



Årsrapport 2022

«Luftfartstilsynet har hovedansvaret for å føre tilsyn med norsk luftfart.

Luftfartstilsynet skal bidra til sikker, samfunnsnyttig og bærekraftig luftfart i tråd med de overordnede mål for samferdselspolitikken.»

(jf. Instruks for Luftfartstilsynet av 11. februar 2021)

Innhold

Innhold	2
1 Leders beretning	4
2 Introduksjon til virksomheten og hovedtall	7
2.1 Virksomheten og samfunnsoppdraget	7
2.2. Organisasjon og ledelse	7
2.3 Presentasjon av utvalgte hovedtall.....	8
2.3.1 Volumtall	8
2.3.2 Nøkkeltall fra regnskapet	9
2.3.3 Gjennomførte tiltak for å effektivisere driften i 2022	11
3 Årets aktiviteter og resultater.....	12
3.1 Nærmere om nøkkeltall og indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet	12
3.2.1 Kommentarer til nøkkeltall og KPI-er.....	12
3.3 Status på mål i tildelingsbrevet og andre prioriterte oppgaver.....	12
3.3.1 Hovedmål 1 – Tilfredsstillende sikkerhetsnivå i norsk luftfart	12
3.3.2 Hovedmål 2 – Effektive tjenester tilpasset brukernes behov	16
3.3.3 Supplerende tildelingsbrev nr. 2.....	20
3.3.4 Prioriterte tiltak i 2022.....	20
3.3.5 Ressursbruk i 2022	26
4 Styring og kontroll i virksomheten	28
4.1 Risikovurderinger og internkontroll.....	28
4.1.1 Styrket IKT-struktur	28
4.2 Oppfølging av Riksrevisjonens regnskaps- og forvaltningsrevisjoner.....	28
4.3 Annen oppfølging.....	28
4.4 Tilgjengeliggjøring av offentlige data.....	29
4.5 Statlige fellesføringer	29
4.5.1 Reduksjon av konsulentbruk.....	29
4.5.2 Lærlinger	29
4.6 Informasjonssikkerhet	29
4.7 Personalmessige forhold.....	29
4.7.1 Kompetanse	29
4.7.2 Sykefravær	30
4.7.3 HMS/Arbeidsmiljø.....	30
4.7.4 Mangfold og likestilling.....	30
5 Vurdering av framtidsutsikter	32

6 Årsregnskap.....	33
6.1 Ledelsens kommentar til årsregnskapet 2022.....	33
6.1.1 Formål	33
6.1.2 Bekreftelse	33
6.1.3. Vurdering av vesentlige forhold.....	33
6.1.4 Tilleggsopplysninger.....	34
6.2 Årsregnskap.....	34
6.2.1 Prinsippnote til årsregnskapet	34
6.2.2 Bevilgningsrapporteringen.....	34
6.2.2.1 Forklaring til bruk av budsjettfullmakter (alle beløp i 1 000 kr)	36
6.2.3 Artskontorapportering.....	36
6.2.4 Bruk av fullmakter.....	39
7 Vedlegg.....	41
7.1 Luftfartstilsynets interne risikostyring avgrenset til forhold som kan påvirke måloppnåelsen negativt	41
7.2 Særskilt risikovurdering	41
7.3 Samfunnsikkerhet.....	41
7.4 Medfinansieringsordningen.....	41

1 Leders beretning

Luftfartstilsynet er totalt sett fornøyd med samlet måloppnåelse i 2022. Mange av våre tildelte delmål strekker seg over flere år, og det er vår vurdering at det i all hovedsak er realistisk å nå disse målene innen fastsatt sluttidspunkt.

I takt med luftfarten i Norge ellers så har også våre tilsynsaktiviteter økt gjennom året, etter å ha vært på et lavere nivå som følge av koronapandemien. Det er Luftfartstilsynets fem definerte kjerneprosesser, hvorav tilsyn er en av disse, som i sum oppfyller vårt samfunnsoppdrag.

Særlig på begynnelsen av året var luftfarten, og dermed også vi, sterkt påvirket av pandemien med reiserestriksjoner og mindre trafikk enn normalt. Likevel er det Russlands invasjon av Ukraina 24. februar, med påfølgende krig og okkupasjon, som har preget luftfarten mest i 2022. Selv om krigen har en begrenset direkte effekt på norsk luftfart, så har stengt luftrom over Russland, Belarus og Ukraina og reiserestriksjoner til disse landene en direkte innvirkning på europeisk luftfart. For norsk luftfart har større økonomisk utrygghet som følge av økt prisvekst, økt inflasjon og usikker energitilgang redusert etterspørselen etter flyreiser ytterligere. Det har også vært en økende oppmerksomhet på ulovlig dronflyvninger i 2022, og da særlig i sammenheng med den sikkerhetspolitiske situasjonen. For hele året under ett var det 11,4 % færre passasjerer enn før pandemien, dvs. 2019.

Vi vedtok i alt 32 nye forskrifter i 2022. Dette er noe mer enn normalt, og skyldes blant annet at det ble vedtatt ni forskrifter knyttet til restriksjonsområder som følge av den generelle trusselsituasjonen og i forbindelse med militærøvelser. Kun noen dager etter at krigen i Ukraina startet vedtok vi en forskrift som forbyr russiske flyvninger til, fra og i norsk luftrom. Forskriften ble senere opphevet, da forskrift gitt med hjemmel i sanksjonsloven ble oppdatert.

Vi gjennomførte 649 tilsyn i 2022. Dette er kun 28 (4 %) færre tilsyn enn planlagt, og hensyntatt den lave aktiviteten i årets to første måneder som følge av omikronviruset, er vi godt fornøyd med gjennomføringsgraden av tilsyn.

Hovedmål nr. 1 for Luftfartstilsynet i 2022 var at flysikkerheten i Norge skal være tilfredsstillende. I dette målet inngår det at det skal være maksimalt to omkomne i norsk kommersiell flytransport per hundre millioner flytimer i perioden 2017–2026. Denne raten er økt gjennom året, og var ved utgangen av 2022 på 3,3. Økningen i 2022 er først og fremst relatert til færre flytimer samt en ulykke med to omkomne. Med en aktivitet på nivå med årene før pandemien og ingen omkomne for resten av måleperioden vil målet bli nådd.

Det ble med virkning fra 2022 satt betydelig mer ambisiøse mål for kommersiell luftfart i Norge, definert som ulykkesrater per 100 000 flyvning over en femårsperiode. Til tross for at ulykkesratene er høyere enn målsatt ved utgangen av året (perioden 2018–2022) for tre av de fire kommersielle segmentene, mener vi at det er realistisk å nå målene.

For privatflysegmentet er ulykkesratene innen alle segmentene innenfor mål ved utgangen av 2022 (ekskludert mikrofly), og vi mener det er realistisk å nå målsettingen for perioden. Dette er meget positivt, og vi mener at de gode resultatene blant annet må kunne føres tilbake til det målrettede flysikkerhetsarbeidet vi har utført sammen med aktørene i privatflysegmentet.

Vårt andre hovedmål er å tilby effektive tjenester som er tilpasset brukernes behov. Også det målet er, etter vår vurdering, realisert i 2022. Vi gjennomfører brukerundersøkelser hvert andre år, og resultatene fra undersøkelsen i 2022 er på nivå med resultatene for to år siden. 73 % av respondentene oppgir nå at de alt i alt er fornøyde med oss som luftfartsmyndighet, som er noe lavere enn i 2020 (77 %) og noe høyere enn i 2018 (70 %).

Vi er i tildelingsbrevet for 2022 bedt om å prioritere å etablere et system for å overvåke hvordan utenlandske flyselskaper driver i Norge for å sikre like konkurransevilkår og likebehandling av norske og utenlandske arbeidstakere som arbeider i Norge. Et slikt system er nå etablert, og dette inkluderer også operatører som utfører operasjoner for norske flyselskaper (såkalt wet-lease). Flere virksomheter er kartlagt og analysert for å fastsette deres tilknytning til Norge og dermed avklare hvorvidt norsk arbeidsmiljølovgivning kommer til anvendelse.

Vi gjennomførte en omfattende arbeidsmiljøundersøkelse blant besetningsmedlemmer i Norge i andre halvår i 2022. Resultatene viser at mange, særlig i de større kommersielle passasjerselskapene, har krevende arbeidsforhold som har negative helsemessige konsekvenser ut over det som er gjennomsnittet blant norske arbeidstakere. Resultatene vil bli fulgt opp i 2023.

FNs luftfartsorganisasjon, ICAO, avholdt høsten 2022 sin 41. generalforsamling i Montréal. Generalforsamlingen gikk over to uker, og Luftfartstilsynet var til stede begge ukene. Også generalforsamlingen ble preget av den sikkerhetspolitiske situasjonen, og for første gang siden Russland ble medlem av ICAO i 1970 ble de ikke valgt inn i ICAOs råd, som er organisasjonens høyeste styringsorgan. På generalforsamlingen ble det også vedtatt en ambisjon om netto nullutslipp av CO₂ i internasjonal luftfart fra 2050.

Det reviderte inntektsmålet for 2022 ble nådd, samtidig som ressursbruken var lavere enn opprinnelig budsjettet. Det innebærer at 13,0 mill. kroner er overført til 2023.

Luftfarten er på full fart tilbake til et normalt aktivtetsnivå etter pandemien, og det blir både i Norge og Europa synliggjort en mangel på kvalifisert personell, særlig for bakkeansatte. Dette har selvsagt også påvirket ressurs situasjonen hos oss, da det stadig oftere tar lengre tid å rekruttere personell med rett kompetanse. Kombinert med et høyt sykefravær (5,9 % i 2022) og nye oppgaver, har ressurs situasjonen i perioder vært anstrengt.

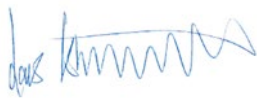
Vi har derfor også i 2022 jobbet med effektivisering av vår egen drift, og dette har gjort oss i stand til å møte pålagte effektiviseringskrav med i alt 3,2 mill. kroner i 2022. Det er vår vurdering at systemer og prosedyrer for styring og kontroll av egen virksomhet fungerer som forutsatt. Vår ressursbruk kan dokumenteres i tråd med økonomiregelverket.

Markedsutviklingen for kommersiell luftfart med færre passasjerer og lavere inntekt per passasjer, konsekvensene av den sikkerhetspolitiske utviklingen i Europa, mangel på kvalifisert arbeidskraft som ønsker seg til luftfarten, det grønne skiftet og nye oppgaver, og nye krav og forventninger til oss

vil stille ytterligere krav om effektivisering av Luftfartstilsynet. Det vil også medføre behov for både flere ressurser og annen kompetanse i tillegg til det vi har i dag.

Dialogen med vår oppdragsgiver om tildelte oppgaver og fremtidige utfordringer har også i 2022 vært god. Vi både håper og tror dette vil fortsette.

Avslutningsvis ønsker jeg å takke samtlige medarbeidere hos oss for innsatsen i 2022, der alle på en god og positiv måte har bidratt til resultatene og målene vi har nådd i 2022.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Lars E. de Lange Kobberstad'. The signature is fluid and cursive.

Lars E. de Lange Kobberstad

Bodø, 15. mars 2023

2 Introduksjon til virksomheten og hovedtall

2.1 Virksomheten og samfunnsoppdraget

Luftfartstilsynet er et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet (SD). Luftfartstilsynet har hovedansvaret for å føre tilsyn med norsk luftfart. Luftfartstilsynet skal bidra til sikker, samfunnsnyttig og bærekraftig luftfart i tråd med de overordnede mål for samferdselspolitikken.

Luftfartstilsynet utarbeider nasjonale regelverk innen luftfart, og gjennomfører og implementerer felleseuropeisk luftfartsregelverk i Norge. Sentrale oppgaver er godkjenning av organisasjoner, personer og fartøy, og ansvar for tilsyn med norsk sivil luftfart og at aktører oppfyller kravene i gjeldende regelverk. Luftfartstilsynet har videre ansvar for tilsyn med arbeidsmiljøet for flygende personell, og er sivil og militær luftromsmyndighet.

Den myndighet som er gitt Samferdselsdepartementet i medhold av luftfartsloven, er i stor utstrekning delegert til Luftfartstilsynet¹. Norsk Luftsportstilsyn (NLT) er ansvarlig, nasjonal myndighet for seilfly og ballong og er gitt myndighet til å utstede sertifikater og føre tilsyn på dette området². Myndigheten til å gi regelverk på området ligger likevel hos Luftfartstilsynet og Samferdselsdepartementet.

Fra 1. januar 2023 blir Luftfartstilsynet også nasjonal tilsynsmyndighet for romaktiviteter, nærmere bestemt for romhavner og oppskyting av bæreraketter. Sentrale oppgaver er kontroll, godkjenning og tilsyn av aktiviteter, veiledning av aktører og koordinering med relevante myndigheter. Luftfartstilsynet skal også bidra til regelverksutviklingen. Fagområdet romfart sorterer under Nærings- og fiskeridepartementet.

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

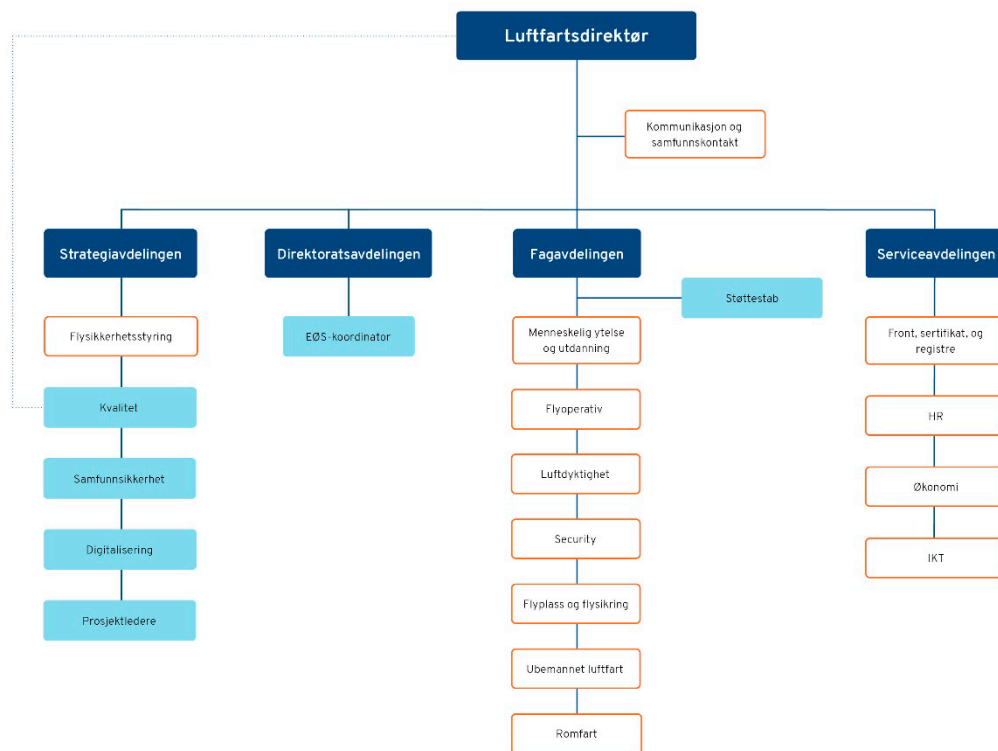
2.2. Organisasjon og ledelse

Hovedkontoret ligger i Bodø og luftfartsdirektør Lars E. de Lange Kobberstad utøver den daglige ledelsen av Luftfartstilsynet. Luftfartstilsynet har også fem medarbeidere lokalisert i Oslo sentrum og to på Oslo lufthavn, Gardermoen.

Virksomheten består av fire avdelinger med i alt elleve seksjoner. Fagavdelingen ledes av fagdirektør og tilsynsdirektør, mens de øvrige avdelingene ledes av en avdelingsdirektør. Luftfartsdirektør, avdelingsdirektørene og kommunikasjonsdirektør utgjør Luftfartstilsynets ledergruppe og kriseledelse. I 2022 utførte 203 ansatte 189,7 årsverk.

