Driftsutgifter	A,B	232 733 000	230 085 489	2 647 511
1633	Nettoordning for MVA i staten	01	Driftsutgifter	B		4 889 620	
Sum utgiftsført					232 733 000	236 464 144	

Inntektskapittel	Kapittelnavn	Post	Postnavn	Note	Samlet tildeling	Regnskap 2019	Merinntekt
4313	Inntekter tilsyn	01	Gebyrinntekter	A,B	141 100 000	143 984 907	2 884 907
4313	Ref. fakturert	02	Merinntekter	A,B		1 755 165	1 755 165
5309	Tilfeldige inntekter	29	Ymse			218 184	
5700	Arbeidsgiveravgift	72	Arbeidsgiveravgift			13 167 582	
Sum inntektsført					141 100 000	159 125 838	
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet						75 849 271	
Kapitalkontoer							
60047101	Norges Bank KK/innbetalinger					151 818 456	
60047102	Norges Bank KK/utbetalinger					-227 633 201	
713212	Endring i mellomværende med statskassen					-34 526	
Sum rapportert						0	

Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12)				
		31.12.2019	31.12.2018	Endring
713212	Mellomværende med statskassen	- 7 302 130	- 7 267 604	-34 526

Tall er oppgitt i løpende kroner.

Note A Forklaring av samlet tildeling utgifter			
Kapittel og post	Overført fra i fjor	Årets tildelinger	Samlet tildeling
131301		232 733 000	232 733 000

Tall er oppgitt i løpende kroner.

Note B Forklaring til brukte fullmakter og beregning av mulig overførbart beløp til neste år									
Kapittel og post	Stikkord	Merutgift(-) / mindre utgift	Utgiftsført av andre iht. avgitte belastningsfullmakter(-)	Merutgift(-)/ mindreutgift etter avgitte belastningsfullmakter	Merinntekter / mindreinntekter(-) iht. merinntektsfullmakt	Omdisponering fra post 01 til 45 eller til post 01/21 fra neste års bevilgning	Sum grunnlag for overføring	Maks. overførbart beløp *	Mulig overførbart beløp beregnet av virksomheten
131301		2 647 511			4 640 072		7 287 583	11 636 650	7 287 583
163301	Netto MVA				4 889 620		4 889 620		

Forklaring til bruk av budsjettfullmakter

Mulig overførbart beløp

Luffartstilsynet har i henhold til R-2/2020 søkt Samferdselsdepartementet om overføring av mulig overførbart beløp på kr 7 287 583. Det er knyttet en merinntektsfullmakt til kap. 4313, post 01 og 02.

Merinntekten på disse postene utgjorde i 2019 hhv. kr 2 884 910 og kr 1 755 165. Det er tatt hensyn til disse ved beregningen av mulig overført beløp på kap. 1313, post 01. Mulig overførbart beløp kr 7 287 583.

6.2.3 Artskontorrapportering

*Beregning av utførte årsverk er basert på ny definisjon fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet, jf. Personalmelding: PM-2019-13. Dette gjelder både tall for 2019 og 2018.

Tall er oppgitt i løpende kroner.

