

Årsrapport 2021

«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

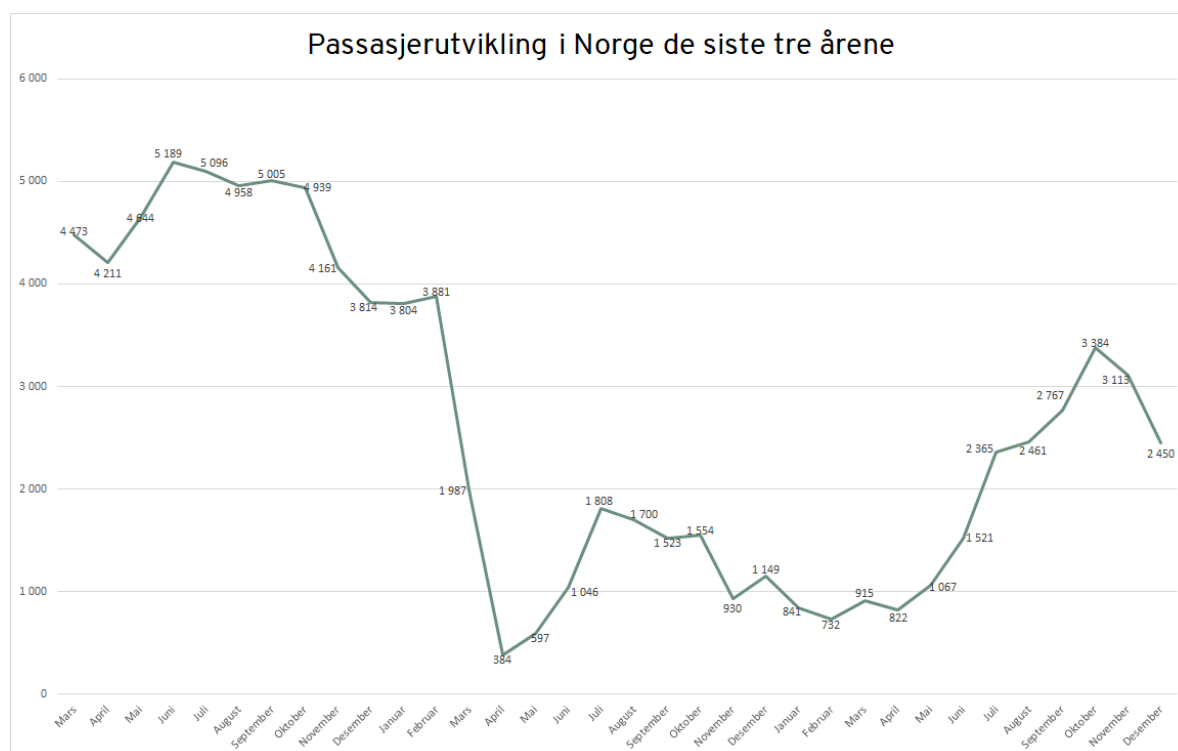
| | |
|---|----|
| 1 Leders beretning | 4 |
| 2 Introduksjon til virksomheten og hovedtall | 7 |
| 2.1 Virksomheten og samfunnsoppdraget | 7 |
| 2.2 Overordnet mål | 7 |
| 2.3 Organisasjon og ledelse | 7 |
| 2.4 Presentasjon av utvalgte produksjonstall | 9 |
| 2.5 Nøkkeltall (alle beløp i 1 000 kroner) | 11 |
| 3 Aktiviteter og resultater | 12 |
| 3.1 Koronapandemiens innvirkning på luftfarten og Luftfartstilsynets arbeid | 12 |
| 3.1.1 Innvirkning på luftfarten | 12 |
| 3.1.2 Innvirkning på Luftfartstilsynets arbeid | 12 |
| 3.1.2 Tilbakeføring til normaltilstand | 13 |
| 3.2 Nærmere om nøkkeltall og indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet | 14 |
| 3.2.1 Kommentarer til nøkkeltall og KPIer | 14 |
| 3.3 Tilfredsstillende sikkerhetsnivå i norsk luftfart | 14 |
| 3.3.1 Overordnet vurdering av sikkerhetstilstanden i norsk luftfart | 14 |
| 3.3.2 Tilfredsstillende sikkerhetsnivå innen ulike sektorer | 15 |
| 3.3.3 Risikobasert tilsyn med aktørene | 20 |
| 3.3.4 God sikkerhetsdialog med aktørene | 21 |
| 3.4 Effektive tjenester tilpasset brukernes behov | 23 |
| 3.4.1 Effektive og digitaliserte tjenester | 23 |
| 3.4.2 God forvaltningskvalitet | 24 |
| 3.4.3 God tilgjengelighet til flysikkerhetsinformasjon, tilpasset brukernes behov | 25 |
| 3.5 Andre prioriterte arbeidsområder | 26 |
| 3.5.1 Nye luftfartsaktører | 26 |
| 3.5.2 Nytt regelverk | 26 |
| 3.5.3 Fjernstyrte tårn | 27 |
| 3.5.4 Tilsyn med helidekk offshore | 28 |
| 3.5.5 Lufthavnkategorisering | 28 |
| 3.5.6 Tiltak som reduserer risiko for at ruspåvirkede besetningsmedlemmer flyr | 28 |
| 3.5.7 Responsmiljø knyttet til håndtering av større digitale hendelser i luftfartssektoren | 29 |
| 3.5.8 Ubemannet luftfart | 29 |
| 3.5.9 Overvåking og tilrettelegging for teknologisk utvikling innen luftfarten | 31 |
| 3.5.10 Arbeidet med støy | 32 |
| 3.5.11 Utredning av tilsyn og tillatelser for oppskytning av satellitter til bane fra Norge | 33 |
| 3.5.12 Internasjonalt samarbeid | 33 |
| 3.6 Andre føringer og krav | 33 |
| 3.6.1 Samfunnssikkerhet | 33 |
| 3.6.2 Implementering av ny sikkerhetslov med forskrifter | 34 |
| 3.7 Ressursbruk i 2021 | 35 |
| 4 Styring og kontroll i virksomheten | 36 |
| 4.1 Styring av virksomheten | 36 |

| | |
|---|----|
| 4.2 Spesielle forhold i 2021..... | 36 |
| 4.2.1 Implementering av tidsregistrering | 36 |
| 4.2.2 Styrket IKT-struktur..... | 36 |
| 4.3 Revisjoner..... | 36 |
| 4.3.1 Interne revisjoner..... | 36 |
| 4.3.2 Eksterne revisjoner | 36 |
| 4.4 Risikovurderinger | 37 |
| 4.5 Effektiviseringstiltak..... | 38 |
| <i>Kontinuerlig forbedring</i> | 38 |
| <i>Gevinstrealisering knyttet til prosjekter</i> | 38 |
| <i>Vakante stillinger og reansettelser</i> | 38 |
| 4.6 Tiltak for å følge opp ABE-reformen | 38 |
| 4.7 Utvikling i antall ansatte | 38 |
| 4.8 Statlige fellesføringer | 38 |
| 4.8.1 EØS-arbeidet | 38 |
| 4.8.2 Tilgjengeliggjøring av offentlige data..... | 39 |
| 4.8.3 Inkluderingsdugnaden | 39 |
| 4.8.4 Likestilling..... | 40 |
| 4.8.5 Lærlinger | 41 |
| 5 Vurdering av fremtidsutsiktene | 42 |
| 6 Årsregnskapet | 43 |
| 6.1 Ledelsens kommentar til årsregnskapet 2021..... | 43 |
| 6.1.1 Formål | 43 |
| 6.1.2 Bekreftelse | 43 |
| 6.1.3 Vurdering av vesentlige forhold..... | 43 |
| 6.1.4 Tilleggsopplysninger..... | 43 |
| 6.2 Årsregnskap..... | 44 |
| 6.2.1 Prinsippnote til årsregnskapet..... | 44 |
| 6.2.2 Bevilgningsrapporteringen..... | 44 |
| 6.2.3 Artskontorrapportering | 46 |
| 6.2.4 Bruk av fullmakter..... | 49 |
| 7 Vedlegg..... | 50 |
| 7.1 Overordnede risikovurderinger | 50 |
| 7.1.1 Bakgrunn | 50 |
| 7.1.2 Risiko knyttet til hvert mål, delmål og intern risikostyring..... | 50 |
| 7.1.3 Luftfartstilsynets samfunnsoppdrag og mål | 50 |

1 Leders beretning

Luftfartstilsynet er totalt sett godt fornøyd med samlet måloppnåelse i 2021, vi har jobbet målrettet for å bidra til oppfyllelse av de fastsatte hovedmålene. Resultatene for året er på forventet nivå. Luftfartstilsynets kjerneprosesser bidrar til å oppfylle vårt samfunnsoppdrag i henhold til vår visjon «Sammen for sikker luftfart».

Koronapandemien har også i 2021, påvirket norsk luftfart i betydelig grad. Dette gjelder særlig den kommersielle delen av norsk luftfart, jfr. figuren nedenfor som viser antall passasjer i Norge i perioden 2019–2021. Det er både viljen til å reise, men også nasjonale og internasjonale smitteverntiltak som påvirker trafikken negativt. Sammenlignet med 2019 er nedgangen i antall flypassasjer i Norge på 58,7 % i 2021.



Det som påvirker norsk luftfart, påvirker naturlig nok også Luftfartstilsynet. I 2021 har vi derfor fortsatt med å gi en rekke unntak fra aktuelle regelverk og gjort midlertidige endringer i andre regelverk for å møte konsekvensene av pandemien for luftfarten. Mot slutten av året er antall unntak og midlertidige endringer betydelig redusert i takt med at konsekvensene av pandemien avtar. Luftfartstilsynet har også i år brukt en del ressurser på å formidle reiserestriksjoner til

flyselskaper som operer i Norge. Gjennom 2021 har våre arbeidsoppgaver knyttet til covid-19 dreid mer i retning av hvordan operatørene håndterer en stadig økende aktivitet igjen. Det er vår oppfatning at operatørene er godt forberedt på dette og det er etablert gode rutiner for å ivareta flysikkerheten kombinert med økende aktivitetsnivå.

I 2021 har vi gjennomført 564 tilsyn. Dette er 167 (23 %) færre tilsyn enn opprinnelig planlagt. Det er naturlig med noe avvik fra antall planlagte tilsyn gjennom året, og selv om vi også har gjennomført tilsyn via digitale medier, har pandemien medført redusert tilsynsaktivitet i 2021.

Vårt første hovedmål er at flysikkerheten i Norge skal være tilfredsstillende. Dette målet mener vi er oppnådd i 2021. I regjeringens flysikkerhetsprogram fra 2017 er det et mål om maksimalt to omkomne i norsk kommersiell flytransport per hundre millioner flytimer i perioden 2017–2026. Halvveis i perioden er denne raten på 2,8, og det anses som realistisk å nå målsettingen. De sektorvise flysikkerhetsmålene for kommersiell luftfart for perioden 2017–2021 er alle oppnådd, til dels med god margin. Flysikkerhetsmålene for privatflysegmentet, som ble etablert i 2019, er ved utgangen av 2021 kun oppnådd for et av de i alt fire segmentene innen privatflysektoren.

Vårt andre hovedmål er å tilby effektive tjenester som er tilpasset brukerens behov. Dette omfatter økt omfang av digitaliserte tjenester, god forvaltningskvalitet og at tilgjengeligheten til relevant flysikkerhetsinformasjon er god. Etter vår oppfatning er også dette målet nådd i 2021. Luftfartstilsynet gjennomfører brukerundersøkelser hvert annet år, neste gang i 2022.

I tildelingsbrevet for 2021 fremkommer det 12 øvrige oppdrag – prioriteringer – i tillegg til de to hovedmålene. For å lette oppfølgingen og tydeliggjøre oppnåelse av målene, tilordner vi tiltak til hver av disse prioriteringene. For 2021 var det til sammen 32 underliggende tiltak. Kun fire av disse tiltakene ble ikke gjennomført, og dette skyldes i det alt vesentlige forhold utenfor vår kontroll.

Det reviderte inntektsmålet for 2021 ble nådd, og det med betydelig mindre ressursbruk enn bevilget. Dette innebærer at maksimalnivået på 5 % av årsbudsjettet er overført til 2022. For nærmere detaljer vises til kapittel 6 – Årsregnskap.