¹Forskrift 10. desember 1999 nr. 1273

² Forskrift 28. november 2015 nr. 1365 om sertifisering av besetningsmedlemmer

Figur 1: Organisasjonskart


2.3 Presentasjon av utvalgte hovedtall

Nedenfor presenteres hovedtall for vår produksjon.

2.3.1 Volumtall

Tabell 1: Tilsynsobjekter

Tilsynsobjekter	2022	2021	2020	2019	2018
AOC-operatører	26	24	24	24	23
ATO	14	12	12	13	17
DTO	46	45	40	36	N/A
Kontrollanter	288	257	261	247	273
Flymedisinske senter	2	2	2	2	1
Flyleger	60	59	60	58	59
Simulator	9	9	17	21	18
Simulator (skandinavisk avtale) ³	0	0	28	42	34
Tekniske skoler	5	5	6	7	7
Part-M (CAMO)	31	35	30	31	31
Part-145	30	29	33	30	29
Part-21 (Subpart G POA)	5	5	5	5	5
BSL-B	6	6	9	7	6
Flysikringsleverandører	10	10	11	11	11

³Luftfartstilsynets tilsynsportefølje på flysimulatorområdet ble vesentlig redusert i 2021. Den klart største operatøren (CAE) overførte vinteren 2021 hele sin portefølje først til dansk luftfartsmyndighet, så til EASA.

Treningsorganisasjoner flygeledere	1	1	2	2	1
Lufthavner ⁴	56	56	56	56	71
Heliport	46	46	45	41	40
Droner RO2	4	4	160	158	173
Droner RO3	9	4	157	125	117
Droner LUC ⁵	5	3			
UAS ⁶	78	22			
Securityobjekter	535	543	618	641	644
Kontrollflyorganisasjoner	2	2	2	3	
Treningsorganisasjoner AFIS	3	3	4	4	
ACN	1	1	1	1	

Tabell 2: Luftfartøy

Luftfartøy	2022	2021	2020	2019	2018
Motorfly	775	823	784	800	816
Helikopter	266	276	277	278	282
Seilfly/motorseilfly	154	152	148	145	149
Ballonger	19	19	19	19	19

Tabell 3: Sertifikatholdere

Sertifikatholdere	2022	2021	2020	2019	2018
Flyteknikere	1127	1 117	1 135	1 108	1 081
Flygeledere	514	512	505	514	515
Pilotsertifikater kommersiell luftfart	2565	2 449	2 401	2 436	2 357
Allmennflygersertifikater	1338	1 361	1 355	1 346	1 411

Tabell 4: Regelverksutvikling

Regelverksutvikling	2022	2021	2020	2019	2018
Forskrifter som endrer eksisterende forskrifter	20	20	23	17	17
Nye forskrifter	1	10	2	4	5
Forskrift som opphever en forskrift	2	1	3	1	0
Restriksjonsområder	9	0	1	5	4
Regelverk sendt på høring	25	25	19	18	16

2.3.2 Nøkkeltall fra regnskapet

Sammenlignet med 2021, har samlet tildeling økt med kr 18 millioner, mens totale utgifter har økt med kr 26 millioner. Dette betyr at deler av utgiftsøkningen i 2022 er finansiert med overføring av midler fra 2021. Utnyttelsesgraden i 2022 var på 98,2 %. Lønnsutgiftene økte med kr 12,7 millioner som skyldes seks flere årsverk samt generell lønnsøkning. For andre driftsutgifter ser vi en økning fra 2021 på kr 11,5 millioner hvorav kr 7,1 millioner gjelder økning i reiseutgifter. Investeringsutgifter utgjør kr 4,5 millioner som er en økning fra året før på kr 1,9 millioner. I investeringen inngår kr 3,0 millioner til anskaffelse av ny modul til fagsystemet Empic i forbindelse med digitalisering av personsertifikater og avvikshåndtering.

⁴ Nedgang i antall lufthavner skyldes nytt regelverk i 2019 som fører til at flere velger å ikke lengre ha teknisk-operative godkjenninger, men er underlagt DTO-regelverket.

⁵ LUC er forkortelsen for Light UAS Operator Certificate.

⁶ UAS er forkortelsen for Unmanned Aircraft System.

Tabell 5: Presentasjon av hovedtall for de tre siste årene (alle beløp i 1 000 kr)

Beskrivelse nøkkeltall	2022	2021	2020
Antall ansatte ⁷	203	196	192
Antall avtalte årsverk ⁸	199	194	189
Antall utførte årsverk	189,7	183,8	177,9
Sykefravær	5,9 %	4,6 %	3,9 %
Opprinnelig tildeling for året	268 784	255 055	246 260
Herav gebyrfinansiert (inntektskrav justert) ⁹	141 100	123 251	129 500
Inntektskrav i % av opprinnelig tildeling	52,5 %	48,3 %	52,5 %
Samlet tildeling post 01–29	289 462	271 418	253 548
Utnyttelsesgrad av bevilgningen post 01–99	98,2 %	93,2 %	93,8 %
Driftsutgifter	276 439	252 285	233 842
Lønnsandel av driftsutgifter	74 %	76 %	76 %
Konsulentutgifter	11 193	12 111	8 102
Konsulentandel av total omsetning	4,0 %	4,8 %	3,5 %
Reiseutgifter	15 197	8 025	7 698
Reiseutgifter per årsverk ¹⁰	80	44	43

Administrative nøkkeltall for virksomheten blir nærmere forklart i kapittel 3.

Gebyrinntekter for 2022 er påvirket av koronapandemien første del av 2022. Revidert inntektskrav er kr 141,1 millioner og regnskapet viser gebyrinntekter på kr 143,7 millioner som fordeles seg på følgende gebyrområder:

Tabell 6: Gebyrinntekter (alle beløp i 1 000 kr)

Gebyrområder	Budsjett 2022	Regnskap 2022
Norges luftfartøyregister	2 486	2 486
Ubemannet luftfart – droner	8 702	8 466
Sertifikat	15 346	15 674
Bakgrunnssjekk	7 200	7 829
Flymedisin	3 865	3 285
Skole, utdanning og simulator	4 117	4 079
Operative godkjenninger	34 358	35 649
Flytekniske organisasjoner	6 235	6 542
Luftfartøy	19 390	20 390
Security	9 447	9 447
Flysikringsområdet	20 095	20 432
Flyplass	9 860	9 387
Sum gebyrinntekter	141 100	143 666

⁷ Statistisk sentralbyrå (SSB) sin statistikk «12623: Ansatte i staten» og antall avtalte årsverk er brukt som kilde, jf. Veiledning fra DFØ. Tall for 2020 og 2021 er justert i henhold til statistikk fra SSB.

⁸ Statistisk sentralbyrå (SSB) sin statistikk «12623: Ansatte i staten» og antall avtalte årsverk er brukt som kilde, jf. Veiledning fra DFØ. Tall for 2020 og 2021 er justert i henhold til statistikk fra SSB.

⁹ Inntektskrav for 2022 ble justert ned med 21,6 millioner, ref. vedtak av 19.12.2022, grunnet redusert aktivitet luftfartsmarkedet.

¹⁰ Lave reiseutgifter i 2020 og 2021 skyldes redusert reiseaktivitet som følge av koronapandemien

2.3.3 Gjennomførte tiltak for å effektivisere driften i 2022

Luftfartstilsynet arbeider med effektivisering innenfor tre områder: kostnadsreducerende tiltak, kontinuerlig forbedring og digitaliseringstiltak. Det er i løpet av året gjennomført tre budsjettrevisjoner hvor vi har redusert reisebudsjettet som følge av endret reiseaktivitet. I tillegg er sykerefusjoner og vakanser benyttet til overtid, midlertidige stillinger og nye prioriterte oppgaver. Vi har en grundig prosess for eventuell reansettelse ved avganger og vi holder stillinger vakante der dette er forsvarlig.

Det er gjort flere kostnadsreducerende tiltak i 2022, men der effekten er liten i 2022 vil den bli større i 2023. Det er innenfor noen regelverksområder innført en større andel fjerntilsyn som gjør at reisekostnadene reduseres. Det er også startet et arbeid med å identifisere områder der det kan gjøres tverrfaglige, felles tilsyn med SMS-systemer og der man på sikt vil kunne gjennomføre tilsynene med færre personer og færre reiser. Det er i tillegg identifisert tilsynsområder der det er faglig forsvarlig å gjennomføre tilsyn med bare en inspektør, og dette er nå igangsatt. Basert på risikovurdering av aktiviteten har vi på enkelte områder økt tilsynsintervall som bidrar til å redusere reiseaktiviteten. I tillegg er reiseaktivitet på møter, kurs og konferanser redusert da de i større grad gjennomføres digitalt.

Luftfartstilsynet har fått nye oppgaver som gir økt arbeidsmengde uten tilsvarende økning av ressurser. Det er kommet nytt regelverk på Apron Management og dette er iverksatt uten ekstra ressurser til tross for at det medfører en økt arbeidsmengde tilsvarende 0,5–1 årsverk. Nytt ressurskrevende regelverk er iverksatt innenfor dagens ressurser. Krigen i Ukraina og den sikkerhetspolitiske situasjonen har medført at Luftfartstilsynet har fått en større rolle i totalforsvaret og spesielt på luftromsområdet har vi vært nødt til å prioritere ressurser til dette arbeidet.

Det ble i 2022 jobbet med flere digitaliseringsprosjekter hvor flydrone.no, bakgrunnssjekk, samt personsertifikater og avviksbehandling etter tilsyn var de største. Flydrone.no ble satt i drift 1. januar 2021, og er i løpet av 2022 forbedret på flere områder. Per 31. desember 2022 var det 2 543 registrerte organisasjoner og 19 034 registrerte personer.

På grunn av nye krav i regelverket om bakgrunnssjekk ble det tilrettelagt for årlig kontroll av akkreditering ogandel i 2022. Prosessen omfatter årlig kontroll av om lag 8 000 personer.

Luftfartstilsynet har i 2022 initiert et prosjekt som skal etablere en digital løsning for søknad om, og behandling av, personsertifikater. Løsningen skal også støtte prosessen for samhandling mellom Luftfartstilsynet og luftfartsaktører i forbindelse med gjennomføring av tilsyn. Konsept- og planleggingsfasen ble gjennomført i 2022. Målet er å redusere manuelle operasjoner og saksbehandlingstid. Løsningen blir basert på eksisterende og nye moduler fra Luftfartstilsynets fagsystem EMPIC.

3 Årets aktiviteter og resultater

3.1 Nærmere om nøkkeltall og indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet

Se tabellene 5 (se 2.3.2) og 7 nedenfor for oversikt over nøkkeltall og indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet de tre siste årene.

Tabell 7: Nøkkeltall (alle beløp i 1 000 kr)

	Indikatorer ¹¹	2022	2021	2020
	Lønn og sosiale utgifter	203 731	191 076	178 351
	Administrative utgifter	56 113	52 231	46 867
	Totale utgifter	278 701	253 814	238 245
	Antall utførte årsverk	189,7	183,8	177,9
KPI1	Lønnsutgift per årsverk ¹²	1 074	1 040	1 002
KPI2	Totalutgift per årsverk	1 469	1 379	1 338
KPI3	Lønnsutgiftsandel	73 %	75 %	75 %
KPI4	Andel administrative utgifter	20 %	21 %	20 %
KPI5	Administrative utgifter per årsverk	296	284	263

3.2.1 Kommentarer til nøkkeltall og KPI-er

KPI 1, 2 og 5 viser en økning fra 2021 til 2022 fordi totale utgifter har økt, jf. punkt 2.3.2 ovenfor. For KPI 3 ser vi en nedgang fra 2021 da totale utgifter har økt mer enn lønnsutgifter. KPI 4 viser en nedgang fra 2021 på 1 % fordi Luftfartstilsynet har lavere andel administrative utgifter i 2022 enn i 2021. Administrative utgifter har økt med kr 3,9 millioner. Størst utgiftsøkning har vi på husleie og lisenser, mens vi ser en liten utgiftsreduksjon på konsulenttjenester.

3.3 Status på mål i tildelingsbrevet og andre prioriterte oppgaver

Resultater og status for måloppnåelse ved utgangen av andre tertial er vist i tabellene under.

Tabellen viser status for delmålene fra tildelingsbrevet 2022. Fargene indikerer følgende:

- Grønn: målet er, eller er i ferd med å bli nådd, i henhold til plan
- Gul: målet antas å bli nådd med forsinkelse eller redusert kvalitet
- Rød: målet antas å ikke bli nådd ved utgangen av året, enten på grunn av forsinkelse eller bli oppnådd med en betydelig redusert kvalitet

3.3.1 Hovedmål 1 – Tilfredsstillende sikkerhetsnivå i norsk luftfart

Tabell 8: Status på hovedmål 1

Delmål	Styringsparametere	Målstatus
3.1.1.1 Tilfredsstillende sikkerhetsnivå for: 1. Persontransport	1. Omkomnefrekvens (FAR-verdi) i perioden 2017–2026 < 2 omkomne per 100 millioner personflytimer	
	2. Ulykkesfrekvens i perioden 2022–2026 < 0,06 ulykker per 100 000 landinger	
	3. Ulykkesfrekvens i perioden 2022–2026 < 2 ulykker per 100 000 landinger	
2. Ruteflyging med fly		

¹¹ Indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet med inndata er beregnet i henhold til brev fra SD av 25.11.2019.

¹² Beregning av utførte årsverk basert på definisjon fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet, jf. Personalmelding: PM-2019-13.

3. Annen kommersiell flyging med fly	4. Ingen ulykker i perioden 2022–2026	
	5. Ulykkesfrekvens i perioden 2022–2026 < 0,4 ulykker per 100 000 landinger	
4. Offshore helikopter	6. a) Ulykkesfrekvens i perioden 2019–2028 < 60 ulykker per 100 000 flytimer for privat, selvbygd motorfly b) Ulykkesfrekvens i perioden 2019–2028 < 13 ulykker per 100 000 flytimer for privat motorfly (unntatt selvbygde) c) Ulykkesfrekvens i perioden 2019–2028 < 20 ulykker per 100 000 flytimer for privat seilfly d) Fatal ulykkesfrekvens for mikrofly i perioden 2019–2028 < 2 fatale ulykker per 100 000 flytimer	
5. Innlands helikopter		
6. GA (privatflyging)		
7. Droner		
	7. Styringsparametere for droner er ikke besluttet, vil skje gjennom arbeidet med statens flysikkerhetsprogram (SSP)	
3.3.1.2 Risikobasert tilsyn med aktørene	Oppdaterte risikoprofiler for tilsynsobjekter	
3.3.1.3 God sikkerhetsdialog med aktørene	Møter/aktiviteter i forum for; <ul style="list-style-type: none"> - offshore helikopter - innlands helikopter - ruteflyging - allmennfly 	

3.3.1.1 Tilfredsstillende sikkerhetsnivå

Basert på informasjonen vi har tilgjengelig vurderer vi at sikkerhetstilstanden i norsk luftfart er akseptabel.

Et av de overordne flysikkerhetsmålene er at antall omkomne per hundre millioner personflytimer i norsk, kommersiell persontransport for perioden 2017–2026 skal være under to. Ved utgangen av 2022 er raten på 3,3 omkomne per hundre millioner personflytimer for perioden 2017–2022. Den høye raten skyldes helikopterulykken i Alta i 2019 der seks personer omkom og helikopterulykken i Verdal i 2021 der to personer omkom. Gitt at antall personflytimer for den resterende måleperioden ligger på nivået fra før pandemien eller litt lavere, og ingen flere omkomne, så vil målet nås.