Oppstilling av artskontorrapporteringen 31.12.2019			
	Note	2019	2018
Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Innbetalinger fra gebyrer	1	143 945 300	135 741 268
Andre innbetalinger	1	1 755 165	2 500 316
Sum innbetalinger fra drift		145 700 465	138 241 584
Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetalinger til lønn	2	173 833 535	167 325 266
Andre utbetalinger til drift	3	55 246 206	61 598 799
Sum utbetalinger til drift		229 079 741	228 924 065
Netto rapporterte driftsutgifter		83 379 276	90 682 482
Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Innbetaling av finansinntekter	4	43 385	49 587
Sum investerings- og finansinntekter		43 385	49 587
Investerings- og finansutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetaling til investeringer	5	1 008 855	1 096 373
Utbetaling av finansutgifter	4	672	1 245
Sum investerings- og finansutgifter		1 009 526	1 097 618
Netto rapporterte investerings- og finansutgifter		966 141	1 048 030
Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler *			
Grupplivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)		218 184	236 162
Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)		13 167 582	12 674 209
Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)		4 889 620	6 442 765
Netto rapporterte utgifter på felleskapitler		-8 496 146	-6 467 606
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet		75 849 271	85 262 906
Oversikt over mellomværende med statskassen **			
Eiendeler og gjeld		2019	2018
Fordringer		151 655	118 641
Skyldig skattetrekk		-7 522 202	-7 375 892
Skyldige offentlige avgifter		-9 642	-6 656
Annen gjeld		78 049	-3 697
Sum mellomværende med statskassen	6	-7 302 130	-7 267 604

Note 1 Innbetalinger fra drift		
	31.12.2019	31.12.2018
Innbetalinger fra gebyrer	143 945 300	135 741 268
Sum innbetalinger fra gebyrer	143 945 300	135 741 268
Andre innbetalinger		
Annen driftsrelatert inntekt	1 755 165	2 500 316
Sum andre innbetalinger	1 755 165	2 500 316
Sum innbetalinger fra drift	145 700 465	138 241 584

Note 2 Utbetalinger til lønn		
	31.12.2019	31.12.2018
Lønn	146 677 960	140 792 880
Arbeidsgiveravgift	13 167 582	12 674 209
Pensjonsutgifter*	15 974 055	15 150 029
Sykepenger og andre refusjoner (-)	-3 495 882	-3 290 524
Andre ytelser	1 509 819	1 998 672
Sum utbetalinger til lønn	173 833 535	167 325 266
Antall årsverk	177	174

Note 3 Andre utbetalinger til drift		
	31.12.2019	31.12.2018
Husleie	20 127 190	19 602 885
Vedlikehold og ombygging av leide lokaler	86 687	404 405
Andre utgifter til drift av eiendom og lokaler	1 275 867	1 708 609
Reparasjon og vedlikehold av maskiner, utstyr mv.	37 406	5 089
Mindre utstysanskaffelser	788 941	2 671 269
Leie av maskiner, inventar og lignende	7 155 170	7 668 120
Kjøp av konsulent tjenester**	3 186 874	7 627 956
Kjøp av fremmede tjenester	1 228 583	810 385
Reiser og diett	16 662 019	15 302 639
Kurs og konferanse	1 974 860	2 030 545
Øvrige driftsutgifter	2 722 609	3 766 899
Sum andre utbetalinger til drift	55 246 206	61 598 799

**Fra og med 2019 presenteres konsulent tjenester og andre fremmede tjenester separat. I sammenligningstallene for 2018 er kjøp av fremmede tjenester presentert samlet på notelinjen «kjøp av fremmede tjenester».

Note 4 Finansinntekter og finansutgifter

	31.12.2019	31.12.2018
Innbetaling av finansinntekter		
Renteinntekter	39 607	49 283
Valutagevinst	3 778	304
Sum innbetaling av finansinntekter	43 385	49 587

	31.12.2019	31.12.2018
Utbetaling av finansutgifter		
Renteutgifter	477	1 072
Valutatap	195	173
Sum utbetaling av finansutgifter	672	1 245

Note 5 Utbetaling til investeringer og kjøp av aksjer

	31.12.2019	31.12.2018
Utbetaling til investeringer		
Immaterielle eiendeler og lignende	596 380	128 823
Driftsløsøre, inventar, verktøy og lignende	412 474	967 550
Sum utbetaling til investeringer	1 008 855	1 096 373

Note 6 Sammenheng mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen**Del A Forskjellen mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen**