Ressurssituasjonen er tidvis anstrengt. Turnover i 2021 var på 4,6 %, og vi ser igjen tendens til at det tar lengre tid å rekruttere personell med den påkrevde kompetansen. Dette gir lengre perioder med vakante stillinger som må dekkes inn av øvrige medarbeidere. Ved utgangen av 2021 har derfor våre 194 medarbeidere en ikke avviklet mertid på 6 261 timer i tillegg til 1 794 feriedager til gode. Samlet sett utgjør dette om lag elleve årsverk.

Vi jobber kontinuerlig med intern forbedring og effektivisering. En sentral del i dette arbeidet er etablering av en ny, sikker og moderne IKT-løsning, som vil bidra til frigjort tid for våre medarbeidere. Vi forventer å se resultater av dette i løpet av 2022. Arbeidet med å digitalisere våre tjenester har fortsatt i 2021. Noen synlige resultater av dette er økte gebyrinntekter med 3,5 millioner kroner fra det digitale droneoperatørregisteret, redusert utviklingstid med 40 % for tilgjengeliggjøring av offentlige data og automatiserte arbeidsoppgaver innenfor vår arkivtjeneste, fakturering og utstedelse av sertifikater tilsvarende 0,5 årsverk. Effektiviseringsarbeidet er ikke tilfredsstillende mht. fremdrift, omfang, konkretisering og dokumentasjon. Det er iverksatt forbedringer på dette området.

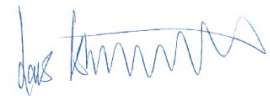
Det er vår vurdering at de systemer, prosedyrer og aktiviteter som er iverksatt de senere årene med tanke på god styring og kontroll av vår virksomhet nå fungerer godt. Vår ressursbruk kan dokumenteres i tråd med økonomiregelverket.

Vi opplever at vi også gjennom 2021 har en god dialog med vår oppdragsgiver om tildelte oppgaver og fremtidige utfordringer. Kombinert med harde prioriteringer og ytterligere intern effektivisering og god virksomhetsstyring, anses etatens evne til å nå våre fastsatte mål, også på lengre sikt, som tilfredsstillende. Jeg ønsker å takke samtlige medarbeidere i Luftfartstilsynet for innsatsen i 2021 som alle på en god måte har bidratt til årets resultater og måloppnåelse.

I skrivende stund ser vi ikke for oss vesentlige oppgaver fremover knyttet til pandemien. Imidlertid har både den globale konkurransesituasjonen og de økonomiske konsekvensene av korona gitt et økt press på å redusere driftskostnadene hos norske operatører. Luftfartstilsynet følger denne utviklingen nøye i et flysikkerhetsperspektiv, men også for å følge opp norsk arbeidsmiljølovgivning i luftfarten. Vi vil derfor etablere et system som skal sette oss i stand til å vurdere behovet for håndheving av regler, og om eventuelle nødvendige regelendringer for å sikre reell likebehandling av flyselskapene i det norske markedet og likebehandling av norske og utenlandske arbeidstakere som arbeider i Norge. Vi vil i dette arbeidet også vurdere om tettere samarbeid med tilsynsmyndigheter i andre land er nødvendig.

Vi legger også til grunn at den økte sikkerhetspolitiske spenningen som følge av Russlands invasjon av Ukraina vil kunne gi oss økt arbeidsmengde både innenfor ordinært flysikkerhetsarbeid, men også innenfor security og samfunnssikkerhet og beredskap.

Det antas at fokuset på klimavennlig luftfart og konsekvensene for luftfarten av klimaendringene vil øke igjen etter pandemien. Luftfartstilsynet vil derfor blant annet bidra til å følge opp FNs bærekraftsmål slik de er omtalt i Nasjonal transportplan 2022–2033.



Lars E. de Lange Kobberstad

Bodø, 15. mars 2021

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, er sivil og militær luftromsmyndighet.

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

2.2 Overordnet mål

Det overordnede langsiktige målet for den nasjonale transportpolitikken frem mot år 2050 er et transportsystem som er effektivt, miljøvennlig og trygt.

Utgangspunktet for Luftfartstilsynets arbeid er målet om nullvisjon for drepte og hardt skadde i trafikken. Luftfartstilsynet bidrar til FNs bærekraftsmål gjennom oppfølgingen av mål for transportsektoren.

Luftfartstilsynets mål tar også utgangspunkt i regjeringens nullvisjon, og Luftfartstilsynets egen visjon: «Sammen for sikker luftfart». Luftfartstilsynets hovedmål for 2021 er:

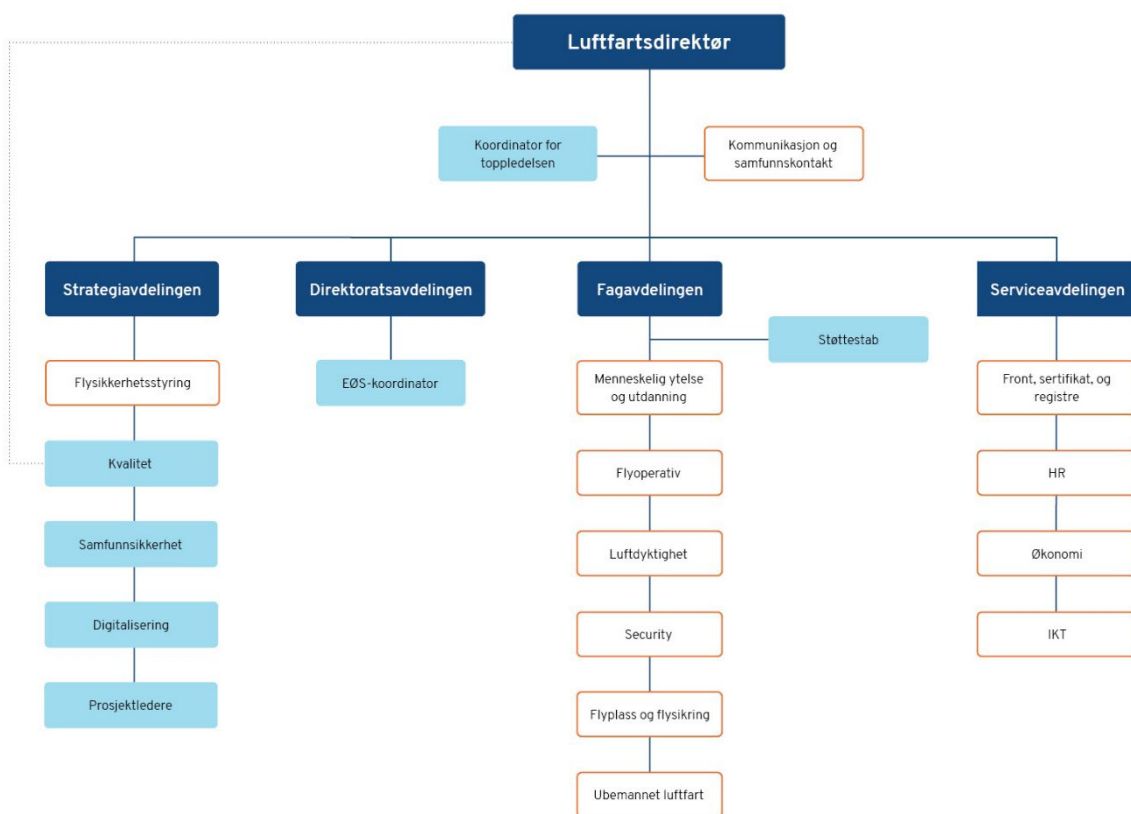
1. Tilfredsstillende sikkerhetsnivå i norsk luftfart
2. Effektive tjenester tilpasset brukernes behov

2.3 Organisasjon og ledelse

Hovedkontoret ligger i Bodø og luftfartsdirektør Lars E. de Lange Kobberstad utøver den daglige ledelsen av Luftfartstilsynet.

I 2021 ble Tilsynsavdelingen slått sammen med Fagavdelingen. Virksomheten består nå av fire avdelinger med i alt 11 seksjoner. Fagavdelingen ledes av fagdirektør og tilsynsdirektør, mens de øvrige avdelingene ledes av en avdelingsdirektør. Luftfartsdirektør, avdelingsdirektørene, kommunikasjonsdirektør og koordinator for toppledelsen utgjør Luftfartstilsynets ledergruppe og kriseledelse.

Figur 1: Organisasjonskart



2.4 Presentasjon av utvalgte produksjonstall

De fleste av Luftfartstilsynets oppgaver er knyttet opp mot organisasjoner som har en godkjenning. Antall organisasjoner fordelt på de forskjellige kategoriene er vist i tabell under. Det er ingen store endringer i antall organisasjoner, men det er kommet til nye områder som er regulert. Tall på droneoperatører har varier fra år til år grunnet nye registreringsløsninger.

Tabell 1

| Tilsynsobjekter | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 |
|--|------|------|------|------|
| AOC-operatører | 24 | 24 | 24 | 23 |
| ATO | 12 | 12 | 13 | 17 |
| DTO | 45 | 40 | 36 | N/A |
| Kontrollanter | 257 | 261 | 247 | 273 |
| Flymedisinske senter | 2 | 2 | 2 | 1 |
| Flyleger | 59 | 60 | 58 | 59 |
| Simulator | 9 | 17 | 21 | 18 |
| Simulator (skandinavisk avtale) ¹ | 0 | 28 | 42 | 34 |
| Tekniske skoler | 5 | 6 | 7 | 7 |
| Part-M (CAMO) | 35 | 30 | 31 | 31 |
| Part-145 | 29 | 33 | 30 | 29 |
| Part-21 (Subpart G POA) | 5 | 5 | 5 | 5 |
| BSL-B | 6 | 9 | 7 | 6 |
| Flysikringsleverandører | 10 | 11 | 11 | 11 |
| Treningsorganisasjoner flygeledere | 1 | 2 | 2 | 1 |
| Lufthavner ² | 56 | 56 | 56 | 71 |
| Heliport | 46 | 45 | 41 | 40 |
| Droner RO2 | 4 | 160 | 158 | 173 |
| Droner RO3 | 4 | 157 | 125 | 117 |
| Droner LUC ³ | 3 | | | |
| UAS ⁴ | 22 | | | |
| Securityobjekter | 607 | 634 | 637 | 653 |
| Kontrollflyorganisasjoner | 2 | 2 | 3 | |
| Treningsorganisasjoner AFIS | 3 | 4 | 4 | |
| ACN | 1 | 1 | 1 | |

Antall securityobjekter er redusert sammenlignet med året før. Nedgangen skyldes bortfall av fraktoperatører. Det antas at dette i hovedsak skyldes nye regelverkskrav, slik som krav om bakgrunnsjekk og opplæring av ansatte.

1 Luftfartstilsynets 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.

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

3 LUC er forkortelsen for Light UAS Operator Certificate.

4 UAS er forkortelsen for Unmanned Aircraft System.

I tillegg har Luftfartstilsynet oppgaver opp mot sertifikatholdere og luftfartøy.

Tabell 2

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

Tabell 3

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

Tabell 4

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

2.5 Nøkkeltall (alle beløp i 1 000 kroner)

Tabell 5: Administrative nøkkeltall fra årsregnskapet

| Administrative nøkkeltall | 2021 | 2020 | 2019 |
|---|---------|---------|---------|
| Antall ansatte per 31.12 | 199 | 200 | 191 |
| Antall utførte årsverk ⁵ | 183,8 | 177,9 | 176,7 |
| Sykefravær | 4,6 % | 3,9 % | 4,2 % |
| Opprinnelig tildeling for året | 255 055 | 246 260 | 232 733 |
| Herav gebyrfinansiert (inntektskrav justert) ⁶ | 123 251 | 129 500 | 141 100 |
| Inntektskrav i % av opprinnelig tildeling | 48,3 % | 52,5 % | 60,6 % |
| Samlet tildeling post 01–29 | 271 418 | 253 548 | 232 733 |
| Utnyttelsesgrad av bevilgningen post 01–99 | 93,2 % | 93,8 % | 98,2 % |
| Driftsutgifter | 252 285 | 233 842 | 229 080 |
| Lønnsandel av driftsutgifter | 76 % | 76 % | 76 % |
| Konsulentutgifter ⁷ | 12 111 | 8 102 | 3 187 |
| Konsulentandel av total omsetning ⁸ | 4,8 % | 3,5 % | 1,4 % |
| Reiseutgifter | 8 025 | 7 698 | 16 662 |
| Reiseutgifter per årsverk | 44 | 43 | 94 |

Administrative nøkkeltall for virksomheten blir nærmere forklart i kapittel 3.