De øvrige flysikkerhetsmålene for kommersiell luftfart gjelder for perioden 2022–2026 (se tabell 8). For femårsperioden 2018–2022 var ulykkesfrekvensen for ruteflyging 0,14, for annen kommersiell flyging med fly 2,25, null for offshore helikopter og 0,55 for innlands helikopter. Det betyr at det bare er offshore helikopter som ved utgangen av 2022 har en ulykkesfrekvens som er i tråd med målet for 2022–2026, men målene er ambisiøse og vår vurdering er at det er mulig å nå målet for alle de kommersielle segmentene innen utgangen av 2026.

Det er også fastsatt flysikkerhetsmål innen privatflyging, jf. tabell 8, for perioden 2019–2028. Motorfly (unntatt selvbygde) har for 2019–2022 en ulykkesfrekvens på 11, selvbygde motorfly har 42 og seilfly har 13, mens mikrofly har fatal ulykkesrate 5. For mikrofly er altså ulykkesraten høyere enn målet for 2019–2028, mens den for de andre gruppene er lavere enn målet. Nær halvveis i perioden er imidlertid målene fortsatt oppnåelige for alle gruppene innen privatflyging.

Ulykker i 2022

En luftfartsulykke innebærer noe forenklet at minst en person blir alvorlig skadd eller omkommer eller at luftfartøyet blir omfattende skadet eller er forsvunnet. Luftfartstilsynet har registrert ni ulykker i 2022. Innen ruteflyging var det en ulykke. Den skjedde da flyet kom inn i «clear air turbulence» under nedstigning mellom Sola og Gardermoen, og tre kabinbesetningsmedlemmer ble alvorlig skadet. I tillegg ble en passasjer og et av kabinbesetningsmedlemmene lettere skadet. Også i innlands helikopter var det én ulykke. Helikopteret skulle frakte to passasjerer da det havarte rett

etter avgang i Verdal. Begge passasjerene omkom, og fartøysjefen ble alvorlig skadet. Innen privatflyging skjedde tre ulykker.

Droner har svært begrenset rapporteringsplikt til Luftfartstilsynet, noe som medfører at vi ikke har oversikt over det faktiske antallet ulykker med droner. Luftfartstilsynet fikk i 2022 rapport om tre ulykker med droner. To av dem skjedde i utlandet og handlet om tap av motorkraft, mens den tredje skyldtes bortfall av strøm og skjedde ved Mandal. Ingen personer ble skadet i ulykkene.

Tabell 9 viser antall ulykker i 2020 –2022 fordelt på ulike sektorer.

Tabell 9: Ulykker

Sektor	Ulykker				
	2022	2021	2020	2019	2018
Ruteflyging fixed wing (FW)	1				2
Annen kommersiell FW	1				2
Ikke-kommersiell FW		2			
Offshore helikopter (rotorwing, RW)					
Innlands helikopter	1	1 ¹³	2	3	2
Ikke-kommersiell RW					
Privatflyging ¹⁰	3	4	11 ¹⁴	12	10
Droner	3	1	2	1	1
Nasjonalt regulerte operasjoner		1			
Totalt	9	9	15	16	17

Som omtalt over omkom det to personer i norsk luftfart i 2022. Seks personer ble alvorlig skadet. I tillegg til de fire som er nevnt over, ble en passasjer alvorlig skadd i et fall mot dørkarmen i et rutefly og et kabinbesetningsmedlem i rutefly skled og ble alvorlig skadet underveis i en internasjonal flygning. Totalt 57 personer ble lettere skadet i 2022, derav 51 innen ruteflyging. Dette er en betydelig økning fra 2021, da 12 personer ble lettere skadet, og også betydelig høyere enn i 2019 (35).

3.3.1.2 Risikobasert tilsyn

Selv om 2022 startet med nedstengning grunnet koronarestriksjoner ble det kun utført 4 % færre tilsyn enn det som var planlagt for året. Avviket skyldes i hovedsak enten opphør av aktivitet hos tilsynsobjekt, eller at noen tilsynsaktiviteter har blitt kansellert eller flyttet etter vurdering av Luftfartstilsynet. Det er nå etablert risikoprofiler for alle 26 AOC aktørene og for de 3 frittstående ATO'ene. Noen av profilene har behov for komplettering og vil oppdateres etter hvert som det gjennomføres systemtilsyn med respektive aktører. Risikoprofilene skal oppdateres fortløpende etter tilsynsaktiviteter og skal benyttes til planlegging og for å etablere spesifikke områder på tilsynsaktivitetene. Risikoprofilene skal være styrende for planlegging av tilsynsprogram.

For flyplassområdet er det fortsatt kun to profiler som er oppdatert, utarbeidelse av nye profiler har måttet utsettes pga. ressursutfordringer på fagområdet. For security-området er det etablert risikoprofiler for lufthavnene og disse oppdateres fortløpende etter hvert tilsyn.

¹³ En innlands helikopterulykke med norsk operatør skjedde i Sverige

¹⁴ Tallet 11 inkluderer et svenskegistrert fly som forulykket i Norge

Luftfartstilsynet har hatt fokus på å komme opp på et normalt nivå med tilsynsaktivitetene, samt på aktørenes opptrapping til normal drift etter pandemien. Det innebærer at vi har hatt betydelig tilsynsaktivitet på alle fagområdene.

På flyplassområdet har innføring av nytt globalt rapporteringsformat for rullebaneforhold (GRF) vært sentralt, det samme har verifikasjon av etterlevelse av nytt regelverk for flysikringsområdet (Part ATS). Tilsynsaktivitetene har ikke avdekket noen trender eller spesifikke områder som gir bekymringer, men vi har registrert at noen av de største tjenesteyterne har hatt noe mangelfull avviksoppfølging og ikke levert tilbakemelding på korrigerende tiltak innenfor frister. Det kan være indikasjoner på færre ressurser som følger opp disse. Vi har også hatt større oppmerksomhet på helikopterlandingsplasser hos helseforetak der det er indikasjoner på at disse ikke alltid er i samsvar med gjeldende krav.

På flyoperativ side har det vært spesielt fokus på oppfølging av de nye selskapene, med økt tilsynsaktivitet og også veiledning etter behov. Det har også vært andre etablerte aktører som det av ulike årsaker har vært behov for å følge tettere opp med både ordinære tilsyn og oppfølgingstilsyn. Dette gjelder både fixed-wing og innland helikopter.

På luftdyktighetsområdet har innføring av Part-CAMO og CAO vært sentralt, med verifisering av organisasjonenes sikkerhetsstyringssystemer i tilsynsaktivitetene. Det har vært relativt mange utskiftninger av nominert personell, som kan være en indikasjon på at en del personell velger å søke utfordringer utenfor luftfarten etter pandemien.

Security-regelverket er godt tilpasset dagens trusselnivå. Det er krevende for operatørene å opprettholde rett sikkerhetsnivå til enhver tid, og vår evne til å føre tilsyn er avgjørende for at rett nivå opprettholdes. Framover vil vi spesielt være oppmerksom på flyfraktområdet og deres utfordringer med å håndtere nye krav om bakgrunnsjekk og opplæring for ansatte. I 2022 kom det nytt cyber security-regelverk gjeldende for security-området. Luftfartstilsynet har gjennomført et betydelig antall tilsynsaktiviteter rettet mot digital sikkerhet. Luftfarten kan være mål for cyber-angrep og det er viktig å ha oppmerksomhet på digital sikkerhet. Luftfartstilsynet er bistandsmyndighet for Petroleumstilsynet og Sjøfartsdirektoratet for tilsyn på offshore helikopterdekk. I 2022 ble Petroleumstilsynet og Luftfartstilsynet enige om å trappe opp tilsynsaktivitetene på helikopterdekk og har etablert en 5-års plan. Det er gjennomført mer enn dobbelt så mange tilsyn på helikopterdekk i 2022 sammenliknet med foregående år. Resultatene så langt viser at det avdekkes relativt mange funn på tilsyn. I hovedsak gjelder det forhold knyttet til merking og utforming av helidekk, brannslukningsutstyr, samt hinder og manglende lysmerking. Luftfartstilsynet opplever samarbeidet mellom myndighetene som meget godt.

Tabell 10: Tilsynsproduksjon

Tilsynsproduksjon	2022	2021	2020	2019	2018
Kommersiell fixed-wing	95	79	60	125	112
Kommersiell rotor wing	134	128	91	132	116
Allmennfly og luftsport	19	16	10	13	23
Trening og utdanning (frittstående)	53	27	23	18	17
Flyplass og flysikring ¹⁵	64	61	82	88	95
Security ¹⁶	232	180	176	199	137

¹⁵ Tall for 2018–2020 inkluderer security-tilsyn på lufthavner.

¹⁶ Tall for 2021 inkluderer alle security-tilsyn (frakt, flyselskap og lufthavner). Tall for 2018–2020 er kun frakt.

Frittstående Part-145, Part 147, Part-M, Part-21 organisasjoner	44	55	55	88	95
Ubemannet luftfart	17	18	17	7	0
Totalt	658	564	514	611	586

3.3.1.3 God sikkerhetsdialog

Også i 2022 har det vært god sikkerhetsdialog med aktørene i norsk luftfart, både gjennom kontaktmøter, fagmøter og samarbeidsfora.

GA-flysikkerhetsforum har hatt høy oppmerksomhet på koordinering av sikkerhetsformidling til allmennflymiljøet både i Norge og i Europa, og jobber med en veileder for sikkerhetsformidling for å standardisere dette arbeidet. De kommersielle flyskolene som flyr i Norge, er nå også invitert inn i forumet. Dette omfatter EHC, OSM Aviation, privatfly.no, Luftfartsskolen og Pilot flyskole. Sikkerhetstemaene det jobbes med er: Tap av kontroll, håndtering av dårlig vær og kollisjon med terreng.

SAFE 360 (arena for tung luftfart) har i 2022 hatt oppmerksomhet mot den nye geopolitiske situasjonen og konsekvenser for luftfart. Det er utfordringer knyttet til å få tak i enkelte reservedeler, en utfordring som kan bli langvarig. Det er en større andel nyansatte blant bakkepersonell og økende antall påkjørsler av bakkeutstyr og bakkepersonell som ikke følger prosedyrer. Det må også rettes oppmerksomhet mot et kommende generasjonsskifte blant flyvende personell. Dagens piloter og kabinpersonale har høy gjennomsnittsalder, noe som kan gi nye utfordringer i årene som kommer.

Samarbeidsforum for offshore helikopter (SF) har jobbet med ulike saker for å fremme flysikkerhet, herunder utfordringer med droner offshore (samarbeid med Vest politidistrikt), trygg avvikling av militære øvelser (helikopterbærende marinefartøy kan utgjøre en flysikkerhetsrisiko), og tilsyn med helikopterdekk på norsk kontinental sokkel. Det har også vært engasjement fra samarbeidsforumet knyttet til lokalisering av Polaris sektorgruppe Vest og endring av vedlikeholdsforskriften, EASA Opinion 04/2021, hvor omforente brev er sendt til Samferdselsdepartementet.

Samarbeidsforum innlands helikopter (SFI) har jobbet med Sikkerhetsstudien og anbefalte tiltak og veien videre for oppfølging av disse. Videre har det vært gjennomgang av LOs sju krav i forbindelse med anbudsprosesser, og med aktuelle tilrådinger etter Altaulykken.

Flysikkerhetsforum for operatører av innlands helikopter (FsF) har sett på aktuelle hendelser fra aktørene, nytt regelverk og på Statens havarikommisjons pågående og avsluttede undersøkelser og konklusjoner i disse. Aktuelle sikkerhetstemaer er vær, press (både fra selskapet og selvpålagt for å tilfredstille kunder), vekt (maskinene er blitt tyngre pga. utstyr, mens vektene de forventes å løfte er like høye) og trening.

Luftfartstilsynet har hatt en gjennomgang av de ulike innspillene som har kommet i møtene med aktørene og har for 2023 valgt ut følgende sikkerhetstema som felles for alle segmentene:

- Vær
- Kollisjon i lufta (forløperen airspace infringement)
- Kollisjon med terreng
- Trening

3.3.2 Hovedmål 2 – Effektive tjenester tilpasset brukernes behov

Luftfartstilsynet har gjennomført flere tiltak for å effektivisere våre tjenester. Arbeidet i 2022 presenteres nedenfor.

Tabell 11: Status på hovedmål 2

Delmål	Styringsparametere	Målstatus
3.3.2.1 Effektive og digitaliserte tjenester	Gjennomførte tiltak og oppnådde gevinster for LT og brukerne iht. digitaliseringsplan.	
	Brukerundersøkelser hos aktørene og gjennomførte tiltak for å følge opp undersøkelser.	
3.3.2.2 God forvaltningskvalitet	Gjennomførte interne forvaltningsrevisjoner.	
	Oppfølging av saksbehandlingstid på flymedisin og sertifikater og resultat i klagesaker.	
3.3.2.3 God tilgjengelighet til Flysikkerhetsinformasjon, tilpasset brukernes behov	Utarbeidelse og publisering av Annual safety review.	
	Oppdatering og publisering av Norges flysikkerhetsplan (SPAS).	

3.3.2.1 Effektive og digitaliserte tjenester

Digitaliseringsprosjekter og -gevinster

Konsept- og planleggingsfasen for prosjektet for sertifikater og avviksbehandling ble gjennomført i 2022, og har en estimert effektiviseringsgevinst på 2,5 årsverk for saksbehandling og en netto nytte på NOK 6,5 mill. over 10 år. Valgt løsning vil også gi en teknisk plattform som vil begrense investeringsbehov i fremtidig digitalisering av andre prosesser i Luftfartstilsynet. Prosjektet vil bli gjennomført i løpet av 2023/2024.

Det er også i 2022 lagt til rette for deling av offentlige data. Et nytt datasett som inneholder kommersielle droneoperatører er publisert, og er brukt som grunnlag for oversikten som er tilgjengelig på våre nettsider. Dette gir andre virksomheter mulighet til å benytte data om droneoperatører i sine løsninger. I tillegg antas det at antall henvendelser til Luftfartstilsynet reduseres.

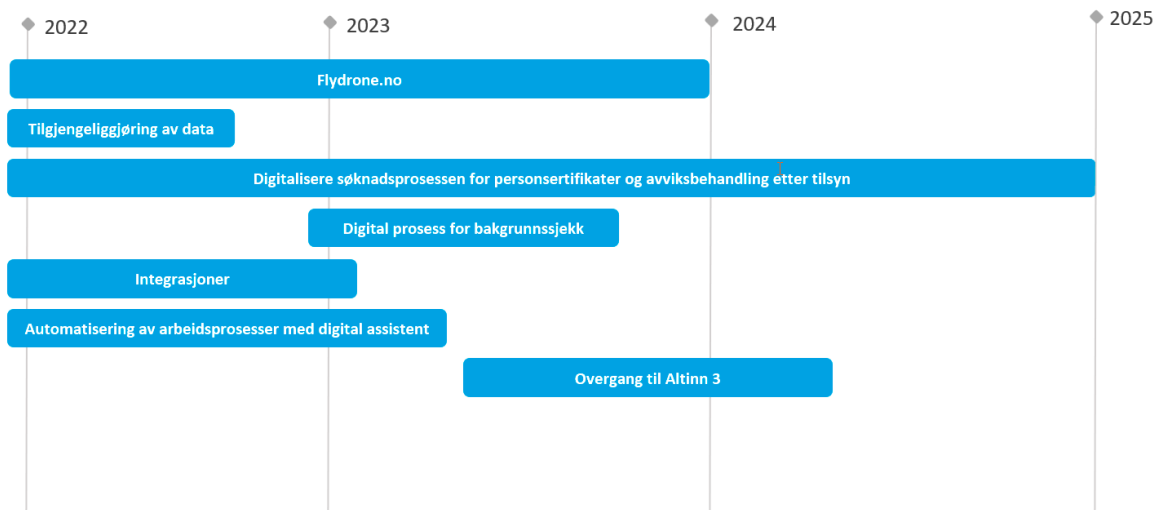
Luftfartstilsynet etablerte i 2020 et nasjonalt droneoperatørregister. I 2022 ble systemet videreutviklet i henhold til regelverkskrav og behov i markedet. Dette systemet bidro til gebyrinntekter på om lag kr 4,67 millioner.