		31.12.2019	31.12.2019	
		Spesifisering av bokført avregning med statskassen	Spesifisering av rapportert mellomværende med statskassen	Forskjell
Finansielle anleggsmidler	Investeringer i aksjer og andeler*	0	0	0
	Obligasjoner	0	0	0
	Sum	0	0	0
Omløpsmidler	Kundefordringer	2 343 926	0	2 343 926
	Andre fordringer	131 485	151 665	-20 180
	Sum	2 475 411	151 665	2 323 746
Langsiktig gjeld	Annen langsiktig gjeld	0	0	0
	Sum	0	0	0
Kortsiktig gjeld	Leverandørgjeld	-362 378	0	-362 378
	Skyldig skattetrekk	-7 522 202	-7 522 202	0
	Skyldige offentlige avgifter	-9 642	-9 642	0
	Annen kortsiktig gjeld	98 229	78 049	20 180
	Sum	-7 795 993	-7 453 495	-342 198
Sum	-5 320 581	-7 302 130	1 981 548	

6.2.4 Bruk av fullmakter

Luftfartstilsynet har i tildelingsbrevet for 2019 mottatt følgende fullmakter:

Fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester utover budsjettåret. Luftfartstilsynet har i 2019 ikke inngått nye langsiktige avtaler. For regnskapsåret 2020

er vi i prosess med å inngå slik avtale og vil benytte oss av slik fullmakt.

Fullmakt til å overskride driftsbevilgningen mot tilsvarende merinntekter. Luftfartstilsynet hadde for 2019 mindretgift på

driftsbevilgningen på kapittel 1313, post 01. Vi har søkt Samferdselsdepartementet om overføring av ubrukt bevilgning for kapittel 1313, post 01 samt overføring av merinntekter på kapittel 4313, post 01 og 4313, post 02 på til sammen kr 7 287 583.

7. VEDLEGG

7.1 Status for arbeidet med rapporter og tilrådinger fra havarikommisjoner mv.

Siden sikkerhetstilrådinger kun er anbefalinger fra havarikommisjoner, har ikke Luftfartstilsynet nødvendigvis hjemmel til å pålegge luftfartsaktørene å gjennomføre det som tilrådingen omtaler.

Unntaket er tilfeller der det er snakk om brudd på regelverk. Luftfartstilsynet sin oppfølging av tilrådinger vil derfor oftest være preget av å påvirke og oppmuntre aktørene til å ta tilrådingen til følge. I tillegg vurderer Luftfartstilsynet hvorvidt intensjonen med sikkerhetstilrådingen er av en slik karakter at det er behov for endring av luftfartsregelverket, nasjonalt eller internasjonalt, eller om det er andre tiltak som kan gjennomføres, f. eks. å gi bedre veiledning. Alt i alt innebærer dette at arbeidet med å følge opp sikkerhetstilrådinger kan gå over år.

Arbeidet med tilrådinger er et viktig element i flysikkerhetsarbeidet, og to ganger i året rapporterer Luftfartstilsynet til Samferdselsdepartementet

detaljer om arbeidet med hver enkelt av de åpne tilrådingene. I etterkant av halvårlig rapportering avholdes møter mellom Luftfartstilsynet og Samferdselsdepartementet der arbeidet med tilrådingene blir utdypet.

Statens havarikommisjon for transport (SHT) og Luftfartstilsynet samarbeider godt og hadde løpende dialog gjennom året. I tillegg var det ett kontaktmøte mellom de to etatene i 2019, der vi drøftet saker av felles interesse.

Tabellen under viser antall avgitte, lukkede og åpne sikkerhetstilrådinger fra og med utgangen av 2009. Som det framgår av tabellen var det ved utgangen av 2019 totalt 31 åpne sikkerhetstilrådinger. Antallet har økt de to siste årene. Det henger bl.a. sammen med de relativt mange tilrådingene SHT i 2018 ga etter Turøy-ulykken. Disse føyer seg inn i rekken av tilrådinger som er rettet til utenlandske aktører eller myndigheter.