Etter 2. tertial 2021 utarbeidet Luftfartstilsynet prognose for gebyrinntekter for 2021. Dette var basert på aktiviteten så langt i året og en antakelse om at den lave aktiviteten grunnet pandemien ville vedvare. I 3. tertial ble det vedtatt lettelser i restriksjonene, noe som bidro til optimisme i markedet og økt aktivitet i luftfarten. Dette bidro til høyere gebyrinntekter enn beregnet prognose. Størst utslag fikk dette innenfor følgende områder: registrering av luftfartøy med påfølgende årsgebyr, registrering av pantedokumenter, tilsyn sekundærbaser, gjennomføring av droneeksamener, sertifikater, godkjenning av wet-lease, sertifikat samt søknader om bakgrunnssjekk. I tillegg gjennomførte vi flere godkjenninger av vesentlig arbeidsomfang i 3. tertial.

⁵ Beregning av utførte årsverk basert på definisjon fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet, jf. Personalmelding: PM-2019-13.

⁶ Inntektskrav for 2021 ble justert ned med 38,8 millioner, ref. vedtak av 26.11.2021, grunnet redusert aktivitet på grunn av covid-19.

⁷ Konsulentutgifter er regnet ut etter den nye definisjonen i standard kontoplan som var gjeldende fra 1.1.2019. Konto 673* andre konsulenttjenester inngår ikke i beregningsgrunnlaget.

⁸ Konsulentutgifter er regnet ut etter den nye definisjonen i standard kontoplan som var gjeldende fra 1.1.2019. Konto 673* andre konsulenttjenester inngår ikke i beregningsgrunnlaget.

3 Aktiviteter og resultater

3.1 Koronapandemiens innvirkning på luftfarten og Luftfartstilsynets arbeid

3.1.1 Innvirkning på luftfarten

Pandemien fortsatte å prege luftfarten også i 2021 og luftfarten er fremdeles hardt rammet av de negative effektene av covid-19 og reiserestriksjonene. I tillegg er det usikkerhet knyttet til hvordan pandemien vil utvikle seg videre. Året startet med svært begrenset trafikk. Gjennom sommer- og høstsesongen var det en økning i reiseaktiviteten, som følge av økt vaksineringsgrad og lettelser i reiserestriksjoner. Reiseaktiviteten falt igjen inn mot julen etter innføring av nye restriksjoner som følge av omikronutbruddet.

Samlet sett for 2021 var det en kraftig nedgang i trafikken som følge av færre passasjerer og flybevegelser. Totalt reiste ca. 22,4 millioner passasjerer gjennom Avinors lufthavner i 2021. Det var en vekst på 10,2 % sammenlignet med 2020. Flyselskapene har merket noe større etterspørsel etter flyreiser i 2021, men målt mot 2019 (normalåret) var nedgangen i den totale passasjertrafikken for 2021 på 58,7 %.

Antall flybevegelser økte med 8,4 % fra 2020, men sammenliknet med 2019 så har det vært en nedgang på 27,9 %.

Flygninger til og fra offshoreinstallasjonene fortsetter å gå som normalt. Samtidig fortsetter også trenden med flere dedikerte fraktfly som vi så i 2020. Totalt økte frakt og post med 10,3 % fra 2020 til 2021.

3.1.2 Innvirkning på Luftfartstilsynets arbeid

Tiltakene og reiserestriksjonene som ble innført i Norge og resten av Europa på grunn av covid-19, medførte at det i 2020 ble behov for å gi unntak etter forordning (EF) nr. 216/2008 (EASA basisforordning) artikkel 14 for aktørene i luftfarten. Behovet for å gi slike unntak har ut over 2021 avtatt i takt med pandemiens påvirkning på samfunnet. Mot slutten av året er det stort sett ikke i kraft noen unntak fra luftfartsregelverket.

Også behovet for midlertidige endringer i regelverket avtok ut over i 2021. Nedgangen i flytrafikken medførte at det var behov for å forlenge unntakene i regelverket om tidsluker (slots). Unntakene har lagt til rette for at flyselskapene kan opprettholde sine tidsluker ved aktuelle flyplasser, selv med redusert antall flygninger som følge av pandemien.

Det har vært tett dialog mellom Luftfartstilsynet, Avinor, flyselskaper, samt andre sentrale myndigheter om de reglene som til enhver tid skal gjelde for de som reiser inn og ut av landet.

Norges luftfartøyregister har gitt unntak fra nasjonalitetsvilkåret til eiere fra tredjeland på grunn av pandemien. Dette gjelder norskregistrerte luftfartøy hvor innleieavtalen med norsk operatør har opphørt i perioden. Unntaket er gitt for å gi eier tid til å finne en ny operatør, og samtidig tillate at luftfartøyet er på norsk luftfartøyregister. Det var ved utløpet av 2021 syv slike unntak.

Under pandemien har Luftfartstilsynet hatt en viktig rolle med å formidle de til enhver tid gjeldende innreiserestriksjoner til flyselskapene; både norske og utenlandske. Restriksjonene fastsatt av helsemyndighetene har vært under stadig utvikling, og endringer har vært gjort på relativt kort

varsel. Det har vært krevende å følge opp dette, men vi har hatt en beredskap som har bidratt til at selskapene har fått nødvendig informasjon så snart den har vært tilgjengelig.

Luftfartstilsynet har fulgt nasjonale og lokale råd og pålegg mht. smittevern, noe som medførte flere perioder med hjemmekontor og kun kritisk nødvendig reisevirksomhet. Gjennom pandemien er det gjennomført 66 fjernrevisjoner fordelt på nesten alle fagområdene. For noen av disse fjernrevisjonene har det vært behov for å sette opp ekstra tilsynsaktivitet i etterkant for å verifisere områder der fysisk tilstedeværelse har vært nødvendig. Ivaretagelse av HMS-forhold har blitt vektlagt, men også for våre medarbeidere har lange perioder på hjemmekontor satt sitt preg på både arbeidsmiljøet, fysisk og psykisk helse samt arbeidsmotivasjon. Den enkelte medarbeider har disponert en mindre ramme for anskaffelse av nødvendig utstyr til sitt hjemmekontor for å bedre hms-forholdene.

3.1.2 Tilbakeføring til normaltstand

Eurocontrol har i sine prognoser skissert at flytrafikken i Europeisk luftrom gradvis vil øke fra om lag 70 % ved årsskiftet, til over 80 % frem til våren 2022. Det forventes at trafikktallene for Europa vil kunne nå 2019-nivå innen utgangen av 2023. For Norge forventer Avinor at trafikken vil være tilbake til 95 % av 2019-nivå ved utgangen av 2024.

Luftfartstilsynet har fulgt tett opp hvordan tilsynsobjektene har håndtert økt aktivitetsnivå. Vi har videreført human factors-dialog med de største aktørene, og så langt ikke avdekket forhold som gir grunnlag for bekymringer for flysikkerheten.

Mange av aktørene har gjort bruk av EASAs sjekklister for Return to Normal Operations (RNO)-fasen, som i stor grad innebærer fokus på trening, risikoanalyser, human factors-analyser samt aktivt å benytte styringssystemer og etablerte prosesser for endringshåndtering.

Vi har erfart at pandemien har medført økt press på flyskolene, for at de skal få gjennomført treningsprogrammene på tid. Dette gjelder spesielt de flyskolene som har studenter under integrert utdanning. Det er mange studenter som har gått langt over den stipulerte tiden utdanningen skulle ta. Flyskolene har gjennomført noen tiltak, men vi ser at det tar tid å komme tilbake til en normaltstand.

Organisasjonene som utfører teknisk vedlikehold, har ikke vært vesentlig berørt av pandemien. Luftfartøyene må fortsatt følges opp selv om de ikke er i bruk. For verkstedene har vedlikehold av de parkerte flyene hos de store fixed wing-operatørene vært ekstra arbeidskrevende. Langtidsparkering av fly krever forsegling av motor, regelmessig motorkjøring og inspeksjoner. I tillegg ble mange av flyene ble parkert utenlands.

Noen vedlikeholdsorganisasjoner melder at de har utfordringer med høy turnover blant personell, og at det er utfordrende å rekruttere personell innenfor fagfeltet bl.a. fordi det ikke eksisterer spesifikk utdanning innenfor området.

Tilbakeføringen for aktørene i markedet tar tid, men det ser ut til at aktiviteten er økende og at vi etter hvert nærmer oss normaltstand innen luftfarten igjen. Luftfartstilsynet mener at aktørene er godt forberedt. De har etablert prosedyrer, som er godkjent av Luftfartstilsynet, for å ivareta økt etterspørsel og samtidig opprettholde flysikkerheten.

3.2 Nærmere om nøkkeltall og indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet

Se tabell 5 (kap. 2) og 6 for oversikt over nøkkeltall og indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet de tre siste årene.

Tabell 6 (alle beløp i 1 000 kr)

| | Indikatorer ⁹ | 2021 | 2020 | 2019 |
|------|---------------------------------------|---------|---------|---------|
| | Lønn og sosiale utgifter | 191 076 | 178 351 | 173 834 |
| | Administrative utgifter | 52 231 | 46 867 | 37 179 |
| | Totale utgifter | 253 814 | 238 245 | 230 043 |
| | Antall utførte årsverk | 183,8 | 177,9 | 176,7 |
| KPI1 | Lønnsutgift per årsverk ¹⁰ | 1 040 | 1 002 | 982 |
| KPI2 | Totalutgift per årsverk | 1 379 | 1 338 | 1 300 |
| KPI3 | Lønnsutgiftsandel | 75 % | 75 % | 76 % |
| KPI4 | Andel administrative utgifter | 21 % | 20 % | 16 % |
| KPI5 | Administrative utgifter per årsverk | 284 | 263 | 210 |

3.2.1 Kommentarer til nøkkeltall og KPIer

Luftfartstilsynets regnskap bærer også preg av covid-19 pandemien. Utnyttelsesgraden i 2021 er på nivå med 2020, og lav utnyttelse skyldes i hovedsak mindre reiseaktivitet enn opprinnelig planlagt. Lønnsutgiftene er økt som en følge av en økning på seks årsverk og årlig lønnsvekst. Økningen i driftskostnader fra 2020 til 2021 skyldes i hovedsak vedlikehold på leide lokaler, samt økt kurs- og reisevirksomhet. I tillegg har vi hatt en økning i kjøp av konsulenttjenester på tilnærmet kr 4 millioner som skyldes: arbeid med å få på plass en ny IKT-driftsmodell, utgifter til digitale løsninger, oppgradering av digitale verktøy, innleie av advokatbistand til personalområdet samt utgifter til sikkerhetsstudie innenlands helikopter. Økningen i administrative kostnader fra 2020 til 2021 skyldes i hovedsak konsulentutgifter og økt kursvirksomhet.

3.3 Tilfredsstillende sikkerhetsnivå i norsk luftfart

3.3.1 Overordnet vurdering av sikkerhetstilstanden i norsk luftfart

Luftfartstilsynet har gjennomført færre tilsyn enn planlagt i fastsatt tilsynsprogram for 2021 på grunn av covid-19-pandemien. Smittesituasjonen har ført til at mange ruteinspeksjoner, tilsyn på sekundærbaser, og en del tilsyn hos fraktleverandører (security) har blitt kansellert. Det er utarbeidet gode rutiner for risikovurderinger i forkant av utsettelse eller kansellering av tilsynsaktiviteter og vi har god dialog med tilsynsobjektene.

Vi erfarer at aktørene har stort fokus på security og flysikkerhetsarbeidet. På securityområdet ser vi totalt sett en liten resultatforbedring. Trening og opplæring av personell prioriteres, og vi erfarer at det er bevissthet rundt human factors. Sikkerhetsstyringssystemer er tilfredsstillende implementert og fungerer. Selv om det for noen av aktørene også er økonomiske utfordringer, har Luftfartstilsynet ikke fått indikasjoner på at dette har påvirket flysikkerheten negativt.