I 2022 ble det etablert digital løsning for årlig kontroll av akkreditering/vandel i henhold til nye regler fra 1. januar 2023. Dette gjør at Luftfartstilsynet unngår manuell behandling av 6 000–8 000 søknader om re-akkreditering. Det at årlig kontroll tilbys som en automatisk tjeneste til innehavere av utvidet bakgrunnssjekk gjør at det krever minimalt av både bruker og saksbehandler.

For den digitale assistenten er det gjennomført automatisering av manuelle prosesser innenfor fakturering og bakgrunnssjekk. Årlig gevinst tilsvarende 0,2 årsverk.

Figur 2: Digitaliseringsplan 2022–2024

DIGITALISERINGSPLAN



Brukerundersøkelse

Luftfartstilsynets brukerundersøkelse ble gjennomført i november/desember 2022 og sendt ut til 5 026 personer, og besvart av 1 495. Det totale bildet fra årets brukerundersøkelse er i stor grad det samme som ved med forrige undersøkelse fra 2020. Flertallet av Luftfartstilsynets brukere er godt fornøyd med de aller fleste forholdene det er spurt om i undersøkelsen. Alt i alt oppgir 73 % (77 % i 2020 og 70 % i 2018) av brukerne at de er fornøyd med Luftfartstilsynet som luftfartsmyndighet, og 78 % at de har tillitt til Luftfartstilsynet, samt at de oppfatter at Luftfartstilsynet oppfyller krav og forventninger som bør stilles til et offentlig tilsyn.

I brukerundersøkelser har det kommet frem at mange opplever at det kan være vanskelig å få oversikten over hvilke regler som gjelder for egen situasjon. I 2021 ble det opphevet et relativt stort antall forskrifter, og arbeidet med å helt eller delvis oppheve forskrifter fortsatte i 2022.

Konkrete forbedringstiltak er under utarbeidelse og vil bli startet implementert i 2023.

3.3.2.2 God forvaltningskvalitet

Luftfartstilsynet holder løpende oversikt over resultat fra klageinstansens behandling av klagesaker. Dette gjør vi for å enklere kunne fange opp dersom nivået på vår forvaltningskvalitet over tid endrer seg i negativ retning.

Intern forvaltningsrevisjon

Det er gjennomført en forvaltningsrevisjon på flyplass og flysikringsområdet, i tråd med internrevisjonsprogrammet for 2022. Funn fra forvaltningsrevisjoner følges opp med relevante tiltak for å lukke eventuelle avvik. Luftfartstilsynet bruker erfaringer fra interne forvaltningsrevisjoner når vi utformer oppfriskingskursing i forvaltningskompetanse.

Saksbehandlingstid flymedisin

I saksbehandlingstid måles medgått tid i Luftfartstilsynets egen saksbehandling. Median saksbehandlingstid på flymedisinske vedtak har gjennom 2022 vært stabil på rundt 27 kalenderdager for alle klasser. For klasse 1 og 3 (kommersielle piloter og flygeledere) er tiden 25 kalenderdager, og noe synkende mot slutten av året. For privatflygere er median saksbehandlingstid rundt

30 kalenderdager. Saksbehandlingstiden er under kontroll, og må ses i sammenheng med annen aktivitet innenfor det flymedisinske fagfeltet.

Antall mottatte henvisninger og konfereringer er stabilt og på samme nivå som før pandemien. Som tidligere avgjøres ca. 90 % av alle medisinske saker av flylegen, uten konsultasjon eller henvisning til Luftfartstilsynet.

Saksbehandlingstid sertifikater

Saksbehandlingstiden på ulike typer sertifikater har holdt seg stabil gjennom året. Det er stor mengde med innkommende søknader på personsertifikater. Tilstrømmingen er spesielt stor innenfor Part – FCL¹⁷, men det er også mye aktivitet på teknisk personell og flygeleder.

Både Brexit og pandemien har også i 2022 ført til mange henvendelser på flere typer søknader innenfor området FCL. En årsak er at mange piloter, også internasjonalt, har mistet jobben sin i denne perioden. Henvendelser knyttet til pilotsertifikat fra land utenfor EU/EØS-området medfører ofte tidkrevende veiledning til markedet fra våre saksbehandlere. Gjennom det siste året har vi erfart at markedet har tatt seg opp igjen. Dette øker antallet som bytter sertifikat mellom EASA-land, og konvertering og kreditering fra 3. land. Andre faktorer som har bidratt til økt aktivitetsnivå på personsertifikater er opprettelse av nye flyselskaper og endring av flyparken der rettighetene til flygende personell må oppdateres.

3.3.2.3 God tilgjengelighet til flysikkerhetsinformasjon

Etablering av prosjekt for tilgjengeliggjøring av flysikkerhetsinformasjon

Luftfartstilsynet har søkt og fikk tilsagn om kr 5 millioner over tre år til et prosjekt som skal gjøre flysikkerhetsinformasjon bedre tilgjengelig for aktørene i norsk luftfart slik at de kan bedre sitt eget flysikkerhetsarbeid. Luftfartstilsynet bidrar med interne ressurser innenfor eksisterende budsjett.

Gjennom dette prosjektet skal dataplattformen Safety Intelligence videreutvikles og brukes som underlag for prioriteringer og beslutninger for Luftfartstilsynets kjerneprosesser (regelverk, tilsyn, godkjenninger og safety promotion) og i styringsprosessen Safety Risk Management.

Flysikkerhetsinformasjon skal også være tilgjengelig for våre eksterne brukere, bl.a. på våre nettsider i form av ferdige presentasjoner og muligheter for å lage egne oversikter, samt tilgjengeliggjort for import av data inn i egne systemer.

Norske flysikkerhetsresultater

I 2022 publiserte vi Norske flysikkerhetsresultater (Annual Safety Review) for 2021. Publikasjonen beskriver flysikkerheten for det aktuelle året, hovedsakelig ut fra rapporterte ulykker og hendelser. Her inngår også omtale av sikkerhetstemaer vi har vektlagt særskilt. I tillegg er også Norges flysikkerhetsplan tilgjengelig på Luftfartstilsynets nettsider. Planen gir en oversikt over hvilke aktiviteter vi har utført eller planlegger å utføre knyttet til bl.a. temaer som er omtalt i Norske flysikkerhetsresultater.

Det norske flysikkerhetsprogrammet

Gjennom 2022 har Luftfartstilsynet fortsatt arbeidet med å oppdatere dokumentet som beskriver Det norske flysikkerhetsprogrammet, SSP-dokumentet. Arbeidet ble noe utsatt fordi det er ønskelig se dokumentet i sammenheng med luftfartsstrategien. Det er to hovedelementer i oppdateringen. For det første blir strukturen justert i tråd med den andre utgaven av ICAO Annex 19, som inneholder kravene til et flysikkerhetsprogram, og for det andre oppdaterer vi flysikkerhetsmålene

¹⁷ Part-FCL er en forkortelse for Flight Crew Licensing

og fastsetter slike mål også for droner. Et nytt norsk flysikkerhetsprogram forventes vedtatt og publisert før sommeren 2023.

3.3.3 Supplerende tildelingsbrev nr. 2

Luftfartstilsynet mottok i løpet av 2022 to supplerende tildelingsbrev. Brev nr. 1 omhandler fellesføringene for konsulentbruk og lærlinger, og er omtalt under hhv. pkt. 4.5.1 og pkt. 4.5.2.

Brev nr. 1. er omtalt nedenfor.

3.3.3.1 Markedstilsyn droner

Luftfartstilsynet er tildelt ansvaret for markedstilsyn for droner. Foreløpig er ikke dette regelverket tatt inn i norsk rett. Luftfartstilsynet har gjennomført en kartlegging blant andre europeiske myndigheter for å se hvordan dette ansvaret er organisert og hvilken kompetanse som kreves. Ansvar for markedstilsyn droner er nå organisatorisk plassert i en av fagseksjonene og rekruttering av en av totalt to stillinger pågår.

3.3.3.2 Responsmiljø for digitale hendelser i luftfartssektoren

Luftfartstilsynet er bedt om å etablere Information Sharing and Analysis Center (LT-ISAC). LT-ISAC skal etter planen kunne motta informasjon om sårbarheter og hendelser fra relevante kilder, vurdere informasjonen og varsle aktuelle luftfartsaktører etter behov. Hensikten med arbeidet er å redusere risiko for digitale anslag som i verste fall kan påvirke flysikkerheten negativt. Etablering av LT-ISAC startet høsten 2022 og er planlagt satt i ordinær drift innen 1. juni 2023.

3.3.4 Prioriterte tiltak i 2022

3.3.4.1 Luftfartstilsynets oppfølging av bærekraftsmål

Luftfartstilsynet bidrar til bærekraftsmålene gjennom oppfølgingen av målene overfor transportsektoren. Luftfartstilsynet har gjort en vesentlighetsanalyse om hvilke mål som treffer oss og norsk luftfart mest. Disse målene er gjennom 2022 fulgt opp gjennom våre ordinære aktiviteter, og selv om det er forbedringspotensial innfor flere av målene, er det vår oppfatning at norsk luftfart som helhet etterlever FNs bærekraftsmål på en god måte.

Vi erfarer at spesielt mål **3 God helse og livskvalitet** treffer vårt arbeid med flysikkerhet og oppdraget om å jobbe målrettet for å hindre ulykker og tap av menneskeliv. I kap. 3.3.1.1 er dette nærmere beskrevet. Det var færre ulykker i 2022 enn tidligere år, men samtidig har antall personer som ble lettere skadet økt i 2022.

Mål 4 God utdanning er viktig både for luftfart som næring og for Luftfartstilsynet. For mange områder innenfor luftfart er kompetansekravene både til aktørene og myndigheten regulert gjennom europeisk regelverk. Vi er tillagt tilsynsansvaret for en rekke utdanningsorganisasjoner innenfor operativ og teknisk utdanning og etter hvert vil dette også gjelde utdanningsorganisasjoner for droner. Kompetanse er viktig for luftfartsmarkedet og det er bekymringer knyttet til mangel på kompetanse innenfor spesielt tekniske områder.

Mål 8 Anstendig arbeid og økonomisk vekst. Luftfartstilsynet er arbeidstilsyn for besetningsmedlemmer med base i Norge og gjennomfører trepartssamarbeidet med arbeidsgiver- og arbeidstakerorganisasjonene i bransjen på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Globalisering og nye driftskonsepter utfordrer nasjonale rammer og mål. Vi ser gjennom tilsynsvirksomhet og gjennom nylig gjennomført arbeidsmiljøundersøkelse at bransjen er utsatt for harde konkurransevilkår, noe som påvirker arbeidsforholdene til besetningsmedlemmene. Vi har dette året vektlagt tilsyn med fysiske fasiliteter på baser med døgnkontinuerlig beredskap. Enkelte baser har ikke utviklet seg i takt med samfunnsutviklingen. Stikkprøver av arbeidskontrakter tilsier at

arbeidstakerne har kontrakter slik det er krav om i arbeidsmiljøloven. Oppfølging av sosial bærekraft er for øvrig en av våre hovedprioriteringer i tildelingsbrevet for 2022. Det vises her til pkt.

3.3.4.2. Mål 9 Industri innovasjon og infrastruktur – som myndighet jobber vi med sikker implementering av ny teknologi og at infrastruktur og luftrom blir tilgjengelig for testing av lav- og nullutslippsfly. Luftfartstilsynet har deltatt i et globalt prosjekt om bærekraftig flydrivstoff (Sustainable Aviation Fuel – SAF) i International Transport Forum (ITF), OECD. Et resultat av prosjektet er anbefalte tiltak for at regioner, stater og organisasjoner skal kunne bidra til raskere økning av produksjon og bruk av SAF. Videre skal Luftfartstilsynet følge opp universell utforming av luftfartens infrastruktur og sikre tilgjengelighet for personer med redusert mobilitet.

Mål 13 Stoppe klimaendringer blir stadig mer aktualisert med ambisjoner både nasjonalt og internasjonalt. Luftfartstilsynet bidrar til økt kunnskap om klima- og miljøutfordringer og til redusert støybelastning og til å fremme null- og lavutslippsluftfart. For nærmere omtale av mål 9 og 13 vises til pkt. 3.3.4.4.

Mål 17 Samarbeid for å nå målene. «Sammen for sikker luftfart» er vår visjon. Luftfartstilsynet har en rekke samarbeidsarena med norske aktører hvor det jobbes målrettet med bl.a. å bedre sikkerheten i luftfarten. Det er videre god sikkerhetsdialog med aktørene i luftfarten gjennom kontaktmøter, fagmøter og andre arena. Vi representerer også Norge i EASA (Europeisk luftfartsmyndighet) og ICAO (Global organisasjon for flysikkerhet).

3.3.4.2 Utviklingstrekk som kan utfordre sikkerhetsnivået eller norsk arbeidsmiljølovgivning i luftfarten

I 2022 ble det gjennomført fem tilsyn innenfor arbeidsmiljølovgivningen i luftfarten. I tillegg hadde vi med oss avvikshåndtering fra seks tilsyn i 2021 inn i 2022. Flere av tilsynene var tunge, komplekse tilsynssaker som vi fulgte opp langt inn i 2022. Det har også vært nødvendig å overvåke norske operatører med tanke på organisasjonsendringer/restruktureringer, endringer i tilknytning for bemanning og bruk av utenlandske wet-lease operatører.

Luftfartstilsynet har etablert et prosjekt som omhandler «uregjerlige passasjerer» i samarbeid med NHO Luftfart, arbeidstakerorganisasjoner, flyselskap, lufthavner og ground handling-selskaper. I forbindelse med dette prosjektet ble det startet opp en dokumentbasert tilsynsaktivitet med avgrenset tematikk mot alle ruteflyselskaper med base i Norge. Tema for dette dokumentbaserte tilsynet er virksomhetens systematiske HMS-arbeid knyttet til vold og trusler.

Luftfartstilsynet har i løpet av 2022 arbeidet for å sikre en hensiktsmessig og god oppfølging av norsk arbeidsmiljølovgivning i luftfarten.

Det er etablert et system for innhenting av informasjon og en kartlegging av utenlandske selskap i norsk innenriks luftfart. Det inkluderer operatører som utfører wet-lease-operasjoner på vegne av norske operatører. Luftfartstilsynet gjennomfører en kartlegging av operatørenes aktivitet i Norge for å avklare detaljer omkring operasjoner og besetningsmedlemmenes arbeidstidssystem og bevegelser, basetilhørighet og tilknytning til Norge.

Luftfartstilsynet har blant annet hatt en oppfølging av DAT/UAB DAT LT, og det er også gjort en kartlegging av andre virksomheter der det vil igangsettes ytterligere oppfølging og dialog med selskapene.

Det ble gjennomført en arbeidsmiljøundersøkelse for flygende personell i andre halvår i 2022. Denne ble sendt ut til 4 807 respondenter. Svarprosenten var 49 %, som er normalt for denne typen undersøkelser, og undersøkelsen anses som representativ for populasjonen.

Svarene preges av at mange har eller har hatt utfordrende arbeidsforhold som fører til plager og helsemessig påvirkning. Dette er særlig tydelig i de store fixed-wing-selskapene. En stor del av årsakene til utfordringer i dette segmentet rapporteres å ha sitt utspring i arbeidstidsordningene, som er et felleseuropeisk regelverk.

Resultatene fra helikoptersektoren viser at det totalt i denne sektoren er høyere tilfredshet enn i bransjen ellers, spesielt når det kommer til balanse jobb/fritid og hvile. Likevel er det i dette segmentet rapportert høye forekomster av støy og vibrasjon som påvirker helsen negativt.