Årstall	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Avgitte tilrådinger	28	12	20	10	11	1	11	2	1	17	3
Lukkede tilrådinger	96	27	26	15	13	4	0	7	3	4	1
Åpne tilrådinger	45	29	23	17	15	12	23	18	16	29	31

Antall avgitte, lukkede og åpne sikkerhetstilrådinger ved utgangen av årene 2009-2019

I løpet av 2019 har Luftfartstilsynet lukket én sikkerhetstilråding.

Sikkerhetstilrådingen var rettet til EU-kommisjonen (DG Move) og handlet om havarikommisjoners tilgang til informasjon i forbindelse med undersøkelse av ulykker og hendelser. SHT var fornøyd med svaret EU-kommisjonen gav og lukket sikkerhetstilrådingen. Vi sluttet oss til SHT sin vurdering og har derfor lukket tilrådingen.

SHT utstedte tre sikkerhetstilrådinge i 2019. En av disse ble fremmet etter en ulykke i 2018 der et helikopter under en linjeinspeksjon fløy gjennom en kryssende kraftlinje. SHT tilrår at Luftfartstilsynet innfører krav til fysisk merking av kryssende linjer i Norge. Arbeidet med sikkerhetstilrådingen pågår ennå. To av sikkerhetstilrådingene ble fremmet etter en alvorlig hendelse i 2018 der et helikopter under demontering av en mast traff spiret på masten med hovedrotoren. I disse sikkerhetstilrådingene anbefaler SHT at det i innlands helikopterforum⁴ skal sikres økt fokus på risikovurderinger av operasjoner, samt at vi i vårt tilsynsarbeid gjennomgår sikker jobb-analyser hos luftfartsaktørene. Vi har ennå ikke avgjort hvordan vi vil følge opp disse sikkerhetstilrådingene.

Tabellen under viser antall åpne sikkerhetstilrådinge pr. 31. desember 2019 fordelt på hvilket år tilrådingen ble utstedt. 16 av

de 31 åpne tilrådingene er rettet til utenlandske organisasjoner, i tillegg til at en tilråding er rettet til SD. Luftfartstilsynet har ingen myndighet eller tilsynsrolle overfor de utenlandske organisasjonene, men vi vurderer slike tilrådinge enkeltvis for å se om det er noe vi kan eller bør gjøre for å påvirke luftfartsmyndigheten i landet der organisasjonen er hjemmehørende til å ta tilrådingen til følge.

Antall åpne sikkerhetstilrådinge pr. 31. desember 2019 fordelt på utstedelsesår og hvilken enhet i Luftfartstilsynet som er hovedansvarlig for oppfølgingen. 16 av tilrådingene er rettet til utenlandske organisasjoner. En av tilrådingene er rettet til Samferdselsdepartementet.

7.1.1 Rapporter fra havarikommisjoner

Vi mottok i 2019 totalt 19 utkast til rapport fra havarikommisjoner, alle var fra SHT. Dessuten mottok vi i alt 13 ferdige undersøkelsesrapporter fra SHT. Luftfartstilsynet vurderer alt innholdet i rapportene, ikke bare eventuelle sikkerhetstilrådinge, med tanke på mulige tiltak som kan bedre flysikkerheten.

I det månedlige ulykkes- og hendelsesmøtet i Luftfartstilsynet gjennomgås alle undersøkelsesrapporter av den fagseksjonen som er utpekt som ansvarlig. I forlengelsen blir eventuelle tiltak for å ivareta flysikkerheten vurdert og diskutert tverrfaglig.