⁹ Indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet med inndata er beregnet i henhold til brev fra SD av 25.11.2019.

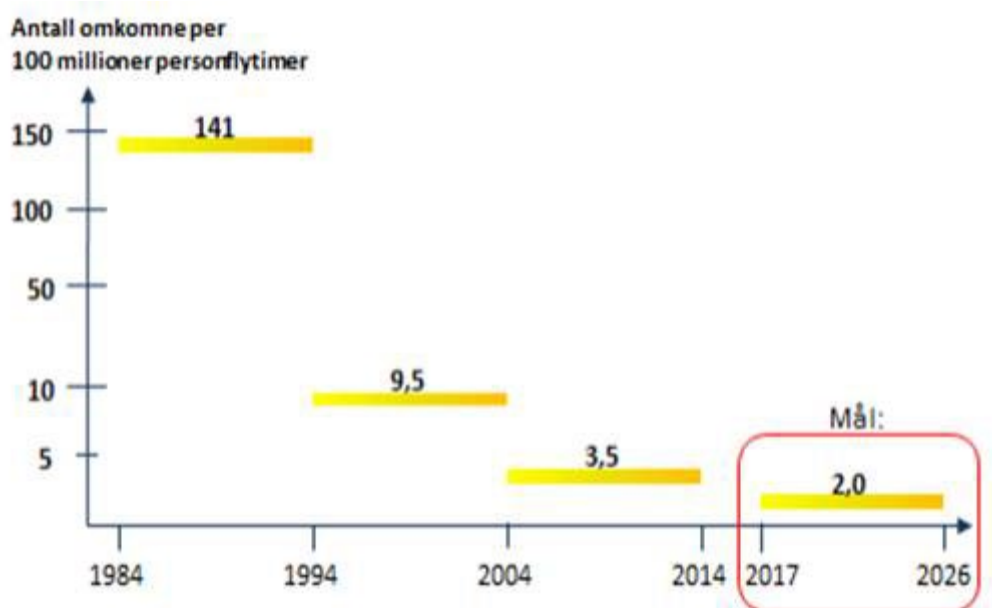
¹⁰ Beregning av utførte årsverk basert på definisjon fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet, jf. Personalmelding: PM-2019-13.

Gjennomførte tilsynsaktiviteter har ikke avdekket alvorlige avvik. Basert på all den informasjon vi har tilgjengelig vurderer vi at sikkerhetstilstanden i norsk luftfart er akseptabel.

3.3.2 Tilfredsstillende sikkerhetsnivå innen ulike sektorer

Det norske flysikkerhetsprogrammet (State Safety Program, SSP) ble formelt etablert i 2017. I SSP-dokumentet fremkommer et overordnet flysikkerhetsmål om at antall omkomne i norsk, kommersiell persontransport for perioden 2017–2026 per hundre millioner personflytimer skal være under to. Så langt i målperioden er raten på 2,8 omkomne per hundre millioner personflytimer. Dette skyldes helikopterulykken i Alta i 2019 der seks personer omkom.

Figur 2



Figur 2 viser den historiske utviklingen av antall omkomne per hundre millioner personflytimer i norsk kommersiell persontransport. Den viser en gradvis reduksjon i raten for hver tiårsperiode. Tiårsmålet for inneværende periode er fortsatt mulig å nå.

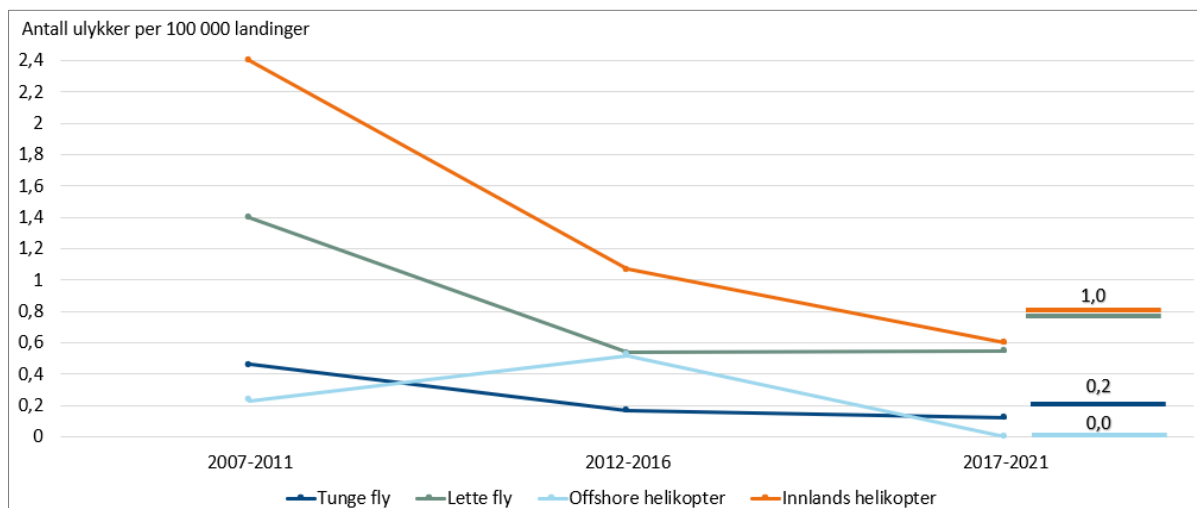
I flysikkerhetsprogrammet er det også fastsatt sektorvise flysikkerhetsmål for kommersiell luftfart, jmfør tabell 7. Her inngår ulykker med materielle skader eller omkomne.

Tabell 7

| Gruppe | Flysikkerhetsmål |
|-------------------------|---|
| Tunge, kommersielle fly | Ulykkesfrekvens for perioden 2017–2021 < 0,2 ulykker per hundre tusen landinger |
| Lette, kommersielle fly | Ulykkesfrekvens for perioden 2017–2021 < 1 ulykke per hundre tusen landinger |
| Offshore helikopter | Ingen ulykker for perioden 2017–2021 |
| Innlands helikopter | Ulykkesfrekvens for perioden 2017–2021 < 1 ulykke per hundre tusen landinger |

Målperioden utløp i 2021 og alle de sektorvise flysikkerhetsmålene er nådd jamfør figur 3. Det vil bli satt nye mål for perioden 2022–2026 i forbindelse med den pågående revisjonen av flysikkerhetsprogrammet.

Figur 3



Det skjedde to ulykker med tunge, kommersielle fly i målperioden slik at resultatet ble 0,12 ulykker per hundre tusen landinger. Begge ulykkene var uten omkomne. For denne gruppen ser vi en nedadgående trend i antall ulykker per hundre tusen landinger de siste tre periodene.

Med lette, kommersielle fly skjedde det én ulykke i målperioden, heller ikke denne førte til omkomne. Resultatet ble dermed 0,55 ulykker per hundre tusen landinger. Denne gruppen har få antall årlige landinger og én ulykke gjør stort utslag på ulykkesfrekvensen, noe som gjør det utfordrende å se på utvikling over tid.

I perioden 2017 til 2021 skjedde det ingen ulykker med offshore helikopter. Med forholdsvis få flygninger vil selv en ulykke gi stort utslag i ulykkesfrekvensen.

Det var syv ulykker med innlands helikopter i målperioden, og to av disse førte til omkomne: Seks personer omkom i ulykken i Alta i 2019 og en person omkom i en arbeidsulykke i 2021. Resultatet innenfor gruppen ble 0,6 ulykker per hundre tusen landinger. For innlands helikopter ser vi en tydelig nedadgående trend i antall ulykker per hundre tusen landinger for de siste tre tiårsperiodene.

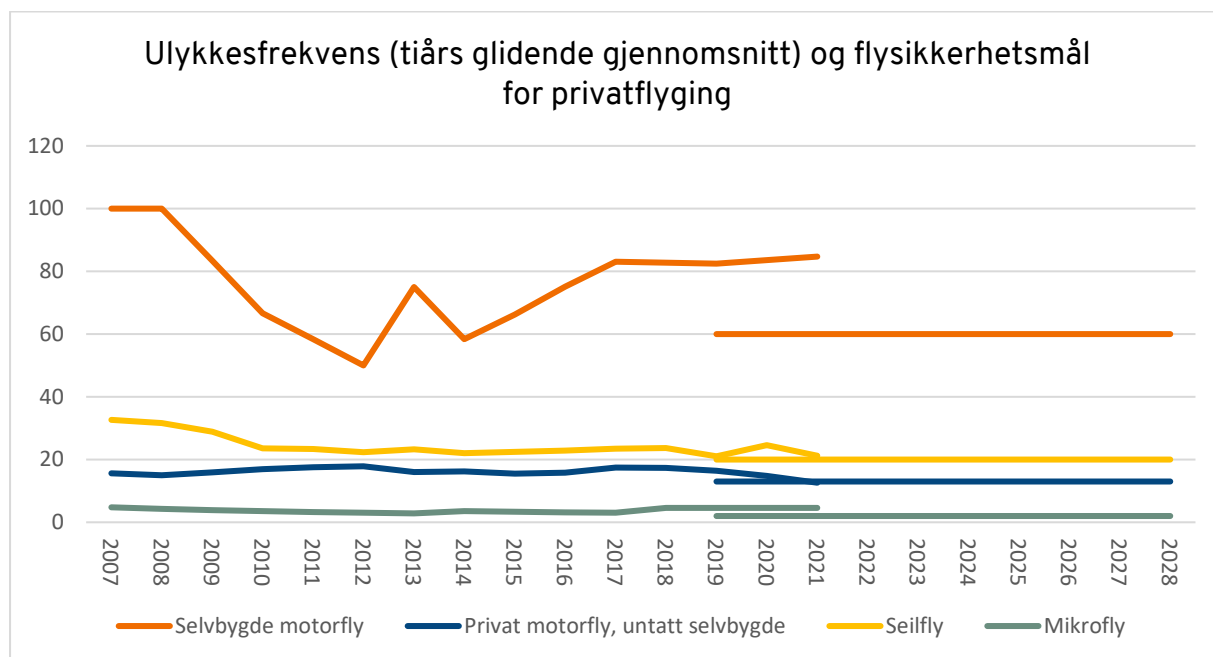
I 2019 fastsatte Luftfartstilsynet i samarbeid med Norges Luftsportforbund flysikkerhetsmål for privatflyging med norskregistrerte luftfartøy. Disse målene baserer seg også på ulykkesfrekvens, men bruker flytimer og ikke landinger som normaliseringsparameter. Målet er uttrykt som et maksimum antall ulykker per hundre tusen flytimer for fire kategorier fartøy:

Tabell 8

| Gruppe | Flysikkerhetsmål |
|---|---|
| Selvbygde motorfly | Færre enn 60 ulykker per hundre tusen flytimer i perioden 2019–2028 |
| Privat motorfly, unntatt selvbygde | Færre enn 13 ulykker per hundre tusen flytimer i perioden 2019–2028 |
| Seilfly | Færre enn 20 ulykker per hundre tusen flytimer i perioden 2019–2028 |
| Mikrofly (ikke alle mikrolette luftfartøy, bare fly) | Færre enn 2 fatale ulykker per hundre tusen flytimer i perioden 2019–2028 |

For mikrofly har Luftfartstilsynet kun full oversikt over fatale ulykker¹¹. Flysikkerhetsmålet for mikrofly baserer seg dermed på fatal ulykkesfrekvens mens målene for de andre fartøytypene baserer seg på total ulykkesfrekvens, der både fatale og ikke-fatale ulykker inngår. Figuren under viser utvikling av ulykkesfrekvensen over tid og flysikkerhetsmålene for de fire gruppene.

Figur 4



For mikrofly viser figuren fatale ulykker, mens for de andre tre gruppene vises alle ulykker. Antall flytimer er estimert ut fra den informasjonen vi har.

Til og med 2020 har alle gruppene innenfor privatflyging hatt en høyere ulykkesfrekvens enn målet. I 2021 er gruppen privat motorfly (unntatt selvbygde) i henhold til målsetningen. Luftfartstilsynet har i 2021 fortsatt arbeidet med å bedre flysikkerheten innenfor privatflyging, ref. «øvrige tiltak» beskrevet under punkt 3.3.4.