Vi deltar også i samarbeidsforum mellom Arbeidstilsynet, Petroleumstilsynet og Luftfartstilsynet, når det gjelder tilsynsansvaret for innleie av personell og likebehandling. Formålet med samarbeidsmøtene har vært å sikre informasjonsflyt og erfaringsutveksling mellom etatene, en felles forvaltningspraksis og tilsynssamarbeid i relevante saker.

Luftfartstilsynet er også med i nasjonal koordineringsgruppe for European Labour Authority (ELA). Koordineringsgruppen ledes av Arbeidstilsynet, og har deltakere fra AID og andre nasjonale myndigheter som Skatteetaten, NAV, Petroleumstilsynet og Statens vegvesen.

Luftfartstilsynet leder trepartsforum for flybesetning. Gjennomgående tema har i 2022 vært rettsreglene for flyvende personell knyttet til arbeidsmiljø, arbeidsmiljøundersøkelsen og støyutfordringer på Evenes som følge av F-35-operasjoner.

Arbeidstilsynet er koordinerende etat for alle etater som fører tilsyn etter internkontrollforskriften. Samarbeidet er organisert gjennom direktørgruppen og tilsynsetatenes samarbeidsgruppe. Luftfartstilsynet ble våren 2022 medlem i samarbeidet og deltar i møter og annet samarbeid. Et nærmere samarbeid med Arbeidstilsynet på tilsyns- og opplæringssiden er under planlegging.

3.3.4.2 Ansvarsforhold, kunngjøringstjenesten og utveksling av informasjon mellom aktørene i dronetrafikkstyringssystemer

Luftfartstilsynet har utredet ansvarsforhold og sett på hvordan kunngjøringstjenesten og utveksling av informasjon mellom aktørene i dronetrafikkstyringssystemer kan driftes i fremtiden. Hensikten er å ivareta et tjenestetilbud som tilfredsstillende krav i regelverk samt behovene for bemannet og ubemannet luftfart. Utredningen ble levert til Samferdselsdepartementet i henhold til avtalt dato. Utredningen inneholder anbefalinger angående Common Information Service-funksjonen (CIS) og kunngjøringstjenesten. Dette er også gjennomgått i eget møte mellom Luftfartstilsynet og Samferdselsdepartementet.

3.3.4.3 Luftfartstilsynets styrking av arbeidet med droner

Regelverk

På regelverksområdet er EASA i gang med trinn to i utarbeidelsen av drifts- og sikkerhetsregler for ubemannede luftfartøy, som er regler for bruk av droner i sertifisert kategori. Dette vil dekke de operasjoner med størst innebygget risiko. Alle elementer i operasjonen skal være sertifisert av luftfartsmyndigheten og underlagt tilsyn slik som for bemannet luftfart. EASA benytter en trinnvis tilnærming og utvikler først regler for bemannede VTOL-luftfartøyer samt regler om sertifisering av droner for bruk i spesifikk kategori. VTOL-reglene vil legge grunnlaget for det EU betegner som «innovative air services» – et konsept for nye transportløsninger ved bruk av drone. Utkast til slike regler var på høring høsten 2022. Luftfartstilsynet uttalte seg positivt til forslaget og vil følge arbeidet videre. Det forventes at reglene vil bli vedtatt i løpet av 2024.

EASA har også gjort omfattende oppdateringer av veiledningsmaterialet til forordningen (EU) 2019/947. Endringene berører blant annet geo-soner, cross-border-operasjoner, transport av farlig

gods, en ny forhåndsdefinert risikovurdering og søknadsskjema, og mal for tillatelse og treningskrav i spesifikk kategori.

Godkjenninger

Det er utstedt 113 operative tillatelser innenfor ubemannet luftfart og vi ser fortsatt en bransje i sterk vekst. Flydrone.no er en elektronisk løsning for registrering, kurs og eksamen for dronepiloter. Per 31.12.2022 er det registrert 2 543 organisasjoner og 19 034 personer som droneoperatører. Dette er en økning på henholdsvis 28 % og 20 % fra 2021. I tillegg var det 22 770 som hadde bestått A1/A3-eksamen.

Ved inngangen til januar 2022 gikk overgangsperioden mellom nasjonalt droneregelverk og felleseuropeisk regelverk ut. Dette medførte at droneoperatører nå kan deklarerer i «Åpen kategori» eller søke om godkjenning i «Spesifikk kategori». Det ble gjennomført 17 tilsyn i 2022. Det har i tillegg blitt behandlet 30 bekymringssaker. Det har vært tolv saker i åpen kategori, to i spesifikk kategori, syv uregistrerte piloter og seks med ukjent pilot. Det har blitt gjennomført bekymringssamtaler i tolv av sakene.

Safety promotion

Luftfartstilsynets konferanse for Sikker Integrasjon av Droner, SID, ble avholdt med 400 deltakere. 60 av disse deltok fysisk i Bodø. Det har også vært gjennomført flere bedriftsbesøk og deltakelser på droneoperasjoner for å samle innspill fra aktørene og formidle god sikkerhetskultur. Luftfartstilsynet har sendt ut seks sikkerhetsbrev innenfor ubemannet luftfart. Det er opprettet en EASA-task force på utdanningsområdet. Her skal Luftfartstilsynet arbeide med å fastsette retningslinjer for utdanning i spesifikk kategori i samarbeid med EASA og andre medlemsland.

Luftrom og UTM

Luftfartstilsynet har hatt månedlige møter i Unmanned Traffic Management rådgivende ekspertgruppe (UTM RE) gjennom 2022. Gruppen består av representanter fra Luftfartstilsynet, Avinor, Politiet, og markedsaktører og interesseorganisasjoner som bidrar ved behov.

UTM RE har jobbet med:

- Fjerning av 5 km-sonen rundt lufthavner.
- Utarbeidelse av kriterier for og etablering av UAS Geographical Zones.
- Problemstillinger ved droneoperasjoner utenfor synsvidde (BVLOS).
- Opprettelse av Centralised Information Services – CIS, og etablering av kriterier for disse tjenestene.

Forslaget om å fjerne 5 km-sonen forventes å bli sendt på høring i løpet av 2023.

3.3.4.4 Bærekraftig luftfart

Å omstille til en klimamessig mer bærekraftig luftfart krever at alle områder innenfor luftfart må utvikles for å bidra til å oppnå klimamålene Norge har forpliktet seg til. For å legge til rette for utvikling og testing av lav- eller nullutslippsteknologi, og for å promotere Norge som arena for dette arbeidet har Luftfartstilsynet derfor valgt direkte dialog og samarbeid med en bred portefølje av nasjonale og internasjonale aktører. Luftfartstilsynet har gjennom 2022 deltatt på en rekke relevante konferanser, workshops og andre møteplasser med foredrag og innlegg. Vi bruker da disse møteplassene til også å promotere Norge som testarena. Vi har drøftet dette med et tosifret antall små og store, nye og veletablerte produsenter av så vel fly som motorer. Videre har vi synliggjort Norge som mulig arena for utvikling og testing for det omfattende forskningsprogrammet under Horisont Europa, Clean Aviation og for relevante avdelinger i EU-kommisjonen

På europeisk nivå har Luftfartstilsynet, gjennom en innovasjonsavtale med EASA som spesielt adresserer regional nullutslippsluftfart, en løpende dialog om områder for mulig samarbeid. Vi er også en pådriver for økt samarbeid mellom medlemsstater i EASAs forskningsgruppe (MAB Research Group).

I løpet av 2022 har Luftfartstilsynet opplevd et økende antall henvendelser fra aktører som ber om veiledning i forkant av forskningsprosjekter, og også forespørslers om vi kan delta i forskningsprosjekt knyttet til både bærekraft og andre områder. Så lenge vi kan ivareta vår myndighetsrolle og har tilgjengelige ressurser er Luftfartstilsynet positive til deltakelse. Det har også vært viktig å etablere tettere dialog med virkemiddelapparatet for å øke innsikten og bevisstheten knyttet til luftfartsforskning.

Luftfartstilsynet har, i samarbeid med Avinor, Norsk Industri og SINTEF, etablert programmet *Grønn luftfart*. Programmet skal bidra til sikker integrering av ny teknologi og til at regulatoriske forhold blir ivaretatt fra en tidlig fase. Høsten 2022 arrangerte vi Zero Emission Regional Aviation Conference (ZERAC) i Oslo, hvor mange sentrale aktører var samlet, inkludert elleve flyprodusenter som alle utvikler null- eller lavutslippsfly basert på batterier, hydrogen eller en kombinasjon av disse. *Grønn luftfart* er foreløpig finansiert av de fire partene, men vil søke ytterligere finansieringsstøtte for å kunne ivareta en tydelig og koordinerende rolle fremover.

Gjennom Luftfartstilsynets egne aktiviteter, og gjennom programmet *Grønn luftfart* får vi følgende innspill:

- Økt samarbeid og systemtilnærming er grunnleggende
- Tilgang til fornybart og bærekraftig drivstoff, som grønt hydrogen, elektrisitet og Sustainable Aviation Fuel (SAF) er essensielt for å redusere utslippene fra luftfart
- Det er viktig med tilgang til arenaer/økosystem for utvikling og testing
- Samarbeid med, og tidlig involvering av luftfartsmyndigheter
- Muligheter for å vise frem/demonstrere muligheter med sine løsninger til investorer, politikere og andre viktige aktører
- Tilgang til virkemiddelapparatet/finansiell støtte og andre risikoreduserende tiltak
- Forutsigbare signaler om fremtidig insentiver/prioritering av null-/lavutslippsløsninger
- Kartlegging av samfunnsmessige/menneskelige konsekvenser av nye løsninger

3.3.4.5 Konsept for tilsyn og tillatelser for romområdet

Luftfartstilsynet og Norsk Romsenter leverte endelig satsingsforslag 1. juni 2022. Det ble gjennom budsjettbehandlingen klart at Luftfartstilsynet utpekes som romtilsyn fra 2023, og det er derfor arbeidet med etablering av ny seksjon med ansvar for romfart. Luftfartstilsynet har også hatt dialog med andre lands myndigheter for erfaringsutveksling og samarbeid som forberedelse til det nye tilsynsansvaret.

Luftfartstilsynet har sammen med Norsk Romsenter arbeidet med søknader fra Andøya Spaceport og ISAR Aerospace. Begge søkerne har hatt forsinkelser i leveranser av dokumentasjon til søknadene. Det er avholdt møter med søkerne der tema har vært veiledning og dialog. Dette gjelder særlig arbeidet med standardene som skal legges til grunn for søknadsbehandlingen. Vi forventer å kunne gi Andøya Spaceport en godkjenning i løpet av juni 2023.

Luftfartstilsynet har også bistått Nærings- og fiskeridepartementet i arbeidet med lovproposisjon for ny romlov.

3.3.4.6 Forskrifts- og regelverksarbeid

Luftfartstilsynet vedtok i 2022 totalt 32 forskrifter. Det relativt høye antallet forskrifter skyldes til en viss grad at det ble vedtatt ni forskrifter om restriksjonsområder. De fleste av disse forskriftene knytter seg til nye restriksjonsområder vedtatt som følge av den generelle beredskaps- og trusselsituasjonen, samt midlertidige restriksjonsområder i tilknytning til militærøvelser. Luftfartstilsynet har videre igangsatt en generell revisjon av eksisterende, gamle restriksjonsområder og de første reviderte forskriftene som resultat av dette arbeidet ble vedtatt i 2022.

På flere av områdene med felleseuropeisk regulering skjer det jevnlig oppdatering av forordningene. De oppdaterte forordningene tas inn i norsk rett gjennom oppdatering av forskriftene. Luftfartstilsynet vedtok til sammen 20 slike endringsforskrifter i 2022.

Luftfartstilsynet har de siste årene jobbet med å gjøre forenklinger i regelverket der det er mulig. Vi har gjort en systematisk gjennomgang av nasjonale forskrifter med tanke på helt eller delvis oppheving der det ligger til rette for det. Det ble i 2022 opphevet seks forskrifter, de fleste innenfor området flysikringstjenester og luftrom i forbindelse med vedtakelse av to nye forskrifter på området. Arbeidet med gjennomgang av regelverket med tanke på forenklinger fortsetter i 2023.

Det kan særlig nevnes at Luftfartstilsynet 28. februar 2022 vedtok en forskrift som innførte forbud for russiske flyginger til, fra og over norsk luftrom. Dette som følge av innføring av sanksjoner i EU etter Russlands angrep på Ukraina. Forskriften ble opphevet 18. mars 2022 da forskriften om restriktive tiltak gitt med hjemmel i sanksjonsloven ble oppdatert. Det var svært mye medieoppmerksomhet rundt forbudet for russiske flyginger i norsk luftrom.

Etter omfattende utredningsarbeid publiserte Luftfartstilsynet i desember høring av ny forskrift om luftfart med sportsfly (mikrofly).

Luftfartstilsynet bisto Samferdselsdepartementet med å forberede fem forskrifter vedtatt av departementet. Dette gjelder gebyrforskriften, tre endringer av regelverket knyttet til tidsluker (slots) og ny forskrift om krav til lufttrafikkstjenester og ytere av lufttrafikkstyrings- og flysikringstjenester (ATM/ANS) m.m. Særlig i tilknytning til den siste forskriften var det et omfattende utrednings- og forskriftsarbeid.

3.3.4.7 EØS-arbeidet

I 2022 publiserte EASA elleve regelverksforslag (Notice of Proposed Amendment – NPA), mens åtte regelverksforslag (Opinions) ble oversendt fra EASA til EU-kommisjonen. For EASA var 2020 og 2021 preget av forsinkelser og ekstraordinære saker knyttet til covid-19, men har i 2022 hatt bedre fremdrift i sakene. I den europeiske flysikkerhetsplanen (EPAS), der alle regelverkssakene EASA forbereder inngår, er det i siste versjon av EPAS vedtatt desember 2022 kun to nye regelverkssaker. EASA har fortsatt søkelys på slutføring av pågående regelverkssaker. En rekke saker som kun gjelder oppdatering av veiledningsmateriale (sertifiseringsspesifikasjoner) ble nedprioritert i 2022.

For Luftfartstilsynet ble også 2022 preget av at ny basisforordning (EU) 2018/1139 ikke er tatt inn i EØS-avtalen. De endringsforordningene som kommisjonen vedtar, blir gjennomført som nasjonal rett i påvente av slutføring av EØS-prosessen. Forordningene må etter oppdatering av EØS-avtalen gjennomføres på nytt gjennom endring av de samme forskriftene. Ved utgangen av 2022 var det totalt 58 forordninger gitt med hjemmel i den nye forordningen der endelig gjennomføring avhenger av EØS-prosessen. Det var i tillegg ved utgangen av året sju forordninger som endrer en eller flere språkversjoner av forordninger, gitt med hjemmel i den nye basisforordningen, der det også ventes på behandling i EØS-komiteen.

Luftfartstilsynet arbeider kontinuerlig for å overholde krav og frister fastsatt for regelverks- og EØS-arbeidet i Utredningsinstruksen og Samferdselsdepartementets EØS-strategi. Der det er mulig gjennomføres høringer og konsultasjoner tidlig i prosessen slik at norske aktører kan gi sine innspill til EASA under utviklingen av nytt regelverk. Luftfartstilsynet publiserer informasjon om relevante høringer og konsultasjoner som EASA og EU-kommisjonen gjennomfører. I 2022 ble det publisert informasjon om 18 slike høringer/konsultasjoner.

3.3.4.8 EASA Partnership Agreement

Luftfartstilsynet inngikk i 2021 samarbeidsavtale med EASA (EASA Partnership Agreement) som blant annet åpner for at Luftfartstilsynet kan ta oppdrag fra EASA i de tilfeller hvor EASA er sertifiserende myndighet, men mangler kapasitet til å føre tilsyn. EASA ønsker å samle alle samarbeidsavtaler mellom EASA og medlemslandene under EASA Partnership Agreement.