Ansvarlig enhet	Utstedelsesår					SUM
	2011	2015	2017	2018	2019	
Flyplass- og flysikringsseksjonen	6	2			1	9
Luftdyktighetsseksjonen		3		13,5		16,5
Flyoperativ seksjon			1	1	2	4
Seksjon for menneskelig ytelse og utdanning				0,5		0,5
Direktoratsavdelingen				1		1
Luftfartstilsynet totalt	6	5	1	16	3	31

⁴Flysikkerhetsforum for operatører av innenlands helikopter, FSF

7.2 Oppsummering av risikovurderinger

7.2.1 Bakgrunn

I tildelingsbrevet for 2019 slås det fast at mål- og resultatstyring er det overordnede styringsprinsippet i statlig forvaltning. Systematiske og gjennomarbeidede risikovurderinger kan bidra til en bedre og mer helhetlig etatsstyring basert på risiko og vesentlighet, og bør være integrert i mål- og resultatstyringen.

Luftfartstilsynets fire hovedmål, med underliggende mål, har blitt fulgt opp gjennom resultatledelse og intern risikostyring for Luftfartstilsynet. Hoved- og delmål har i 2019 blitt vurdert opp mot to gjennomgående kritiske suksessfaktorer.

Kritiske suksessfaktorer for hoved- og delmål:

- Kompetanse
- Ressurser

Luftfartstilsynets har i 2019 gjort risikovurdering av fire hovedprosesser:

- Godkjenning
- Regelverk
- Tilsyn
- Økonomi

De fire utvalgte prosessene har vært risikovurdert på seksjon, prosess og virksomhetsnivå. Luftfartstilsynet har forsøkt å håndtere de identifiserte risikoene på lavest mulig nivå.

Hovedprosessene godkjenning, regelverk og tilsyn har blitt vurdert opp imot fem gjennomgående kritiske suksessfaktorer som Luftfartstilsynet anser må være oppfylt for å ha kontroll og mulighet til å gjennomføre hovedprosessene.

Kritiske suksessfaktorer for godkjenning, regelverk og tilsyn:

- Kompetanse
- Ressurser
- Økonomi
- Verktøy
- Metodikk/prosedyrer

Hovedprosessen økonomi vurderes opp mot fem kritiske suksessfaktorer som LT anser må være oppfylt for å ha kontroll opp imot økonomistyring:

- Reise
- Overtid
- Mertid
- Kurs/kompetansebygging
- Inntekter

7.2.2 Risiko knyttet til hvert mål, delmål og hovedprosesser

Luftfartstilsynets fire hovedmål, med underliggende mål har i 2019 vært fulgt opp gjennom resultatledelse og intern risikostyring for Luftfartstilsynet. Samtlige hovedmål, alle delmål og de fire utvalgte hovedprosessene har blitt risikovurdert separat. Noen risikoer vil aldri ende opp i grønt område fordi konsekvensene er vurdert å være høy. Her har vi jobbet mot å redusere sannsynligheten for at risiko skal inntreffe. Jevnlige risikovurderinger har vært med på å sikre at det til enhver tid er fokus på disse risikoområdene i Luftfartstilsynet.

Når det gjelder delmål 1, underpunkt C kom vi ikke helt i mål. Vi var svært ambisiøse da vi fastsatte milepælene for utviklingen av det norske flysikkerhetsprogrammet. Ambisjonene overgikk det vi var i stand til å realisere. Det ble derfor

besluttet å revidere milepælene for å avstemme med de ressursene vi klarer å sette av til arbeidet. Revisjonen innebærer på noen områder å omformulere milepælen, dvs. å beskrive den tydeligere slik at det blir enklere å fastslå om vi har nådd milepælen eller ikke. På andre områder handler det om å stykke opp milepæler i etapper over noe lengre tid.

Den reviderte milepælsplanen ble fastsatt i januar 2020 og er fortsatt ambisiøs, men mer realistisk enn den opprinnelige. Delmål 5, underpunkt D dreier seg om å skaffe seg en oversikt over utfordringer som klimaendringer kan innebære for luft-fartens infrastruktur. På bakgrunn av noe begrensende ressurser er vi nå i dialog med Samferdselsdepartementet for å avklare ambisjonsnivået videre.