Ulykker i 2021

Luftfartstilsynet har registrert i alt ni ulykker i 2021. Det var to ulykker innen ikke-kommersiell luftfart med fly, mer spesifikt innen skole-/treningsflyging. I den ene ulykken omkom tre personer

¹¹ For mikrofly er det kun fatale ulykker og ulykker med alvorlig personskade som er rapporteringspliktig til Luftfartstilsynet.

etter at flyet mistet høyde etter flere 360 graders svinger, styrtet i ulendt terreng og tok fyr. Den andre ulykken skjedde under et landingsforsøk med for høy energi der flyeleven ikke klarte å avbryte landingen. Flyet endte til slutt utenfor rullebanen med betydelige skader, mens flyeleven kom uskadd fra ulykken.

I sektoren innlands helikopter var det en ulykke. Den var fatal og skjedde i Sverige med en norsk operatør. Under arbeid med underhengende last ble en person hektet fast i helikopterets løfteanordning, dratt med opp i luften og falt ned på bakken og omkom.

Innenfor privatflyging var det fire ulykker. Tre av disse ulykkene var med privat motorfly og en var med et privat helikopter. I helikopterulykken førte krevende værforhold med dårlig sikt til at helikopteret traff en høyspentlinje i ca. 15 meters høyde før det falt ned på en veiskulder. Fartøysjefen, som var alene om bord, omkom og helikopteret fikk omfattende skader. Alle de tre ulykkene med privat motorfly skjedde i forbindelse med landing og endte med utforkjøringer av rullebanen. I den ene ulykken ble to personer lettere skadd, ellers ble det ingen personskader.

I sektoren nasjonalt regulerte operasjoner, som omfatter bl.a. søk- og redningsflyging (SAR), skjedde det en ulykke. Under en søk- og redningsøvelse med et helikopter i Ekofisk L-området ble en person hardt skadd idet han ble heist ned på et båtdekk.

Droner har svært begrenset rapporteringsplikt til Luftfartstilsynet, noe som medfører at vi ikke har oversikt over det faktiske antallet ulykker med droner. Luftfartstilsynet mottok rapport om én droneulykke med en relativt stor, norsk drone (171 kg) i Nice, Frankrike. Dronen drev med arbeidsmåling over en båt, men mistet motorkraft og landet i sjøen. Verken personer eller annet materiell ble skadet i ulykken.

Tabellen under viser antall ulykker i 2021 og 2020 fordelt på ulike sektorer. Det er sektoren privatflyging som skiller seg mest ut. De foregående fem årene har det i snitt vært ti ulykker per år innen privatflyging, mens det i 2021 var fire. Det er det nest laveste antall ulykker i et år så langt våre oversikter strekker seg (1993). Bare i 2014 var det færre, da skjedde det tre ulykker.

Tabell 9

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

¹² En innlands helikopterulykke med norsk operatør skjedde i Sverige

¹³ Tallet 11 inkluderer et svenskeregistrert fly som forulykket i Norge

Som det framgår av tabell 10, omkom i alt fem personer i norsk luftfart i 2021. Tre personer omkom i ulykken med skoleflyging, en person omkom i en privat helikopterulykke og en ansatt på bakken omkom i forbindelse med helikopteroperasjon med underhengende last.

En person ble alvorlig skadd i 2021, det skjedde i en søk- og redningsøvelse med helikopter.

Totalt 12 personer ble lettere skadet i 2021, hvorav to i en privatflyulykke og ti innen ruteflyging.

Nedgangen i lettere personskader er tydelig også når vi tar nedgangen i antall flybevegelser med i betraktningen. Dette er en kombinasjon av langt færre flygninger og smittevernrestriksjoner i kabinen som ingen servering og en anmodning til passasjerer om å i størst mulig grad bli sittende i setet under hele flygningen. I tidligere år var flere av personskadene relatert til servering eller fallskader.

Tabell 10

| Sektor | Personskader | | | | | |
|---------------------------------|-----------------|-----------------|----------------|----------|-----------------|----------------|
| | 2021 | | | 2020 | | |
| | Omkomne | Alvorlig skadet | Lettere skadet | Omkomne | Alvorlig skadet | Lettere skadet |
| Rute og charter FW | | | 10 | | | 6 |
| Annen kommersiell FW | 3 | | | | | 1 |
| Ikke-kommersiell FW | | | | | | |
| Offshore helikopter | | | | | | |
| Innlands helikopter | 1 ¹⁴ | | | | | 3 |
| Ikke-kommersiell RW | | | | | | |
| Privatflyging | 1 | | 2 | 2 | | 3 |
| Droner | | | | | 1 | |
| Nasjonalt regulerte operasjoner | | 1 | | | | |
| Totalt | 5 | 1 | 12 | 2 | 1 | 13 |

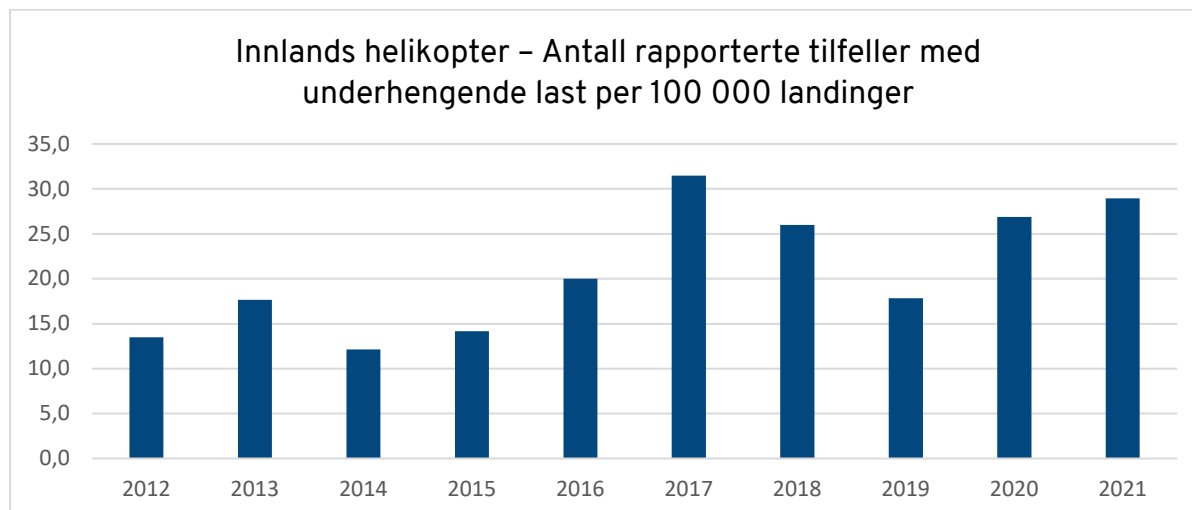
I 2021 mottok Luftfartstilsynet rapport om 153 saker som direkte viser til covid-19, tilsvarende 2,6 % av totalt antall mottatte saker for 2021. Dette er imidlertid en økning fra 2020 hvor det var 43 saker som direkte refererte til pandemien. Sakene relatert til covid-19 handler i all hovedsak om uregjerlige passasjerer og fatigue hos kabinbesetningen, med henholdsvis 61 og 75 saker i 2021. Et gjentakende moment i sakene er at krav om munnbind ofte var en medvirkende årsak til at enten passasjerer var uregjerlig eller at noen i kabinbesetningen opplevde fatigue. De øvrige 17 sakene relatert til covid-19 skyldtes at ulike smittevernstiltak ble opplevd som forstyrrende ifm. utførelsen av arbeidsoppgaver.

Antall rapporterte tilfeller med laser mot luftfartøy har gradvis sunket siden 2014. For 2021 ser vi imidlertid en økning, da det ble rapportert om 30 tilfeller med laser mot et luftfartøy. 18 av disse involverte rutefly. Dersom vi ser på antall tilfeller med laserstråle mot rutefly per hundre tusen landinger må vi tilbake til 2017 for å komme over nivået i 2021. Ingen av lasertilfellene er klassifisert som alvorlig hendelse eller ulykke.

¹⁴ En person omkom på bakken i en ulykke i Sverige

De siste to årene har vi registrert et økende antall tilfeller som gjelder innlands helikopter med underhengende last. Flysikkerhetsforum for innlands helikopter har i de senere årene hatt spesiell oppmerksomhet rundt tap av last ved flygninger med underhengende last, og økt oppmerksomhet kan gi økt rapportering.

Figur 5



3.3.3 Risikobasert tilsyn med aktørene

I 2021 var det totalt planlagt 731 forskjellige tilsynsaktiviteter. På grunn av pandemien ble tilsynsproduksjonen noe lavere enn planlagt. Ved utgangen av året var 564 aktiviteter gjennomført, noe som utgjør 77,1 % av planlagt tilsynsprogram for 2021.

Tabell 11: Tilsynsproduksjon

| Tilsynsproduksjon | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 |
|---|------------|------------|------------|------------|
| Kommersiell fixed wing | 79 | 60 | 125 | 112 |
| Kommersiell rotor wing | 128 | 91 | 132 | 116 |
| Allmennfly og luftsport | 16 | 10 | 13 | 23 |
| Trening og utdanning (frittstående) | 27 | 23 | 18 | 17 |
| Flyplass og flysikring ¹⁵ | 61 | 82 | 88 | 95 |
| Security ¹⁶ | 180 | 176 | 199 | 137 |
| Frittstående Part-145, Part 147, Part-M, Part-21 organisasjoner | 55 | 55 | 88 | 95 |
| Ubemannet luftfart | 18 | 17 | 7 | 0 |
| Totalt | 564 | 514 | 611 | 586 |

Selv om tilsynsproduksjonene ble noe lavere enn det som var planlagt i tilsynsprogrammet, har alle regelverksbundne tilsyn blitt gjennomført.

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.

Luftfartstilsynet har også gjennomført ekstra tilsyn på bakgrunn av mottatt informasjon og bekymringsmeldinger.

Luftfartstilsynets utfører risikovurderinger i forkant av utsettelse eller kansellering av tilsynsaktiviteter. I tillegg er noen tilsynsaktiviteter kansellert som følge av opphør av aktivitet hos tilsynsobjekter. Beslutninger om utsettelse er tatt etter nøye prioriteringer og er vurdert å ikke ha kritiske konsekvenser for hverken industrien eller sikkerheten.

Etablering av risikoprofiler for fly-, helikopterselskap og treningsorganisasjoner er pågående og målsettingen er å få etablert risikoprofiler på alle organisasjoner med AOC samt frittstående treningsorganisasjoner. Det er totalt 29 i antall og ved utgangen av 2021 er det påbegynt arbeid med 24 risikoprofiler. Ikke alle er helt fullstendig, det har vist seg at arbeidet med risikoprofilering har vært mer utfordrende enn forutsatt under pandemien.

Luftfartstilsynets metodikk for risikoprofilering benyttes også på noen større lufthavner og flysikringsorganisasjoner. Det er etablert risikoprofiler for to lufthavner og en flysikringsorganisasjon.

På securityområdet er det etablert risikoprofiler på alle lufthavner. Profilering på securityområdet gjøres ved bruk av egen metodikk og andre komponenter enn for flyselskaper. Risikoprofilene oppdateres fortløpende og er et sentralt verktøy i tilsynsarbeidet.

I tilknytning til cyber security for flysikkerhetsområdet publiserte EASA opinion 03/2021, Management of information security risks. I forbindelse med nytt regelverk som tidligst vil tre i kraft i 2023. Luftfartstilsynet har i den forbindelse etablert et informasjonsunderlag for digital sikkerhet. Underlaget har blitt benyttet i dialog med tilsynsobjektene innenfor alle fagområder på mer enn 40 tilsynsaktiviteter for å oppnå økt bevissthet om digital sikkerhet, samt informere om kommende regelverk. I tillegg har vi sendt ut informasjonsunderlaget til tilsynsobjekter.

Avdekkede avvik

Luftfartstilsynet avdekker ofte avvik i forbindelse med våre tilsynsaktiviteter. Avvikene følges opp fra tilsynsobjektene side og skal lukkes innenfor de tidsfrister som er gitt. Det er i noen få tilfeller avdekket nivå 1-avvik.¹⁷ I de aller fleste tilfellene har de aktiviteter som er knyttet til nivå 1-avviket stoppet inntil forholdet er korrigert. I andre tilfeller følges nivå 1-avvik tett opp av Luftfartstilsynet til avviket er lukket. Luftfartstilsynet er av den oppfatning at dette er flysikkerhetsmessig håndterbart.