I løpet av 2022 har vi bygd opp et system for å håndtere oppdrag fra EASA. Dette omfatter både mottak av oppdrag, utførelse, fakturering og avslutning av oppdrag samt godkjenning av fire av våre inspektører. Luftfartstilsynet har fått oppdrag fra EASA som innebærer at vi i løpet av 2023 skal føre simulatortilsyn på deres vegne for minimum 300 timer.

Vi har som mål å få godkjent eksperter innenfor flere fagdomener i løpet av 2023 for å kunne bidra EASA med gjennomføring av tilsyn og sertifiseringer på flere fagområder. Det er viktig for Luftfartstilsynet å være en del av denne avtalen når det gjelder standardisering, og for å beholde kompetanse i et marked som endrer seg raskt.

EASA har signalisert at de framover ønsker et tettere formalisert samarbeid med medlemsstatene på mange områder, ut over rent sertifiserings- og tilsynsarbeid. Dette gjelder for eksempel regelverksarbeid, forskning- og innovasjon og støtte i EASAs internasjonale engasjement.

3.3.4.9 Tjenesteutsetting av økonomisk tilsyn

Luftfartstilsynet plikter å føre økonomisk tilsyn med flyselskaper jf. forordning 1008/2008 jf. kap. II. I tillegg skal vi forsikre oss om at alle flyselskaper er eid av europeisk majoritet. I 2022 besluttet Luftfartstilsynet å kjøpe tjenesten med innhenting av økonomisk dokumentasjon, analyse av regnskapstall og vurdering av eierskap i flyselskapene. Etter en anbudsrunde ble oppdraget gitt til revisjonsselskapet EY.

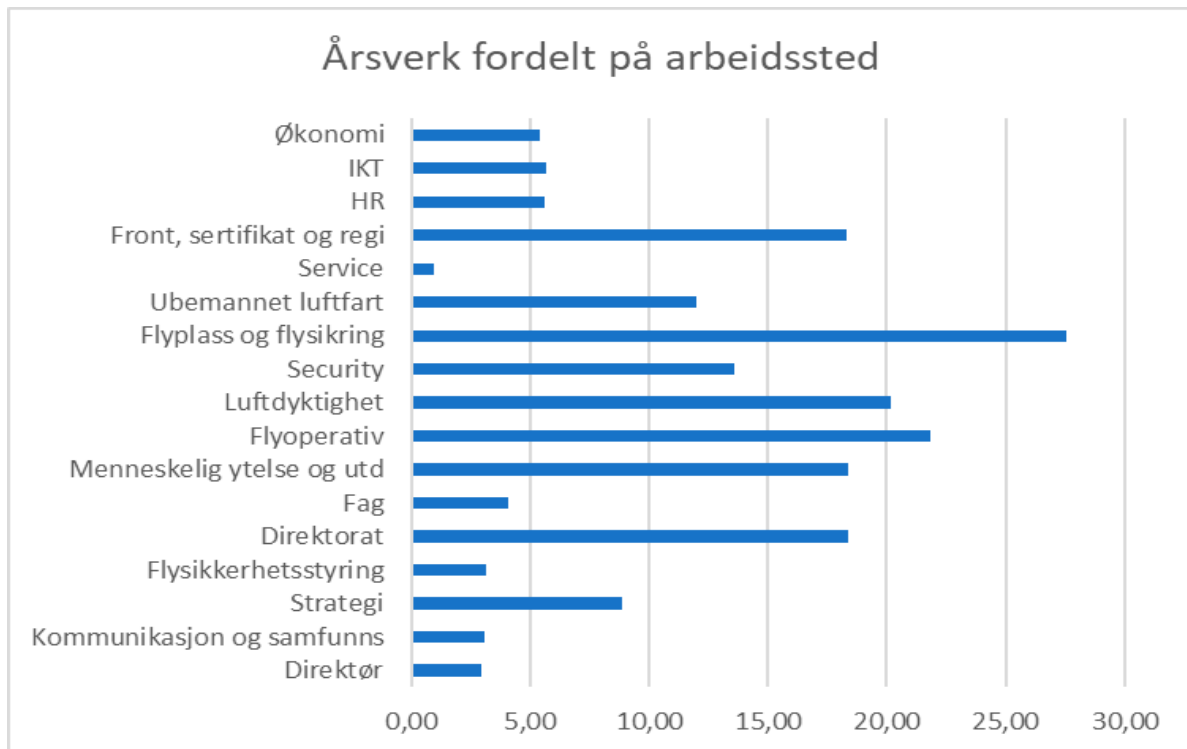
I august 2022 kom vi i gang med tilsynsaktiviteter og dette har pågått utover høsten. Majoriteten av flyselskapene er vurdert, resterende tas tidlig i 2023. Unntakene er to selskaper som er i rekonstruksjon/eierskifte.

Luftfartstilsynet vil tidlig i 2023 evaluere ordningen med tjenesteutsetting.

3.3.5 Ressursbruk i 2022

Luftfartstilsynet hadde 212 ansatte per utgangen av 2022. Fordelingen av årsverk mellom enhetene er som følger:

Figur 3: Årsverk fordelt på arbeidssted



Som det framgår av figuren, er det flest ansatte knyttet til luftfartsfaglige oppgaver. Disse ligger hovedsakelig inn under fagavdelingen. Dette er i stor grad inspektører som jobber innenfor de ulike luftfartsfaglige områdene. EASA-regelverket setter krav til myndigheten som må dokumentere at vi har tilstrekkelige ressurser til å utføre lovpålagte oppgaver. Luftfartstilsynet har et ressursstyringsverktøy der planlagt tid til tilsyn, kompetanseheving og kjente godkjenningsaktiviteter fremgår. Større prosjektrelaterte oppgaver som den enkelte deltar i, er også inkludert.

I tillegg har vi personell innenfor flysikkerhetsstyring, luftfartsjuss, offentlig forvaltning og administrasjon – inkludert IKT og digitalisering.

Luftfartstilsynet er organisert på en måte som skal fremme tverrfaglig og effektivt samarbeid. Vi opplever å ha evne til fleksibilitet i å løse nye midlertidige oppgaver.

4 Styring og kontroll i virksomheten

4.1 Risikovurderinger og internkontroll

Mål- og resultatstyring er det overordnede styringsprinsippet i statlig forvaltning. Dette innebærer strategisk styring mot Luftfartstilsynets langsiktige mål. Kontroll og forvaltning skal tilpasses virksomhetens egenart samt risiko og vesentlighet. God risikostyring er en viktig del av styringsarbeidet.

Som en del av virksomhetsstyringen i Luftfartstilsynet gjennomføres det risikovurderinger for å identifisere risikoer som kan true oppfyllelsen av virksomhetens mål og krav. Risiko kan ha sin årsak i interne eller eksterne forhold, og kan være både operasjonelle og strategiske. Risikovurderinger gir videre grunnlag for å vurdere behovet for forbedringer i form av tiltak, og prioritere hva som bør følges opp.

Luftfartstilsynet har gjennom 1. og 2. kvartal identifisert og risikovurdert sju overordnede faktorer som kan påvirke måloppnåelsen negativt. Vedlegg i kapittel 7.1.3. viser hvilke områder som har vært vurdert samt en kort vurdering av hvordan målene likevel er oppnådd

4.1.1 Styrket IKT-struktur

Våren 2021 igangsatte Luftfartstilsynet et større prosjekt kalt «Ny driftsform IKT», med mål om å sikre kapasitet, stabilitet og sikkerhet. Prosjektet er et helt nødvendig og større løft av våre IKT-løsninger, IKT-sikkerhet samt vår evne til å nyttiggjøre oss disse verktøyene. Prosjektet er planlagt fullført våren 2023. Det er forventet at prosjektet vil medføre høyere IKT-kostnader. Økt kompetanse hos brukerne av systemene forventes å gi en effektiviseringsgevinst i hele organisasjonen.

4.2 Oppfølging av Riksrevisjonens regnskaps- og forvaltningsrevisjoner

I 2020 implementerte vi et system for tidsstyring, hvor ansatte registrerer medgått tid til den enkelte arbeidsoppgave. Tidsregistreringssystemet skal benyttes som beregningsgrunnlag for gebyrsatsene, fakturering og ressursplanlegging. Gjennom 2022 er det foretatt nødvendige tilpasninger i systemet og det er videre arbeidet med kvalitetssikring av data. Oppfølging og kvalitetssikring av bruk av systemet ble ytterligere intensivert i 2022, og data forventes å kunne tas i bruk i 2023.

Riksrevisjonen la i Dokument 1 (2020–2021) fram en undersøkelse av gebyrfinansiering av offentlige tjenester, der det går frem at Luftfartstilsynets gebyrer ikke er i samsvar med bestemmelsene i Finansdepartementets rundskriv R-112 «Bestemmelser om statlig gebyr og avgiftsfinansiering». I beregningsgrunnlaget for gebyrforskriften for 2024 vil datagrunnlag fra tidsregistreringen sammen med kvalitative og manuelle vurderinger legges til grunn slik at beregning av gebyrer er i samsvar med bestemmelsene i rundskrivet.

4.3 Annen oppfølging

Det er utført fire eksterne revisjoner av Luftfartstilsynet i 2022. Tre revisjoner fra EASA (styringsystem, flysikring og flyoperativ/ramp), samt arkivtilsyn. Avvik og anmerkninger etter de eksterne revisjonene ivaretas fortløpende og håndteres i henhold til plan for lukking, godkjent av de respektive eksterne myndigheter.

4.4 Tilgjengeliggjøring av offentlige data

Luftfartstilsynet vurderer løpende om vi besitter data som er relevante for oppfølging av Samferdselsdepartementets strategi for tilgjengeliggjøring av offentlig data. Det er igangsatt prosjekt for tilgjengeliggjøring av flysikkerhetsdata som vil gi de første produkter mot slutten av 2023. Det vil også løpende bli vurdert digitaliseringstiltak som kan gi aktører og brukere tilgang til data vi besitter.

4.5 Statlige fellesføringer

4.5.1 Reduksjon av konsulentbruk

Luftfartstilsynet har i 2022 brukt kr 11,2 millioner til kjøp av konsulenttenester, som utgjør 5,5 % av utbetalinger til lønn. Vi kjøper tjenester på de områder hvor vi selv ikke har kompetanse og hvor arbeidsomfanget er så begrenset at det ikke er forsvarlig å opparbeide egen kompetanse.

Kr 5,6 millioner av konsulentutgiftene er benyttet til utvikling av digitale løsninger. I tillegg har vi brukt kr 2,4 millioner til drift og utvikling av våre interne saksbehandlingssystem, kr 0,2 millioner til to brukerundersøkelser, kr 0,5 millioner til luftfartskonferansen, kr 0,2 millioner til organisasjonsutvikling, kr 0,7 millioner til rekruttering og kr 0,5 millioner til advokatbistand til personalsaker. Til utvikling og drift av nettsider har vi brukt kr 1,1 millioner. Luftfartstilsynet kjøper ikke konsulenttenester fra kommunikasjonsbransjen.

4.5.2 Lærlinger

Luftfartstilsynet bidrar til å utdanne fagarbeidere til næringslivet og til det offentlige. Siden 2014 har vi hatt to lærlinger med inntak annethvert år; en innen service- og administrasjonsfaget og en innen IKT-servicefag. Antall lærlinger vurderes i forbindelse med årlig inntak. Lærlingene er en naturlig del av Luftfartstilsynet og inkluderes gjennom arbeidsoppgaver på tvers av organisasjonstilhørighet. Luftfartstilsynet er tilknyttet det statlige opplæringskontoret OK Stat og er fornøyd med samarbeidet og oppfølgingen vi får fra dem.

4.6 Informasjonssikkerhet

Luftfartstilsynet legger sikkerhetsloven og virksomhetsforskriften til grunn for sitt arbeid med informasjonssikkerhet, samt råd og veiledere fra Nasjonal sikkerhetsmyndighet og Digitaliseringsdirektoratet. IKT-sikkerhet er ett av fire delprosjekt i vårt arbeid med Ny driftsform IKT, og delprosjektet nådde flere milepæler i 2022 – blant annet anskaffelse av MDR-system. Delprosjektet ferdigstilles i 2023. Det er gjennomført nano-opplæring innenfor informasjonssikkerhet for alle ansatte, samt foredrag og informasjon i allmøter om temaet.

4.7 Personalmessige forhold

4.7.1 Kompetanse

Som luftfartsmyndighet er vi underlagt det felleseuropeiske regelverket som har kompetansekrav til våre inspektører. Vårt kompetansearbeid er standardisert, og alle regelverksområdene har fra 2022 definerte læringsplaner. I tråd med regelverkskravene, har vi etablert en struktur på opplæring for nyansatte og for å vedlikeholde kompetansen til de erfarne inspektørene. For en ny inspektør tar det ca. ett år med kursing og «on-the-job»-trening før man kan bli autorisert som inspektør og jobbe selvstendig. Alle medarbeidere omfattes av vårt onboarding-program med blant annet opplæring i forvaltningskompetanse, jobbutførelsen og etiske retningslinjer.

Den samlede kursaktiviteten er stor, med hele 1 500 kursregistreringer i 2022. Læringsformen er en kombinasjon av nettkurs og klasseromskurs, med en overvekt av klasseromskurs.

Luftfartstilsynet vil fra 2023 ha en ny rolle som nasjonal tilsynsmyndighet for romaktiviteter. På slutten av 2022 startet vi arbeidet med rekruttering til den nye seksjonen innenfor romfart.

4.7.2 Sykefravær

Sykefraværet er, som for mange andre virksomheter i Norge, økt gjennom 2022, og ble 5,9 %. I 2021 var sykefraværet 4,6 %. Sykefraværet er i hovedsak legemeldt. Leder følger opp sykemeldte arbeidstakere iht. til interne prosedyrer for oppfølging og tilrettelegging ved sykefravær. Jevnlige kontakt med de som er sykemeldt blir prioritert.

4.7.3 HMS/Arbeidsmiljø

Luftfartstilsynet har en årlig handlingsplan for HMS som inkluderer planlagte kurs og opplæring. I 2022 hadde vi søkelys på organisasjonskultur, miljøfyrtårnsertifisering og medarbeiderundersøkelse (MUST). Oppfølging av MUST vil fortsette inn i 2023 etter fastsatt plan. Luftfartstilsynet fikk sin miljøfyrtårnsertifisering i juni 2022. Det har vært jobbet med organisasjonskultur i virksomheten på ledersamlinger, avdelingsseminar og kulturdag for hele virksomheten. Det hybride kontoret har hatt sterkt fokus i Luftfartstilsynet etter pandemien. I tillegg til forskrift for hjemmekontor, har vi utarbeidet en egen prosedyre for bruk og omfang av hjemmekontor. Ulike arbeidsformer har vært testet og Luftfartstilsynet jobber videre i 2023 med å finne en egnet modell for det hybride kontoret i tråd med de endrede krav og forventninger innenfor dette området.

4.7.4 Mangfold og likestilling

Per 31.12.2022 var det 212¹⁸ ansatte i Luftfartstilsynet. Kjønnfordelingen har vært stabil de siste årene. Det er flest kvinner i kategorien toppledelse, rådgiver, førstekonsulent og konsulent. I kategorien seniorrådgiver er det flest menn. I ledergruppen er det syv medarbeidere, hvorav fire er kvinner. På seksjonsledernivå er det fem kvinner og seks menn.