7.2.3 Gjennomføring av budsjettet

Luftfartstilsynet har styrt på budsjett innenfor budsjettrammen som har vært til disposisjon i 2019.

7.2.4 Effektiv ressursbruk

Luftfartstilsynet har gjennom intern risikostyring og resultatledelse identifisert at det er høy måloppnåelse i organisasjonen. Luftfartstilsynet leverer stort sett på mål og kan på bakgrunn av dette for 2019 konkludere med at det er effektiv ressursbruk i organisasjonen. Det vil imidlertid være et alltid pågående arbeid med å vurdere og analysere metodikk, digitalisering, effektivisering, prioritering og gjennomføring av arbeidsoppgaver for å sikre seg mest mulig effektiv ressursbruk.

7.2.5 At virksomheten driver i samsvar med gjeldende lover og regler

Luftfartstilsynets implementerte metodikk for intern risikostyring går ut på at vi risikovurderer Luftfartstilsynets hovedprosesser på seksjons, prosesseier og virksomhetsnivå. Prosessene som risikovurderes er:

- Godkjenning
- Regelverk
- Tilsyn
- Økonomi

Forvaltningskompetanse, kompetanse og metodikk/prosedyrer er identifisert som risikoer som krever oppfølging for godkjenningsprosessen. For risiko med hensyn på forvaltningskompetanse er det gjennomført forvaltningsgjennomgang i flere seksjoner. Luftfartstilsynet planlegger at det skal innføres fast kontinuerlig trening i internukene med oppstart i 2020. Det er også gjennomført fagtemagjennomgang i flere seksjoner, noe som vil bli innført som fast kontinuerlig trening i internukene. Oppstart i 2020. Når det gjelder avdekket risiko vedrørende metodikk/prosedyre så er den nye prosedyren for godkjenning ikke ferdigstilt. Dette var et mer tidkrevende arbeid enn antatt. En tverrfaglig arbeidsgruppe vil fortsette arbeidet med ferdigstilling i 2020.

Risiko for at regelverksarbeid ikke blir gjennomført forvaltningsmessig korrekt har hatt tett oppfølging fordi konsekvensen er høy, men sannsynligheten

er lav. Dette følges opp i avdelingsmøter jevnlig. Eget kurs for jurister i 2020 i regi av Justisdepartementet vurderes. Direktoratets avdelingen ønsker å utarbeide halvårlig forum for inspektører og jurister om regelverksarbeid. For å høyne kompetansen vil Direktoratets avdelingen anbefale at seksjonssjefene på fagavdelingen må vurdere å utpeke faste medarbeidere som skal jobbe med regelverk. Det vil legges en plan for dette i første halvår 2020.

Tilsynsavdelingen ønsker å forsterke fokus på bevisstgjøringen av seksjonssjefer i Fag og på deres rolle som kvalitetssikrere. Den nye seksjonen Ubemannet luftfart er under oppbygging og må utdanne og autorisere revisorer. Avdelingen må fremdeles støtte seg på andre seksjoner for å få gjennomført tilsyn. Fokus, risikovurderinger og omprioriteringer vedrørende etterslep grunnet ressursmangel for tilsyn på security-området og hos Norwegian er hentet inn i løpet av 2019.

Økonomioppfølging mht. styring innenfor budsjett følges opp månedlig av økonomiseksjonen og dialog med den enkelte leder gjennomføres når det er behov for dette. I oppfølgingsmøter blir det satt fokus på at overtid og mertid må styres, at tidføring jevnlig kontrolleres, samt at kompetansetiltak må prioriteres innenfor rammen. Økonomiseksjonen ser effekten av at det er økt fokus på fakturering av inntekter både av ledere og saksbehandlere.