Det har vært gjennomført fjerntilsyn som følge av covid-19-pandemien og tidvise reiserestriksjoner. Utover året ble det avdekket noen forhold som ikke kan verifiseres med fjerntilsyn. Avvik gis fortsatt på dårlig/defekt del av rullebanedekke, sluttkontroll av vedlikehold, etterlevelse og oppdatering av styringsdokumentasjon og endringshåndtering. På security-området har det vært en liten forbedring på flyplassene hva angår compliance i forhold til foregående tre år.

3.3.4 God sikkerhetsdialog med aktørene

Brukerundersøkelse

Det var tre forbedringsområder som pekte seg ut etter brukerundersøkelsen fra 2020:

- Formidling av regelverk og endringer i regelverk
- Saksbehandlingstid
- Brukervennlighet på nettsidene

¹⁷ Nivå 1-avvik er avvik mot krav som truer flysikkerheten. Det er nødvendig å gjennomføre tiltak og Luftfartstilsynet vurderer behov for begrensninger inntil tilstrekkelige tiltak er gjennomført.

Luftfartstilsynet har etablert måleparametre for saksbehandlingstid på utvalgte områder innenfor sertifikater og flymedisin. Dette gir månedlig oppdatert informasjon om saksbehandlingstid, slik at tiltak kan settes inn ved negativ utvikling. Se for øvrig punkt 3.4.2 for nærmere omtale av saksbehandlingstid.

Det har vært jobbet systematisk med kvalitetsforbedring av nettsidene. Dette innebærer blant annet analyse av brukeradferd, feilretting og oppdateringer av nettsider og mer fokus på universell utforming for å sikre effektive og brukervennlige nettsider.

Det er gjort enkelte endringer på Luftfartstilsynets nettside for å gjøre det lettere for aktørene å følge med på regelverksutviklingen. Vi har en egen side om endringer i regelverk som oppdateres løpende. Videre har vi etablert en praksis der vi legger ut alle høringer fra EASA på et tidlig stadium i prosessen. Vi har jobbet med løsninger for hvordan vi kan presentere et samlet bilde av hvilke regelverksendringer det arbeides med nasjonalt og i EU. Det har også stor praktisk betydning at vi har kunnet oppheve mange nasjonale forskrifter i 2021, da det bidrar til en mer oversiktlig situasjon. Vi har planer om ytterligere forbedringer, og disse vil vi jobbe videre med i 2022.

Sikkerhetsdialog

Luftfartstilsynet har god sikkerhetsdialog med aktørene i norsk luftfart. Det skjer gjennom tilsyn, kontaktmøter, bransjedialog og samarbeidsforum.

På sektornivå har Luftfartstilsynet fem fora hvor det er jevnlig dialog med aktørene innen offshore helikopter, innlands helikopter (to fora), ruteflyging og allmennflyging (GA). Vi erfarer at dette er gode arenaer for å møte aktørene, utveksle informasjon og diskutere flysikkerhet. Det avholdes 2–4 møter per fora, per år.

Ruteflyging

I forum for flysikkerhet innen ruteflyging har det vært mye oppmerksomhet rettet mot pandemien og dens påvirkning på flysikkerheten. Aktørene arbeider godt og aktivt med safety og forbereder seg til et mer normalt aktivitetsnivå («Return To Normal Operations»). Aktørene deltar aktivt i møtene og samarbeider tettere seg imellom som et resultat av denne møteplassen.

Allmennfly (GA)

Flysikkerhetsforum for allmennfly (GA) har i 2021 hatt fokus rettet mot sikkerhetsformidling og ulike relevante sikkerhetstema, blant annet mangelfull planlegging og overvåking av privatflygningen, tap av kontroll innen privatflyging, kollisjon i luften, samt dårlig håndtering av vær.

Luftfartstilsynet forbereder prøveprosjektet for ADS-B-teknologi.¹⁸

Offshore helikopter

Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel (SF) har satt fokus på tilrådninger som er rettet mot offshore helikopter, undersøke status og gjenstående arbeid knyttet til tilrådingene. Det er også fremlagt rapport angående «Helikopterdekk på norsk kontinentalsokkel – utfordringer og løsninger». Den pågående sikkerhetsstudien for offshore helikopter, HSS-4, vil bli ferdigstilt første halvår 2022. Resultatene fra rapporten vil legge et viktig grunnlag for samarbeidsforumets arbeid fremover.

¹⁸ ADS-B står for «Automatic Dependent Surveillance – Broadcast» og fungerer enkelt forklart slik at luftfartøyene kringkaster sin egen posisjon (basert på GNSS/GPS), identitet og andre parametere.

Innlandshelikopter

Som følge av pandemien er det gjennomført kun ett møte i dette forumet i 2021. Som et resultat av arbeidet i forumet tydeliggjør nå Luftfartstilsynet hvilke krav som stilles til bruk av simulator for flygertrening på små en-motors helikopter. Dette vil etter vår vurdering ha en signifikant og positiv innvirkning på flysikkerheten i denne sektoren.

På oppdrag fra Luftfartstilsynet er det i 2021 gjennomført en ny sikkerhetsstudie for innlands helikopter. Studien bekrefter at helikoptersikkerheten har forbedret seg betraktelig (56 %) siden den første studien i 2012. Etter vår oppfatning skyldes den forbedrede sikkerheten arbeidet med tilrådingene, øvrig arbeid i forumet og Luftfartstilsynets oppfølging av nytt EASA-regelverk. Sikkerhetsstudien fra 2021 med sine 25 nye tilrådingene vil danne en vesentlig del av arbeidsplattformen for forumet fremover.

Kontaktmøter

Kontaktmøter er gjennomført med de største aktørene og fokus i møtene har vært spesielt rettet mot konsekvensene av pandemien, endringer hos tilsynsobjekt, økonomisk status, videre drift og human factors.

I tillegg til kontaktmøter på ledernivå avholdes det også en rekke fagmøter med aktørene innenfor alle fagområder, hvor spesifikke fagtema er diskutert.

Øvrige tiltak

På securityområdet har Luftfartstilsynet gjennomført sikkerhetsdialog (seminarer) med representanter for alle lufthavner. Målsettingen har vært å legge til rette for veiledning, læring og dialog.

Det er også gjennomført seminar for sertifiserte instruktører på securityområdet.

Luftfartstilsynet har også gjennomført sikkerhetsformidling, opplæring o.l. rettet mot flyfraktområdet, på bakgrunn av initiativ tatt av markedet.

Innenfor allmennfly-segmentet har det vært stor aktivitet og det er utarbeidet flere digitale veiledere:

- Digital veileder for risikohåndtering i små flyoperative miljø
- Digital veileder for utenlandske privatflygere i Norge – VFR-guiden 2021
- Digital veileder om flygertrening og sertifikater

I tillegg er det sendt ut sikkerhetsbrev og utarbeidet Facebook-kampanjer. Det er også gjennomført feltinspeksjoner på Vestlandet, Østlandet og i Nord-Norge i sommerperioden, med fokus på sikkerhetsformidling til allmennflyaktører.

3.4 Effektive tjenester tilpasset brukernes behov

3.4.1 Effektive og digitaliserte tjenester

Luftfartstilsynet vedtok i 2021 en digitaliseringsstrategi som viser retningen på digitaliseringsarbeidet for årene 2021–2023. Strategien er forankret i Luftfartstilsynets strategi og de overordnede strategiene og retningslinjene i staten. Luftfartstilsynets har tre satsningsområder innen digitalisering:

1. Brukerorientering og digital samhandling

Luftfartstilsynet setter brukerne i sentrum og involverer dem ved utvikling og forvaltning av

digitale tjenester. Vi tilbyr god brukerstøtte og vi velger intuitive løsninger som krever lite opplæring og som er tilpasset dagens forventninger til mobilitet og tilgjengelighet i forhold til brukervennlige grensesnitt og gode brukeropplevelser.

2. Digitalt støttet tjenesteproduksjon

Luftfartstilsynet er opptatt av å ha systemer med enkel integrasjon og informasjonsflyt, som øker sikkerheten og minsker risiko for brudd på personvern. Vi skal tilby digitale tjenester og gjenbruke egne data og offentlig informasjon. Tiltak som gir gevinster internt og eksternt skal prioriteres.

3. Digital kompetanse

For å kunne utnytte mulighetene i den digitale arbeidsplassen fullt ut og på en sikker og trygg måte, har vi fokus på å tilføre de ansatte kompetanse. Luftfartstilsynets medarbeidere skal forstå sammenhengen mellom mennesker, virksomhetsutvikling og teknologi, forstå muligheter og begrensninger som ligger i bruken av IKT-verktøyene i forhold til kjerneoppgaver og arbeidsprosesser, samt forstå muligheter og begrensninger i tilgjengelig teknologi og systemer.

Digitaliseringsprosjekter og gevinster

I forbindelse med digitaliseringsarbeidet har vi hatt følgende effekter i 2021:

- Det er i 2021 gjennomført et prosjekt som legger til rette for deling av offentlige data, og i tilknytning til dette prosjektet er det etablert teknisk plattform for tilgjengeliggjøring av offentlige data fra Norges luftfartøyregister. Løsningen reduserer utviklingstiden for nye datasett med 40 %.
- For den digitale assistenten er det utviklet biblioteker for de mest brukte applikasjonene. Dette gjør at nye arbeidsprosesser lages raskere med gjenbruk av komponenter. Utviklingstiden reduseres med 25 % for hver prosess.
- Flydrone.no er en elektronisk løsning for registrering, kurs og eksamen for dronepiloter og operatører som har gitt gebyrinntekter på kr 3,5 millioner.
- Automatisering av arbeidsprosesser med digital assistent innenfor arkiv, fakturering av eksamen og utsendelse av videregående sertifikat for dronepiloter utgjør en tidsbesparelse på ca. ½ årsverk.

Det er også i 2021 gjennomført prosjekt som legger til rette for deling av offentlige data og det er i denne forbindelse bygget opp modell for uthenging av data fra ulike systemer, tilgjengeliggjøring av datasett og visualisering, søk og filtrering i slike datasett.

Gjennom året er det gjort forberedende arbeid og forundersøkelser av prosesser for håndtering av personsertifikater og avvikshåndtering i tilsyn, hvor det antas å foreligge vesentlig gevinstpotensiale både intern og eksternt. Dette arbeidet videreføres i 2022.

Luftfartstilsynet har en stor portefølje av skjemaløsninger og integrasjoner. For å sikre best mulig drift av disse løsningene gjennomføres det årlig flere revisjoner og utvikling.

3.4.2 God forvaltningskvalitet

Vår vurdering er at vi leverer god forvaltningskvalitet. Samtidig er det viktig å se til at vi opprettholder et godt nivå på vår forvaltningskvalitet.

Internrevisjoner

Vi gjennomfører internrevisjoner med fokus på forvaltningskvalitet av alle avdelinger og seksjoner som driver saksbehandling etter forvaltningsloven. Vi har utarbeidet en fireårig rullerende plan for slike revisjoner. I 2021 gjennomførte vi to forvaltningsrevisjoner. Interne avvik eller forbedringsområder som ble avdekket i revisjonene følges opp av vår kvalitetsfunksjon. I tillegg bruker vi resultatet fra forvaltningsrevisjonene i planlegging av årlig oppfriskingstrening.

Saksbehandlingstid flymedisin

Saksbehandlingstiden ved flymedisin har vært svakt økende. Dette skyldes sykemeldinger i siste tertial i 2021. Enkeltvedtak er forsøkt skjermet og har derfor ikke økt vesentlig. Derimot har dette medført noe lengre saksbehandlingstid på konsultasjoner fra flylegene og oppfølging av flyleger har tidvis måttet nedprioriteres. Noen andre oppgaver har også måttet utsettes.

Saksbehandlingstid sertifikater

Saksbehandlingstiden på ulike typer sertifikater har holdt seg stabil gjennom året. Antall søknader på sertifikater har også vært jevn både innenfor Part – FCL¹⁹, teknisk personell og flygeleder.