Totalt i virksomheten per 31.12.2022						
Kjønnsbalanse			Gjennomsnittlig brutto månedslønn			
	Menn	Kvinner	Antall ansatte i alt	Menn (kr)	Kvinner (kr)	I alt (kr)
2021	62,0 %	38,0 %	193	67 959	59 393	64 692
2022	62,3 %	37,7 %	212*	68 767	59 290	65 191

Toppleidelse (9117 Luftfartsdirektør, 1060 avd. direktør)						
Kjønnsbalanse			Gjennomsnittlig brutto månedslønn			
	Menn	Kvinner	Antall ansatte i alt	Menn (kr)	Kvinner (kr)	I alt (kr)
2021	42,9 %	57,1 %	7	103 208	98 750	100 691
2022	42,9 %	57,1 %	7	107 325	102 917	104 806

¹⁸ Fra og med 2022 er de midlertidige ansatte inkludert i likestillingsrapporteringen. Det medfører at antall ansatte er noe høyere enn sammenlignet med 2021

Mellomledelse (1211 seksjonssjef)						
Kjønnsbalanse			Gjennomsnittlig brutto månedslønn			
	Menn	Kvinner	Antall ansatte i alt	Menn (kr)	Kvinner (kr)	I alt (kr)
2021	50,0 %	50,0 %	10	83 046	81 622	82 334
2022	54,5 %	45,5 %	11	87 750	84 895	86 452

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)
2021	71,9 %	28,1 %	140	68 554	62 249	66 810
2022	71,0 %	29,0 %	155	69 789	62 259	67 603

Kategori 2 (1434 rådgiver, 1072 arkivleder)						
Kjønnsbalanse			Gjennomsnittlig brutto månedslønn			
	Menn	Kvinner	Antall ansatte i alt	Menn (kr)	Kvinner (kr)	I alt (kr)
2021	32,0 %	68,0 %	28	46 997	46 960	46 972
2022	33,3 %	66,7 %	27	46 715	45 580	45 958

Kategori 3 (1408 førstekonsulent)						
Kjønnsbalanse			Gjennomsnittlig brutto månedslønn			
	Menn	Kvinner	Antall ansatte i alt	Menn (kr)	Kvinner (kr)	I alt (kr)
2021	0,0 %	100,0 %	6		42 917	42 917
2022	28,6 %	71,4 %	7	41 320	39 293	39 873

Kategori 4 (1065 konsulent, 1362 lærling, 1203 fagarbeider med fagbrev)						
Kjønnsbalanse			Gjennomsnittlig brutto månedslønn			
	Menn	Kvinner	Antall ansatte i alt	Menn (kr)	Kvinner (kr)	I alt (kr)
2021	50,0 %	50,0 %	2 (kun lærlinger)	14 529	14 529	14 529
2022	40,0 %	60,0 %	5	24 410	29 510	27 470

4.7.4.1 Inkluderingsdugnad

Luftfartstilsynet ønsker å være en attraktiv og konkurransedyktig arbeidsgiver som sikrer mangfold, bredde og riktig kompetanse i organisasjonen. Vi jobber aktivt for å rekruttere medarbeidere med variert kompetanse, bakgrunn og som har opplevd ulikt i livet. Slik får vi nye tanker og perspektiver og kan løse oppgavene våre enda bedre. I rekrutteringsprosessen oppfordrer vi alle kvalifiserte til å søke uansett alder, kjønn, funksjonsevne, etnisk bakgrunn eller som har hull i CV-en. Annonsene utarbeides for å styrke mangfoldet og tydeliggjøre at vi er en del av inkluderingsdugnaden. I rekrutteringssystemet kan søkere oppgi om de har nedsatt funksjonsevne, hull i CV-en eller innvandrerbakgrunn. Vi informerer om at vi tilrettelegger ved behov, og inviterer minst én kvalifisert søker innenfor hver av de tre kategoriene til intervju. Luftfartstilsynet har deltatt på kurs i mangfoldsrekruttering og arbeider med å revidere handlingsplan for likestilling, inkludering og mangfold. I 2023 vil ledere og hovedtillitsvalgte gis opplæring i dette arbeidet.

5 Vurdering av framtidsutsikter

Selv om trafikken gradvis tok seg opp i 2022, er det fremdeles usikkerhet rundt pandemiens betydning for fremtidig utvikling i markedet. I tillegg til at antall passasjerer i 2022 var betydelig lavere (11,4 %) enn før pandemien, og dette lave nivået forventes å fortsette i 2023, er det også en utfordring for de kommersielle flyselskapene at andel forretningsreisende går ned og andel fritidsreisende går opp. Dette medfører mer ujevne passasjerstrømmer som topper seg rundt helger og ferier, og inntekten per passasjer er også lavere i ferie- og fritidssegmentet.

Den sikkerhetspolitiske utviklingen i Europa bringer med seg ytterligere markedsmessige og økonomiske endringer for aktørene – og flyselskaper har blitt spesielt hardt rammet. Selv om de direkte konsekvensene av invasjonen i Ukraina har vært begrenset for norske flyselskaper, kan de indirekte konsekvensene som lufttomsrestriksjoner, økte energi- og drivstoffpriser, forsyningssikkerhet og den økende inflasjonen påføre bransjen ytterligere endringer i rammebetingelsene med påfølgende konsekvenser for luftfarten.

Aktører innen luftfart har formidlet at det i etterkant av pandemien har vært utfordrende å få på plass tilstrekkelig med bemanning, særlig bakkepersonell for å kunne håndtere den økende flytrafikken, uten at dette ga vesentlig utslag i form av lavere regularitet.

Den teknologiske utviklingen innen luftfart fortsetter i høyt tempo med blant annet bruk av robotisering, fjernovervåking og databruk. I tillegg er det en tiltagende oppmerksomhet rundt og bruk av kunstig intelligens innen luftfart. Det er grunn til å tro at denne trenden vil fortsette.

Sikker implementering av ny, klimavennlig teknologi og regelverk som ikke er til hinder for en god og sikker utvikling av luftfarten er områder som Luftfartstilsynet ser blir svært viktige framover.

Slik fremtidsutsiktene i skrivende stund fremstår for norsk luftfart, så vil vi både få nye oppgaver og utvidet omfang i noen eksisterende oppgaver, uten at vi tror så mange øvrige oppgaver vil forsvinne eller bli redusert. Dette vil stille nye krav om effektivisering av Luftfartstilsynet, men vil trolig også medføre behov for flere ressurser med annen kompetanse enn det vi har i dag.

6 Årsregnskap

6.1 Ledelsens kommentar til årsregnskapet 2022

6.1.1 Formål

Luftfartstilsynet ble opprettet 1. januar 2000 og er et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet (SD). Luftfartstilsynet har hovedansvar for å føre tilsyn med norsk luftfart, og skal bidra til sikker, samfunnsnyttig og bærekraftig luftfart i tråd med de overordnede mål for samferdselspolitikken. Årsregnskapet utgjør del VI i årsrapporten til Luftfartstilsynet. Luftfartstilsynet er et ordinært 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 instruks for Luftfartstilsynet. Regnskapet gir et dekkende bilde av Luftfartstilsynets disponible bevilgning, regnskapsførte utgifter, inntekter, eiendeler og gjeld.

6.1.3. Vurdering av vesentlige forhold

Ihht. tildelingsbrevene til Luftfartstilsynet er budsjettet på kapittel 1313, post 01, redusert med kr 3,2 millioner som følge av effektiviseringskrav. Kr 1,3 millioner gjelder 0,5 % ABE-kutt og kr 1,9 millioner gjelder reisekutt og en forventning om endrede jobbreisevaner.

I 2022 har Luftfartstilsynet samlet disponert tildelinger på utgiftssiden på kr 289,5 millioner som består av kr 276,5 millioner i ordinær bevilgning og kr 13 millioner overført fra 2021, jf. note A. Avgitt belastningsfullmakt til Statens kartverk på kr 7,8 millioner som del av finansieringen av deres merutgifter for å gjennomføre prosjekt for nasjonalt register over luftfartshindre er inkludert i tildelingsbeløpet.

Luftfartstilsynet har ihht. fullmakt mottatt fra Digitaliseringsdirektoratet (Digdir) belastet kap. 540, post 25 med kr 154 000 i forbindelse med oppstart av prosjektet «Tilgjengeliggjøring av flysikkerhetsinformasjon». Videre har Luftfartstilsynet ihht. fullmakt fra Nærings- og fiskeridepartementet belastet kap. 900, post 21 med kr 2 millioner for arbeidet med utredning av regime for tilsyn og tillatelser med oppskyting av satellitter til bane fra Norge.

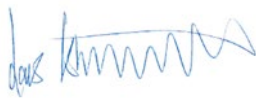
Luftfartstilsynet har merinntekt på kr 2,5 millioner på kapittel 4313 post 02 jf. fullmakt 6.2 i tildelingsbrev, jf. note B. I tillegg har Luftfartstilsynet merinntekt på kr 2,6 millioner på kapittel 4313 post 01. Med fradrag for lønnsrefusjoner har Luftfartstilsynet brukt kr 203,7 millioner til lønn og sosiale utgifter, jf. note 2, som gir en lønnsandel av driftsutgifter på 74 %. Husleien utgjør kr 22,1 millioner, se note 3. Reiseutgifter utgjør en vesentlig post på kr 15,2 millioner, jf. note 3. Dette er en økning på 47 % i forhold til regnskap for 2021 da det var reiserestriksjoner grunnet korona.

Luftfartstilsynet har merinntekter på kr 2,5 millioner relatert til lønn og reise for utleid personell på kapittel 4313 post 02, jf. fullmakt 6.2 i tildelingsbrevet, jf. note 1. Luftfartstilsynets gebyrinntekter fra markedet utgjør kr 143,7 millioner, se note 1.

Mellomværende med statskassen utgjorde per 31.12.2022 kr 17,9 millioner, jf. bevilgningsrapportering. Dette er en økning i forhold til 31.12.2021 som skyldes endring i betalingstidspunkt for pensjonsutgifter til Statens pensjonskasse, jf. note 2. Oppstilling av artskontorrapportering viser hvordan mellomværende er fordelt på eiendeler og gjeldsposter.

6.1.4 Tilleggsopplysninger

Riksrevisjonen er ekstern revisor og bekrefter årsregnskapet for Luftfartstilsynet. Årsregnskapet er ikke ferdig revidert, men revisjonsberetning antas å foreligge i løpet av 2. kvartal 2023.



Lars E. de Lange Kobberstad

Bodø, 15. mars 2023

6.2 Årsregnskap

6.2.1 Prinsippnote til årsregnskapet

Årsregnskapet for Luftfartstilsynet 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 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:

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

Oppstillingene av bevilgnings- og artskontorrapportering er utarbeidet etter de samme prinsippene, men er 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.

Luftfartstilsynet 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.

6.2.2 Bevilgningsrapporteringen

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

Oppstilling av bevilgningsrapportering 31.12.2022 (alle beløp i 1 000 kr)								
Utgiftskapittel	Kapittelnavn	Post	Postnavn	Note	Samlet tildeling	Regnskap 2022	Mindreutgift	
1313	Luftfartstilsynet	01	Driftsutgifter	A, B	289 462	278 737	10 725	
0540	Digdir	25	Spesielle utgifter	A	200	154		
0900	Spesielle utgifter	21	Spesielle utgifter	A	2 000	2 000		
1633	Nettoordning for MVA i staten	01	Driftsutgifter	B		9 765		
<i>Sum utgiftsført</i>					291 662	290 656		
Inntektskapittel	Kapittelnavn	Post	Postnavn	Note	Samlet tildeling	Regnskap 2022	Merinntekt	
4313	Luftfartstilsynet	01	Gebyrinntekter	A, B	141 100	143 702	2 602	
4313	Luftfartstilsynet	02	Merinntekter	A, B		2 502	2 502	
5309	Tilfeldige inntekter	29	Ymse			249		
5700	Arbeidsgiveravgift	72	Arbeidsgiveravgift			15 169		
<i>Sum inntektsført</i>					141 100	161 621		
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet						129 034		
Kapitalkontoer								
60047101	Norges Bank KK/innbetalinger						153 297	
60047102	Norges Bank KK/utbetalinger						-273 086	
713212	Endring i mellomværende med statskassen						-9 245	
<i>Sum rapportert</i>						0		
Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12)								
					31.12.2022	31.12.2021	Endring	
713212	Mellomværende med statskassen				-17 681	-8 436	-9 245	

Note A Forklaring av samlet tildeling utgifter (alle beløp i 1 000 kr)

Kapittel og post	Overført fra i fjor	Årets tildelinger	Samlet tildeling
1313.01	12 955	276 507¹⁹	289 462

¹⁹ Samlet tildeling består av: opprinnelig tildeling på 267,8 mill. -0,7 mill. redusert reisebudsjett + 4,5 mill. jf. avgitt belastningsfullmakt til Statens kartverk + 3,9 mill. knyttet til lønnsoppgjør 2022

Note B Forklaring til brukte fullmakter og beregning av mulig overførbart beløp til neste år (alle beløp i 1 000 kr)

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		10 725	-7 846	2 879	5 104		7 983	13 825	7 983
163301	Netto mva.			9 764			9 764		

*Maksimalt beløp som kan overføres er 5 % av årets bevilgning på driftspostene 01–29, unntatt post 24 eller sum av de siste to års bevilgning for poster med stikkordet «kan overføres». Se årlig rundskriv R-2 for mer detaljert informasjon om overføring av ubrukte bevilgninger.

6.2.2.1 Forklaring til bruk av budsjettfullmakter (alle beløp i 1 000 kr)

Luftfartstilsynet har i henhold til R-2/2023 søkt Samferdselsdepartementet om overføring av mulig overførbart beløp på kr 7 983. Beregningen er påvirket av avgitt belastningsfullmakt til Statens Kartverk på kr 7 846. Det er knyttet en merinntektsfullmakt til kap. 4313, post 01 og 02.

Merinntektene på disse postene utgjør hhv. kr 2 602 og kr 2 502. Det er tatt hensyn til disse ved beregning av mulig overført beløp på kap. 1313, post 01.

Nedenfor vises oversikt over mottatte og avgitte belastningsfullmakter.

Mottatte belastningsfullmakter (alle beløp i 1 000 kr)

Kapittel og post	Virksomhet	Mottatt	Benyttet
0540.25	Digitaliseringsdirektoratet	200	154
0900.21	Nærings- og fiskeridepartementet	2 000	2 000

Avgitte belastningsfullmakter (alle beløp i 1 000 kr)

Kapittel og post	Virksomhet	Årets tildelinger inkl. mva.	Benyttet eks mva.
1313.01	Statens kartverk	9 500	7 846

6.2.3 Artskontorapportering

Oppstillingen av artskontorapportering 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. Artskontorapporteringen viser regnskapstall Luftfartstilsynet har rapportert til statsregnskapet etter standard kontoplan for statlige virksomheter.

Oppstilling av artskontorapporteringen 31.12.2022 (alle beløp i 1 000 kr)			
	Note	2022	2021
Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Innbetalinger fra gebyrer	1	143 666	131 901
Andre innbetalinger	1	2 597	1 322
<i>Sum innbetalinger fra drift</i>		146 263	133 223
Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetalinger til lønn	2	203 731	191 076
Andre utbetalinger til drift	3	72 707	61 209
<i>Sum utbetalinger til drift</i>		276 439	252 285
Netto rapporterte driftsutgifter		130 176	119 062
Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Innbetaling av finansinntekter	4	37	35
Sum investerings- og finansinntekter		37	35
Investerings- og finansutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetaling til investeringer	5	4 537	2 611
Utbetaling av finansutgifter	4	12	0
<i>Sum investerings- og finansutgifter</i>		4 549	2 611
Netto rapporterte investerings- og finansutgifter		4 512	2 576
Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler			
Grupplivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)		249	242
Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)		15 169	14 162
Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)		9 765	8 138
<i>Netto rapporterte utgifter på felleskapitler</i>		-5 653	-6 266
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet		129 034	115 371
Oversikt over mellomværende med statskassen			
Eiendeler og gjeld		2022	2021
Fordringer		290	391
Skyldig skattetrekk		-9 256	-8 817
Skyldige offentlige avgifter		-795	-24
Avsatt pensjonspremie til Statens pensjonskasse ²⁰		-7 906	0
Annen gjeld		-14	-15
Sum mellomværende med statskassen	6	-17 681	-8 465

Note 1 Innbetalinger fra drift		
	31.12.2022	31.12.2021
Innbetalinger fra gebyrer	143 666	131 901
Sum innbetalinger fra gebyrer	143 666	131 901
Andre innbetalinger		
Annen driftsrelatert inntekt	2 597	1 322
Sum andre innbetalinger	2 597	1 322
Sum innbetalinger fra drift	146 263	133 223

²⁰ Statens pensjonskasse endret premiemodell for beregning av pensjonskostnader fra 2022. Endringen medfører at arbeidsgiverandelen er virksomhetsspesifikk og hendelsesbasert, jf rundskriv R-118 Regnskapsføring av pensjonspremie for statlige virksomheter og rundskriv R-8/2022 Regnskapsføring av ikke ubetalte lønnsmidler ifm. lønnsoppgjøret 2022 og konsekvenser av manglende rapportering i november for fakturering og regnskapsføring av pensjonspremie fra SPK

På grunn av lavere aktivitet i luftfartsmarkedet ble inntektskrav for gebyrinntekter kapittel 4313, post 01, justert i supplerende tildelingsbrev av 19.12.2022 fra kr 162,7 millioner til kr 141,1 millioner.