Luftfartstilsynet

Luftfartstilsynet
Sjøgata 45-47
8006 Bodø



LUFTFARTSTILSYNET
Org. nr.: 981105516

Riksrevisjonens beretning

Til Luftfartstilsynet

Uttalelse om revisjonen av årsregnskapet

Konklusjon

Riksrevisjonen har revidert Luftfartstilsynets årsregnskap for 2019. Årsregnskapet består av ledelseskomentarer og oppstilling av bevilgnings- og artskontorrapportering, inklusiv noter til årsregnskapet for regnskapsåret avsluttet per 31. desember 2019.

Bevilgnings- og artskontorrapporteringen viser at 75 849 271 kroner er rapportert netto til bevilgningsregnskapet.

Etter Riksrevisjonens mening gir Luftfartstilsynets årsregnskap et dekkende bilde av virksomhetens disponible bevilgninger, inntekter og utgifter for 2019 og kapitalposter pr 31. desember 2019, i samsvar med regelverket for økonomistyring i staten.

Grunnlag for konklusjonen

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med *lov om Riksrevisjonen, instruks om Riksrevisjonens virksomhet* og internasjonale standarder for offentlig finansiell revisjon (ISSAI 1000–2999). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet under «Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet». Vi er uavhengige av virksomheten slik det kreves i lov og instruks om Riksrevisjonen og de etiske kravene i ISSAI 30 fra International Organization of Supreme Audit Institutions (INTOSAI's etikkregler), og vi har overholdt de øvrige etiske forpliktelsene våre i samsvar med disse kravene og INTOSAI's etikkregler. Etter vår oppfatning er revisjonsbevisene vi har innhentet tilstrekkelige og hensiktsmessige som grunnlag for vår konklusjon.

Øvrig informasjon i årsrapporten

Ledelsen er ansvarlig for årsrapporten, som består av årsregnskapet (del VI) og øvrig informasjon (del I–V). Riksrevisjonens uttalelse omfatter revisjon av årsregnskapet og virksomhetens etterlevelse av administrative regelverk for økonomistyring, ikke øvrig informasjon i årsrapporten (del I–V). Vi attesterer ikke den øvrige informasjonen.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese den øvrige informasjonen i årsrapporten. Formålet er å vurdere om det foreligger vesentlig inkonsistens mellom den øvrige informasjonen, årsregnskapet og kunnskapen vi har opparbeidet oss under revisjonen. Vi vurderer også om den øvrige informasjonen ser ut til å inneholde vesentlig feilinformasjon. Dersom vi konkluderer med at den øvrige informasjonen inneholder vesentlig feilinformasjon, er vi pålagt å rapportere dette i revisjonsberetningen.

Det er ingenting å rapportere i så måte.

Ledelsens og det overordnede departementets ansvar for årsregnskapet

Ledelsen er ansvarlig for å utarbeide et årsregnskap som gir et dekkende bilde i samsvar med regelverket for økonomistyring i staten. Ledelsen er også ansvarlig for å etablere den interne kontrollen som den mener er nødvendig for å kunne utarbeide et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil.

Det overordnede departementet har det overordnede ansvaret for at virksomheten rapporterer relevant og pålitelig resultat- og regnskapsinformasjon og har forsvarlig internkontroll.

Riksrevisjonens oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

Målet med revisjonen er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil, og å avgi en revisjonsberetning som gir uttrykk for Riksrevisjonens konklusjon. Betryggende sikkerhet er et høyt sikkerhetsnivå, men det er ingen garanti for at en revisjon som er utført i samsvar med *lov om Riksrevisjonen, instruks om Riksrevisjonens virksomhet* og internasjonale standarder for offentlig finansiell revisjon, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon som eksisterer. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon blir ansett som vesentlig dersom den, enkeltvis eller samlet, med rimelighet kan forventes å påvirke de beslutningene brukere treffer på grunnlag av årsregnskapet.