Både Brexit og pandemien har ført til en økning i antall henvendelser på flere typer søknader innenfor området FCL. En årsak er at mange piloter, også internasjonalt, i denne perioden har mistet jobben sin. Henvendelser knyttet til pilotsertifikat fra land utenfor EU/EØS-området medfører ofte tidkrevende veiledning til markedet fra våre saksbehandlere.

3.4.3 God tilgjengelighet til flysikkerhetsinformasjon, tilpasset brukernes behov

Luftfartstilsynet tilstreber å gjøre relevant og oppdatert flysikkerhetsinformasjon enkelt tilgjengelig for brukerne. Eksterne brukere får på forespørsel tilgang til oversikter basert på rapporterte ulykker og hendelser, men vi har gjennom året hatt problemer med løsningen som skal publisere statistikker på våre nettsider. Det jobbes med å få etablert en langsiktig og robust teknologisk løsning. Målet med den nye løsningen er at den skal være en brukervennlig, moderne og oppdatert kilde til flysikkerhetsinformasjon, til intern og ekstern bruk i arbeidet med å forbedre flysikkerheten.

Norske flysikkerhetsresultater

I 2021 publiserte vi «Norske flysikkerhetsresultater» (Annual Safety Review) for 2020. Publikasjonen beskriver flysikkerheten for det aktuelle året, hovedsakelig ut fra rapporterte ulykker og hendelser. Her inngår også omtale av sikkerhetstemaer vi har vektlagt særskilt og hvilke aktiviteter vi har utført eller planlagt knyttet til dem. Denne publikasjonen er nært knyttet til den norske flysikkerhetsplanen, som ble oppdatert medio desember. Også flysikkerhetsplanen ligger på Luftfartstilsynets nettsider. De sentrale delene av flysikkerhetsplanen er oppgaver til medlemsstatene (Member State Tasks) i den europeiske flysikkerhetsplanen og de sikkerhetsutfordringene vi selv velger å prioritere å arbeide med. For hvert av disse emnene har vi i planen redegjort for leveranser i tiden framover. Den oppdaterte flysikkerhetsplanen representerer en vesentlig forbedring sammenliknet med forrige versjon. Luftfartstilsynet vil derfor også i det kommende året utvide og forbedre flysikkerhetsplanen i tillegg til å oppdatere eksisterende innhold.

Det norske flysikkerhetsprogrammet

Luftfartstilsynet har i 2021 arbeidet med å oppdatere SSP-dokumentet²⁰. Tidlig i 2022 skal dokumentet sendes på ekstern høring og målet er at SD i løpet av 2022 godkjenner det oppdaterte SSP-dokumentet.

¹⁹ Part-FCL er en forkortelse for Flight Crew Licensing.

²⁰ SSP-dokumentet beskriver Det norske flysikkerhetsprogrammet (State Safety Program, SSP).

ECCAIRS 2.0

Grunnet forsinkelser i utviklingen av EASAs database ECCAIRS 2.0 database, for rapporterte luftfartsulykker og -hendelser, har ikke Luftfartstilsynet tatt i bruk den nye databasen ennå. De fleste medlemsstatene i EASA har kommet til den samme konklusjonen. Vi følger med på utviklingen, men gjør en ny vurdering i 2022 av når vi kan ta i bruk ECCAIRS 2.0.

3.5 Andre prioriterte arbeidsområder

3.5.1 Nye luftfartsaktører

Flere nye luftfartsaktører har etablert seg det siste året:

Flyr fikk sin driftstillatelse (AOC) og lisens godkjent i juni etter en omfattende og ressurskrevende prosess som tok åtte måneder.

Norse Atlantic Airways fikk sin AOC og lisens 29. desember 2021. Dette var også et omfattende arbeid som pågikk i seks måneder.

I tillegg pågår det saksbehandling av søknad om AOC og lisens fra sjøflyselskapet Scandinavian Seaplanes. Godkjenningsprosessen startet i 2021 og fortsetter inn i 2022.

Wizz Air etablerte innenlands flyruter i Norge i første tertial 2021. De opererte under en EASA AOC. Wizz Air valgte å avslutte sine norske innenriksruter 14. juni 2021.

Større selskaper som Norse Aviation og Flyr AS har foreløpig trukket tilbake sine søknader om ATO, hovedsakelig begrunnet i god tilgang på piloter med gyldige rettigheter. Luftfartstilsynet forventer at disse selskapene søker om ATO-godkjenning i 2022.

I 2021 ble tilsynsporteføljen på flysimulatorområdet betydelig redusert. Den største operatøren (CAE) overførte vinteren 2021 hele sin portefølje først til dansk luftfartsmyndighet også til EASA. Antall simulatorer på norsk register er i løpet av året redusert fra 17 til ni, og som en konsekvens av dette er tilsynsaktiviteten på området vesentlig redusert.

3.5.2 Nytt regelverk

I 2021 vedtok Luftfartstilsynet ti nye forskrifter:

Det ble vedtatt tre forskrifter for GA-området, hhv. forskrift om nasjonal sertifisering av luftfartøy, forskrift om kontinuerlig luftdyktighet for nasjonalt sertifiserte luftfartøy og forskrift om luftfartsoperasjoner med nasjonalt sertifisert luftfartøy. Gjennom disse forskriftene ble til sammen ti nasjonale forskrifter opphevet. De nye forskriftene gjelder for bemannet luftfartøy som ikke reguleres av det felleseuropeiske regelverket, dvs. luftfartøy som EASA ikke har kompetanse til å sertifisere. Arbeidet har bidratt til en langt mer oversiktlig regelverkssituasjon for aktørene innenfor dette segmentet.

Videre vedtok Luftfartstilsynet forskrift om opprettelse av reserverte områder for fleksibel bruk av luftrommet i Sør-Norge. Formålet med denne forskriften er å opprette områder i luftrommet som midlertidig kan reserveres for militær bruk. Det ble også vedtatt ny forskrift om eksport av luftfartøy, flymotor og flypropell, samt ny forskrift om flyværtjeneste på norsk kontinentalsokkel. Formålet med den siste forskriften er å regulere flyværtjenesten i tilknytning til flyginger til og fra helikopterdekk på norsk kontinentalsokkel.

For øvrig ble det vedtatt tre forskrifter om avgiftssatser og en midlertidig forskrift knyttet til oppfølging av covid-19-forskriften på luftfartens område.

Annet regelverksarbeid

Arbeidet med å gjennomgå nasjonale forskrifter fortsatte i 2021. Det har vært en omfattende gjennomgang innenfor operativt område, der det ble opphevet til sammen 18 nasjonale forskrifter som ikke lengre er aktuelle etter vedtakelse av felleseuropeisk regelverk.

Luftfartstilsynet forberedte ellers i 2021 seks forskrifter som er vedtatt av SD, herunder ny forskrift om lufttrossorganisering og forskrift om tilleggskrav for luftfartsoperasjoner på Svalbard og andre polare områder. Begge disse sakene har vært svært omfattende og arbeidskrevende.

Felleseuropeiske regelverket for nytt globalt rapporteringsformat

I forbindelse med utarbeidelsen av felleseuropeiske regelverket for nytt globalt rapporteringsformat (GRF) for rullebanetilstanden ble det avdekket at dette ville kunne få store negative konsekvenser for regularitet vinterstid blant annet i Norge. Det ble derfor innført en ny bestemmelse om «specially prepared winter runway» (SPWR). Forordningene er ikke tatt inn i EØS-avtalen, men likevel tatt inn i norsk rett for å sikre at regelverket er det samme i Norge som i EU-landene. Det er av vesentlig betydning at norske lufthavnoperatører rapporterer rullebaneforhold på samme måte som det ellers gjøres i Europa.

Da det ble satt i gang arbeid med nytt felleseuropeisk regelverk var det svært viktig for Norge at det nye regelverket la til rette for at den vinterdriften som er etablert i Norge, kunne fortsette også under nytt globalt rapporteringsformat (GRF).

En lufthavnoperatør kan, forutsatt at luftfartsmyndigheten har gitt tillatelse, etablere og bruke særskilte SPWR-prosedyrer. Kravene for å gi SPWR-tillatelse er relativt strenge, og forutsetter blant annet at det skal innhentes data fra minst ett flyselskap som viser stopp-ytelse på rullebane som er særskilt behandlet. Disse dataene var ikke innhentet i tilstrekkelig grad på norske lufthavner før regelverket ble innført.

Norge ga derfor unntak fra de ovennevnte kravene. Luftfartstilsynet har deretter godkjent 18 lufthavner for bruk av SPWR-prosedyrer. Nye søknader behandles fortløpende av Luftfartstilsynet.

Røros Lufthavn har hatt behov for SPWR-godkjenning, men der har det ikke vært mulig å gi denne tillatelsen fordi flyselskapet som flyr på denne lufthavnen ikke kan ta ut nødvendige data for stopp-ytelse på rullebanen.

Cyber security-regelverk

Luftfartstilsynet har i 2021 forberedt implementering av Cyber security-regelverk innenfor security-området. Kravene har ikrafttredelse 1.1.2022 og er innlemmet i all tilsynsaktivitet på security-området fra samme dato. Forberedelser til nytt regelverk har medført informasjonsrettede aktiviteter til operatørene på de ulike områdene, utarbeidelse av sjekklister for bruk på tilsyn, samt opplæringsaktiviteter for inspektørene.

3.5.3 Fjernstyrte tårn

Det er fire lufthavner som hittil er godkjent med fjernstyrt tårn (Røst, Vardø, Hasvik og Berlevåg). Avinor Flysikrings planer for videre implementering av nye enheter ble våren 2021 utsatt til 2022 grunnet systemtekniske forhold.

Luftfartstilsynet har hatt tett dialog med prosjektledelsen i Avinor Flysikring AS og arbeidet med godkjeningsprosess for videre implementering av fjernstyrte tårn fortsetter. Prosessen inkluderer i første omgang godkjenning av det nye fjernstyrte tårnsenteret i Bodø, Main Remote Tower Center (MRTC), overføring av Røst, Vardø, Hasvik og Berlevåg fra CRTC til MRTC, og ny versjon av

programvare. Det er planlagt et godkjenningsløp for fjernstyrte tårn for fire lufthavner i løpet av 2022.

3.5.4 Tilsyn med helidekk offshore

Luftfartstilsynet har i 2021 bistått Petroleumstilsynet på totalt 13 tilsyn; 11 på helikopterdekk og på 2 systemtilsyn av operatører. I tillegg har vi bistått Sjøfartsdirektoratet med 3 tilsyn på helikopterdekk.

Det er avdekket flere funn, dvs. forhold som ikke er iht. dagens regelverk. Spesielt gjelder dette konstruksjoner på installasjoner som bryter med hinderfrie sektorer som kreves rundt helidekk.

Det har vært fokus på å øke tilsynsaktivitetene på helidekk offshore, spesielt på eldre helikopterdekk. Luftfartstilsynet og Petroleumstilsynet (Ptil) fikk i oppdrag fra SD og ASD å etablere en arbeidsgruppe som skulle vurdere behovet for tilsynsaktivitet offshore. I september leverte arbeidsgruppen rapporten «Tilsyn med helikopterdekk på norsk kontinental sokkel». Som et resultat av dette arbeidet vil det bli en økning i tilsynsaktiviteter på helidekk offshore i 2022.

3.5.5 Lufthavnkategorisering

Luftfartstilsynet har i løpet av året revurdert kategoriseringen av 13 lufthavner. Arbeidet er gjort i samarbeid med markedet (flyselskap og Avinor/Avinor Flysikring AS). Nåværende kategorisering ble gjort for mange år siden og det er i mellomtiden gjort endringer både på lufthavners infrastruktur (lysanlegg, sikkerhetsområder) samt på innflygingssystemer. Det ligger an til endret kategorisering på noen lufthavner. De nye kategoriene planlegges publisert vår/sommer 2022, slik at flyoperatørene får tid til å ferdigstille treningen før vinteroperasjoner.