Note 2 Utbetalinger til lønn		
	31.12.2022	31.12.2021
Lønn	173 095	160 657
Arbeidsgiveravgift	15 169	14 162
Pensjonsutgifter ²¹	17 726	17 718
Sykepenger og andre refusjoner (-)	-5 280	-4 590
Andre ytelser	3 022	3 129
Sum utbetalinger til lønn	203 731	191 076
Antall årsverk²²	190	184

Note 3 Andre utbetalinger til drift		
	31.12.2022	31.12.2021
Husleie	22 165	20 173
Vedlikehold og ombygging av leide lokaler	114	110
Andre utgifter til drift av eiendom og lokaler	1 539	1 934
Reparasjon og vedlikehold av maskiner, utstyr mv.	7	0
Mindre utstyrskaffelser	1 534	783
Leie av maskiner, inventar og lignende	11 787	10 001
Kjøp av konsulenttjenester	11 193	12 111
Kjøp av fremmede tjenester	2 711	2 015
Reiser og diett	15 197	8 025
Kurs og konferanse	3 462	2 709
Øvrige driftsutgifter	2 999	3 347
Sum andre utbetalinger til drift	72 707	61 209

²¹ For regnskapsåret 2021 benyttet Luftfartstilsynet en forenklet modell for premiebetaling, noe som innebar betaling av en fast premiesats for arbeidsgiverandel på 12%.

For 2022 har SPK lagt om pensjonspremiemodellen for statlige virksomheter. Fra 1. januar 2022 betaler alle statlige virksomheter en virksomhetsspesifikk hendelsesbasert arbeidsgiverandel som del av pensjonspremien. At premien er virksomhetsspesifikk, betyr at den beregnes ut fra den enkelte virksomhets forhold. At den er hendelsesbasert, betyr at den tar hensyn til de faktiske hendelser i medlemsbestanden i virksomheten, slik at premiereserven er ajour i forhold til medlemmets opptjening. Medlemsanden på to prosent av lønnsgrunnlaget er uendret.

Pensjonspremien for 2022 er basert på en årsprognose fra SPK. I denne prognosen er det benyttet lik lønnsvekst for alle ansatte i beregningen av pensjonspremie i stedet for individuell lønnsvekst. Dette skyldes at individuelle lønnspåslag ikke var klar i tide til å bli inkludert i terminfakturaen for 6. termin 2022 fra SPK. Virkningen av individuelle lønnspåslag vil derfor ført inngå i premiefaktura for 1. termin 2023. Bruk av oppdatert årsprognose for regnskapsføring av pensjonspremie for 2022 gir følgelig ikke et korrekt bilde av faktisk pensjonspremie for 2022. Faktisk pensjonspremie for 2022 og 2023 blir riktig totalt sett, men fordelingen mellom de to regnskapsårene vil ikke være helt presis

²² Beregning av utførte årsverk er basert på definisjon fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet, jf. Personalmelding: PM-2019-13.

Note 4 Finansinntekter og finansutgifter		
	31.12.2022	31.12.2021
<i>Innbetaling av finansinntekter</i>		
Renteinntekter	36	34 397
Valutagevinst	1	1
Sum innbetaling av finansinntekter	37	35
<i>Utbetaling av finansutgifter</i>		
Renteutgifter	10	0
Valutatap	2	0
Sum utbetaling av finansutgifter	12	0

Note 5 Utbetaling til investeringer og kjøp av aksjer		
	31.12.2022	31.12.2021
<i>Utbetaling til investeringer</i>		
Immaterielle eiendeler og lignende (lisenser og programvare)	3 084	40
Tomter, bygninger og annen fast eiendom (påkostning bygg)	14	930
Driftsløsøre, inventar, verktøy og lignende (inventar, datamaskiner og servere)	1 438	1 640
Sum utbetaling til investeringer*	4 537	2 611

Note 6 Sammenheng mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen				
Del A Forskjellen mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen				
		31.12.2022	31.12.2022	
		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	3 467	0	3 467
	Andre fordringer	290	290	0
	Sum	3 757	290	3 467
Langsiktig gjeld				
	Annen langsiktig gjeld	0	0	0
	Sum	0	0	0
Kortsiktig gjeld				
	Leverandørgjeld*	- 9 760	0	-9 760
	Skyldig skattetrekk	- 9 256	-9 256	0
	Skyldige offentlige avgifter	- 796	-795	-1
	Annen kortsiktig gjeld	-14	-7 920	-7 906
	Sum	-19 827	-17 971	-1 855
Sum		-16 069	-17 681	1 611

6.2.4 Bruk av fullmakter

Luftfartstilsynet har i tildelingsbrevet for 2022 mottatt følgende fullmakter:

- Fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester utover budsjettåret

Luftfartstilsynet har i 2022 inngått følgende nye kontakter:

Inngåtte avtaler i 2022	Leveranse
EY	Kjøp av konsulenttenester til økonomisk tilsyn
ISS Facility Services AS	Kjøp av kantinetjenester
Scandic Hotel Havet	Kjøp av tjenester til fagkonferanse

- *Fullmakt til å overskride driftsbevilgning mot tilsvarende merinntekter*

Luftfartstilsynet hadde for 2022 mindretgift på driftsbevilgningen på kapittel 1313, post 01. Vi har søkt om overføring av ubrukt bevilgning for kapittel 1313, post 01, justert for merinntekter på kapittel 4313, post 01, og merinntekter for kapittel 4313, post 02, på til sammen kr 7 983 000.

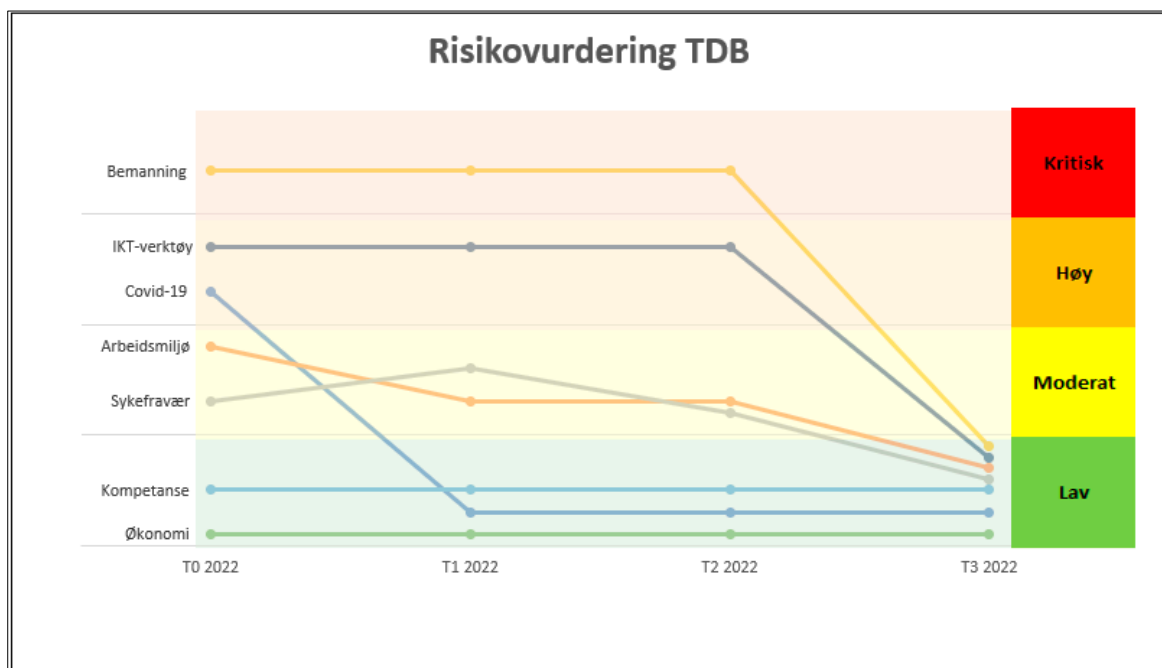
7 Vedlegg

7.1 Luftfartstilsynets interne risikostyring avgrenset til forhold som kan påvirke måloppnåelsen negativt

Luftfartstilsynet har gjennomført risikovurderinger av organisasjonens evne til måloppnåelse av målene i Tildelingsbrevet ved årsslutt. Risikovurderingene ble utført ved års start og ved utgangen av hvert tertial. I 2022 ble evnen til måloppnåelse vurdert opp mot 7 faktorer – covid-19, bemanning, kompetanse, arbeidsmiljø, sykefravær, IKT-verktøy og økonomi.

Tabellen under viser utviklingen i risikofaktorene gjennom året. Ved årsslutt hadde Luftfartstilsynet nådd alle målene, indikert med lav risiko for innvirkning på alle faktorer.

Luftfartstilsynet vil i 2023 videreføre risikovurdering av måloppnåelse opp mot innvirkende faktorer.



7.2 Særskilt risikovurdering

Luftfartstilsynet styrer innenfor budsjettrammen og har omdisponert midler der dette har vært nødvendig gjennom tre budsjettrevisjoner i løpet av året. Det har ikke vært endringer med risiko for vesentlige mer- eller mindreforbruk.

7.3 Samfunnssikkerhet

Årsrapport for samfunnssikkerhet er utarbeidet og ligger vedlagt. Dokumentet er unntatt offentlighet.

7.4 Medfinansieringsordningen

Årsrapport for prosjektet tilgjengeliggjøring av flysikkerhetsinformasjon (TAFI) ligger vedlagt.



Riksrevisjonen

LUFTFARTSTILSYNET

Org. Nr.: 981105516

Riksrevisjonens beretning

Konklusjon

Riksrevisjonen har revidert årsregnskapsoppstillingene for Luftfartstilsynet for regnskapsåret 1. januar - 31. desember 2022. Årsregnskapsoppstillingene består av oppstilling av bevilgnings- og artskontorrapportering og noter, herunder sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Oppstilling av bevilgnings- og artskontorrapporteringen viser at 129 034 493 kroner er rapportert netto til bevilgningsregnskapet.

Etter Riksrevisjonens mening

- oppfyller årsregnskapsoppstillingene gjeldende krav, og
- gir årsregnskapsoppstillingene et dekkende bilde av virksomhetens disponible bevilgninger, inntekter og utgifter for 2022 og kapitalposter per 31. desember 2022, 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-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til lov, instruks og disse standardene er beskrevet nedenfor under Riksrevisjonens oppgaver og plikter ved revisjonen. Vi er uavhengige av virksomheten i samsvar med kravene i lov og instruks om Riksrevisjonen og ISSAI 130 Code of Ethics utstedt av International Organisation of Supreme Audit Institutions (INTOSAI's etikkregler), og vi har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Innhentet revisjonsbevis er etter vår vurdering tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Øvrig informasjon i årsrapporten

Ledelsen er ansvarlig for øvrig informasjon i årsrapporten. Øvrig informasjon består av ledelseskomentarene (i del VI) og annen øvrig informasjon (del I–V) i årsrapporten. Riksrevisjonens konklusjon ovenfor om årsregnskapsoppstillingene dekker ikke informasjonen i øvrig informasjon.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapsoppstillingene er det vår oppgave å lese øvrig informasjon i årsrapporten. Formålet er å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom den øvrige informasjonen, årsregnskapsoppstillingene og kunnskapen vi har opparbeidet oss under revisjonen av årsregnskapsoppstillingene, eller hvorvidt den øvrige informasjonen ellers fremstår som vesentlig feil. Vi har plikt til å rapportere dersom den øvrige informasjonen fremstår som vesentlig feil. Vi har ingenting å rapportere i så henseende

Basert på kunnskapen vi har opparbeidet oss i revisjonen, mener vi at den øvrige informasjonen i årsrapporten:

- er konsistent med årsregnskapsoppstillingene og
- inneholder de opplysninger som skal gis i henhold til gjeldende regelverk

Ledelsens og det overordnede departementets ansvar for årsregnskapsoppstillingene

Ledelsen er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapsoppstillingene som gir et dekkende bilde i samsvar med regelverket for økonomistyring i staten. Ledelsen er også ansvarlig for slik intern kontroll som den finner nødvendig for å kunne utarbeide årsregnskapsoppstillingene 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 intern kontroll.

Riksrevisjonens oppgaver og plikter

Målet med revisjonen er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapsoppstillingene 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 en høy grad av sikkerhet, men ingen garanti for at en revisjon utført i samsvar med *lov om Riksrevisjonen, instruks om Riksrevisjonens virksomhet* og internasjonale standarder for offentlig finansiell revisjon, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon er å anse som vesentlig dersom den, enkeltvis eller samlet, med rimelighet kan forventes å påvirke de beslutningene brukerne foretar på grunnlag av årsregnskapsoppstillingene.

Som del av en revisjon i samsvar med *lov om Riksrevisjonen, instruks om Riksrevisjonens virksomhet* og internasjonale standarder for offentlig finansiell revisjon, utøver vi profesjonelt skjønn og utviser profesjonell skepsis gjennom hele revisjonen. I tillegg:

- identifiserer og vurderer vi risikoene for vesentlig feilinformasjon i årsregnskapsoppstillingene, enten det skyldes misligheter eller utilsiktede feil. Vi utformer og gjennomfører revisjonshandlinger for å håndtere slike risikoer, og innhenter revisjonsbevis som er tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon. Risikoen for at vesentlig feilinformasjon som følge av misligheter ikke blir avdekket, er høyere enn for feilinformasjon som skyldes utilsiktede feil, siden misligheter kan innebære samarbeid, forfalskning, bevisste utelatelser, uriktige fremstillinger eller overstyring av intern kontroll.
- opparbeider vi oss en forståelse av intern kontroll som er relevant for revisjonen, for å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av virksomhetens interne kontroll.
- evaluerer vi om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige, og om tilhørende noteopplysninger utarbeidet av ledelsen er rimelige.
- dersom vi gjennom revisjonen av årsregnskapsoppstillingene 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.
- evaluerer vi den samlede presentasjonen, strukturen og innholdet i årsregnskapsoppstillingene, inkludert tilleggsopplysningene, og hvorvidt årsregnskapsoppstillingene gir uttrykk for 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 innholdet i og tidspunkt for revisjonsarbeidet og eventuelle vesentlige funn i revisjonen, herunder vesentlige svakheter i den interne kontrollen som vi avdekker gjennom revisjonen. Vi informerer overordnede departementet om funn og svakheter.

Uttalelse om øvrige forhold

Konklusjon om etterlevelse av 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 for etterlevelsesrevisjon. Moderat sikkerhet for uttalelsen oppnår vi gjennom revisjon av årsregnskapsoppstillingene som beskrevet ovenfor, og kontrollhandlinger vi finner nødvendige.

Basert på revisjonen av årsregnskapsoppstillingene og kontrollhandlinger vi har funnet nødvendige i henhold til ISSAI 4000, 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 06.06.2023

Etter fullmakt

Ola Hollum
avdelingsdirektør

Beretningen er godkjent og ekspedert digitalt.