Vi utøver profesjonelt skjønn og utviser profesjonell skepsis gjennom hele revisjonen, i samsvar med *lov om Riksrevisjonen, instruks om Riksrevisjonens virksomhet* og internasjonale standarder for offentlig finansiell revisjon.

Vi identifiserer og anslår risikoene for vesentlig feilinformasjon i årsregnskapet, enten den skyldes misligheter eller utilsiktede feil. Videre utformer og gjennomfører vi revisjonshandlinger for å håndtere slike risikoer og innhenter tilstrekkelig og hensiktsmessig revisjonsbevis som grunnlag for vår konklusjon. Risikoen for at vesentlig feilinformasjon ikke blir avdekket, er høyere for feilinformasjon som skyldes misligheter, enn for feilinformasjon som skyldes utilsiktede feil. Grunnen til det er at misligheter kan innebære samarbeid, forfalskning, bevisste utelatelser, feilpresentasjoner eller overstyring av intern kontroll.

Vi gjør også følgende:

- opparbeider oss en forståelse av den interne kontrollen som er relevant for revisjonen, for å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige ut fra omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om hvor effektiv virksomhetens interne kontroll er
- evaluerer om regnskapsprinsippene som er brukt, er hensiktsmessige, og om tilhørende opplysninger som er utarbeidet av ledelsen, er rimelige
- evaluerer den totale presentasjonen, strukturen og innholdet i årsregnskapet, inkludert tilleggsopplysningene
- evaluerer om årsregnskapet representerer de underliggende transaksjonene og hendelsene på en måte som gir et dekkende bilde i samsvar med regelverket for økonomistyring i staten

Vi kommuniserer med ledelsen, blant annet om det planlagte omfanget av revisjonen og når revisjonsarbeidet skal utføres. Vi vil også ta opp forhold av betydning som er avdekket i løpet av revisjonen, for eksempel svakheter av betydning i den interne kontrollen, og informerer det overordnede departementet om dette.

Når det gjelder forholdene som vi tar opp med ledelsen, og informerer det overordnede departementet om, tar vi standpunkt til hvilke som er av størst betydning ved revisjonen av årsregnskapet, og avgjør om disse skal regnes som sentrale forhold ved revisjonen. De beskrives i så fall i et eget avsnitt i revisjonsberetningen, med mindre lov eller forskrift hindrer offentliggjøring. Forholdene omtales ikke i beretningen hvis Riksrevisjonen beslutter at det er rimelig å forvente at de negative konsekvensene av en slik offentliggjøring vil være større enn offentlighetens interesse av at saken blir omtalt. Dette vil bare være aktuelt i ytterst sjeldne tilfeller.

Dersom vi gjennom revisjonen av årsregnskapet får indikasjoner på vesentlige brudd på administrative regelverk med betydning for økonomistyring i staten, gjennomfører vi utvalgte revisjonshandlinger for å kunne uttale oss om hvorvidt det er vesentlige brudd på slike regelverk.

Uttalelse om øvrige forhold

Konklusjon knyttet til administrative regelverk for økonomistyring

Vi uttaler oss om hvorvidt vi er kjent med forhold som tilsier at virksomheten har disponert bevilgningene på en måte som i vesentlig grad strider mot administrative regelverk med betydning for økonomistyring i staten. Uttalelsen gis med moderat sikkerhet og bygger på ISSAI 4000-serien for etterlevelsesrevisjon. Moderat sikkerhet for uttalelsen oppnår vi gjennom revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, og kontrollhandlinger vi finner nødvendige.

Basert på revisjonen av årsregnskapet, er vi ikke kjent med forhold som tilsier at virksomheten har disponert bevilgningene i strid med administrative regelverk med betydning for økonomistyring i staten.

Oslo; 06.04.2020

Etter fullmakt

Tora Struve Jarlsby
ekspedisjonssjef

Terje Ottesen
avdelingsdirektør

Brevet er ekspedert digitalt og har derfor ingen håndskreven signatur