3.5.6 Tiltak som reduserer risiko for at ruspåvirkede besetningsmedlemmer flyr

Luftfartstilsynet har siden 2017 hatt et prosjektarbeid om å motvirke rus som sikkerhetsrisiko i sivil luftfart. Mandatet hadde utgangspunkt i oppdrag gitt i SDs tildelingsbrev fra samme år. Prosjektet har arbeidet med en rekke tiltakspunkter, fordelt på følgende fire hovedområder:

1. Styrking av kravene til rustesting.
2. Utrede og eventuelt etablere nødvendig hjemmelsgrunnlag for tiltak for å avdekke og forebygge rus som sikkerhetsrisiko.
3. Bedre varslingsrutiner for å oppdage rusproblemer.
4. Formidling av sikkerhetsinformasjon om rus.

Høsten 2021 ble prosjektet avsluttet.

Økt rustesting av besetningsmedlemmer og styrking av regelverket om rustesting i luftfarten, ble i oppdraget fra SD fremhevet som særlig viktige områder. På disse områdene har prosjektet hatt et tett samarbeid med Politidirektoratet, og følgende er oppnådd:

- Politiet har økt innsatsen med å gjennomføre tilfeldige ruskontroller av flybesetninger. Både faktisk antall kontroller og kontroller ved flere lufthavner.
- Det er vedtatt forskriftsbestemmelser som gir politiet hjemmel til å foreta tilfeldig ruskontroll av personell i lufttrafikkjenesten, bakkepersonell ved lufthavn og teknikere. I tillegg har politiet utvidet sine ruskontroller til å omfatte disse gruppene av personell.

Det er også etablert regler som sørger for økt rustesting i flyselskaper, og styrking av reglene om forebyggende arbeid i flyselskaper.

Luftfartstilsynet mener prosjektet har ført til sterkere søkelys på arbeidet mot rus som sikkerhetsrisiko i luftfarten, og det har sørget for flere vesentlige bidrag til økt innsats på dette området blant aktørene i luftfarten og hos politiet.

3.5.7 Responsmiljø knyttet til håndtering av større digitale hendelser i luftfartssektoren
Luftfartstilsynet ble gitt i oppdrag å dokumentere behovet for et responsmiljø for håndtering av digitale hendelser i luftfartssektoren, samt utrede hva slags responsmiljø som eventuelt burde etableres for å sikre tilfredsstillende håndtering av større digitale hendelser i luftfartssektoren – i hele krisespekteret. Det forventes at det vil komme felleseuropeiske krav om evne til informasjonsdeling og analyse, som et minimum, innen det digitale domenet. Risikobildet innen digital sikkerhet endrer seg også og Nasjonal sikkerhetsmyndighet påpeker i rapporten «Nasjonalt digitalt risikobilde 2021» at det har vært en stor økning i antall cyber-hendelser de siste årene.

Det ble inngått en avtale med DNV GL om å gjennomføre en utredning på vegne av Luftfartstilsynet. DNV GL gjennomførte intervjuer med flere sentrale luftfartsaktører i Norge samt i Europa. Rapporten anbefaler å opprette et digitalt responsmiljø innen luftfarten i Norge i form av Information Sharing and Analysis Centre (ISAC), som benevnt LuftCERT.

En opprettelse av LuftCERT vil:

- ivareta norske forpliktelser i henhold til regelverket, både fra EU og EASA
- bidra til å redusere risiko gjennom innhenting og analyse av digitale trusler og sårbarheter av spesiell betydning for luftfarten
- foreta varsling til luftfartsaktørene ved behov, slik at sårbarheter kan lukkes.
- gjøre luftfartsaktørene bedre i stand til å håndtere hendelser av betydning for flysikkerheten
- samarbeide tett med andre lands lignende funksjoner, herunder også i EU, EASA og EUROCONTROL.

Finansieringen av LuftCERT forventes avklart i løpet av 2022.

3.5.8 Ubemannet luftfart

Regelverk

Forskrift om luftfart med ubemannet luftfartøy trådte i kraft ved årsskiftet 1.1.2021. Luftfartstilsynet har i 2021 gjennomført en endring av denne forskriften, for blant annet å tydeliggjøre reglene om forsikring for statlige droneoperatører og regler om droneflyging i modellflyklubber. Endringene er fastsatt i forskrift 30. november 2021.

Luftfartstilsynet har publisert veiledning til droneoperatører om reglene for sivil statsluftfart med droner. Det er publisert en AIC (Aeronautical Information Circular) om dette. Reglene om sivil statsluftfart finnes i dag forskrift 30. november 2015 om luftfartøy som ikke har fører om bord mv.

På europeisk side ble det i 2021 vedtatt nytt regelverk om «U-space», det vil si overordnede regler for digitale lufttrafikkjenesteyesystemer som skal kunne håndtere større mengder droneoperasjoner i utpekte deler av luftrommet med stor grad av automatikk. Disse reglene er foreløpig ikke implementert i norsk rett, men beslutning om dette forventes tatt i løpet av 2022.

Droneportalen flydrone.no

Norge innførte et nytt regelverk for droner 1.1.2021. Samtidig lanserte Luftfartstilsynet nettportalen flydrone.no der organisasjoner som benytter droner i sin virksomhet og privatpersoner som flyr droner, skal registrere seg som droneoperatører.

Flydrone.no inneholder et droneoperatørregister, samt nettkurs og en nettbasert eksamen for dronepiloter. Ved utgangen av 2021 var det registrert ca. 2 000 organisasjoner og ca. 15 900 privatpersoner som droneoperatører og ca. 13 100 personer som hadde gjennomført nettbasert eksamen.

Godkjenning

Det er gitt 44 godkjenninger innenfor de ulike kategoriene av ubemannet luftfart. Arbeidet med godkjenninger har vært omfattende, spesielt etter at deler av regelverk trådte i kraft fra og med 1. januar 2022. Mange operatører var sent ute med å sende inn sine søknader og dette har ført til et betydelig etterslep på behandlingen av disse søknadene.

Luftfartstilsynet har behandlet 85 søknader om dispensasjon for flygning med drone i restriksjonsområde over Oslo sentrum i løpet av året.

Tilsyn

Tilsyn innenfor ubemannet luftfart er relativt nytt for aktørene og Luftfartstilsynet har utgitt en informasjonsbrosjyre til alle som skal ha tilsyn. I tillegg er det opprettet en informasjonsside på Luftfartstilsynets nettside for mer detaljert informasjon om hva det vil si å få tilsyn av Luftfartstilsynet.

Luftfartstilsynet har vektlagt å drive sikkerhetsformidling og veiledning parallelt med gjennomføring av tilsynsaktiviteter.

Det er gjennomført til sammen 18 tilsynsaktiviteter hos operatører. Det har vært avdekket avvik i form av manglende samsvar med krav i regelverket og i styringssystemer (SMS). Mange av operatørene har bedre praksis enn det dokumentasjonen viser. Innenfor ubemannet luftfart har ikke Luftfartstilsynet som mål å starte med risikoprofilering av de største operatørene i løpet av 2022.

Luftfartstilsynet har gjennomført en kort dialog om cyber security ved alle tilsynene innenfor ubemannet luftfart.

I 2021 hadde vi ingen innrapporterte skader på tredjeperson. Det ble rapporterte syv tilfeller av luftromsinntrengninger der dronen var for nær annen lufttrafikk. Luftfartstilsynet har gjennomført informasjonskampanjer, og tekniske løsninger som geofencing og geocaging er ment å forebygge slike ulykker og hendelser. Luftfartstilsynet vurderer at sikkerhetstilstanden innenfor ubemannet luftfart er akseptabel.

Kompetanse og kurs

Innenfor ubemannet luftfart har det pågått rekruttering av nye inspektører i hele 2021, og internopplæring av inspektører har blitt prioritert.

Luftfartstilsynet har ikke gjennomført kurs for operatørene i 2021. Det tas sikte på å avholde to slike kurs i 2022 som i tillegg benyttes til internt bruk. For Luftfartstilsynet er det et mål på sikt at alle kurs knyttet til ubemannet luftfart skal kunne holdes internt og eventuelt selges eksternt.

Safety Promotion

Luftfartstilsynet har deltatt på syv konferanser som foredragsholdere. Det er også opprettet et forum for skoler, og det ble avholdt seks skolekonferanser i 2021.

Luftfartstilsynets konferanse, SID (sikker integrering av droner) ble avholdt med 392 deltakere. 60 var fysisk til stede og 332 deltok digitalt. Det ble gjort et stort informasjonsarbeid rettet mot åpen kategori. Det har også blitt vektlagt å lage informasjonsmateriale på nett og lansere filmer på sosiale

media. Også innenfor ubemannet luftfart er det viktig for Luftfartstilsynet å være synlig og tilgjengelig, både gjennom media og via deltakelse i podkaster.

Luftfartstilsynet har sendt ut seks sikkerhetsbrev innenfor ubemannet luftfart.

UTM – Rådgivende ekspertgruppe

Luftfartstilsynet etablerte i 2021 Unmanned Traffic Management rådgivende ekspertgruppe (UTM RE). Gruppen består av representanter fra Luftfartstilsynet, Avinor Flysikring, Politiet, samt markedsaktører og interesseorganisasjoner som bidrar ved behov.

Gruppens formål er å:

- behandle saker knyttet til utvikling og etablering av UTM i norsk luftrom
- omsette europeisk regelverk til norsk praksis, identifisere muligheter og foreslå «best practice» og praktiske løsninger på utfordringer knyttet til å legge til rette for droneoperasjoner i norsk luftrom med hovedfokus på luftrom og tjenesteyting
- omsette europeisk regelverk til norsk praksis, og legge til rette for droneoperasjoner i norsk luftrom med hovedfokus på luftrom og tjenesteyting
- foreslå norske posisjoner og løsninger i felleseuropeisk regelverksarbeid
- etablere møtearena der fageksperter etablerer korte kommunikasjonsveier for å oppnå tettere dialog og gode samarbeidsforhold i arbeidet med UTM.

UTM RE møtes regelmessig og jobber først og fremst med oppgaver knyttet til droner og luftrom. Disse oppgavene inkluderer:

- utarbeidelse av kriterier for og etablering av UAS Geographical Zones
- fjerning av 5 km-sonen rundt lufthavner
- konsept for luftromskoordinering ved ulykker/hendelser
- opprettelse av Centralised Information Services – CIS, og etablering av kriterier for disse tjenestene.

3.5.9 Overvåking og tilrettelegging for teknologisk utvikling innen luftfarten

Det grønne skiftet i luftfarten krever omfattende forskning, innovasjon og utvikling for å kunne redusere utslipp og øke bærekraften. For å møte utfordringene har Luftfartstilsynet i oppdrag å bidra til en mer miljøvennlig luftfart og være en pådriver for tiltak som møter klima- og miljøutfordringer.

For å styrke det nasjonale samarbeidet har Luftfartstilsynet inngått en samarbeidsavtale med Avinor, SINTEF og Norsk Industri. Konstellasjonen har kartlagt grunnlaget for at Norge kan bli en arena for utvikling og utprøving av utslippsfri luftfart i Norge, med særlig fokus på elektrifisering og hydrogen i regional flytrafikk.

Konklusjonene er at det er gode muligheter for å redusere utslipp fra hele verdikjeden og for verdiskaping og nye arbeidsplasser innen utslippsfri luftfart for norsk næringsliv. Samtidig vil det også bidra til at ny teknologi skal fungere og være tilpasset det norske markedet, og derved sikre et forbedret og mer bærekraftig mobilitetstilbud. Arbeidet bygger videre på internasjonal kartlegging og samarbeid Luftfartstilsynet allerede har gjennomført.

En viktig del i det grønne skiftet for luftfarten er engasjement fra luftfartsmyndigheter. Norge bidrar aktivt i det internasjonale arbeidet og har dialog om områder som kan være spesielt interessante å bidra på eller delta i fra norsk side. I løpet av året har en rekke initiativ fra andre nasjoner knyttet til

det grønne skiftet blitt annonsert og Luftfartstilsynet følger utviklingen tett. Vi vil fortsette å utforske muligheter for nye samarbeidskonstellasjoner ved å fremme innovasjon med andre luftfartsmyndigheter og nasjonale myndigheter i andre sektorer hvor samarbeid vil kunne være av felles interesse og nytte.

I et prosjekt om dekarbonisering av luftfarten, initiert av International Transport Forum (ITF) i OECD og finansiert av EU-kommisjonen, deltar Luftfartstilsynet i et 1,5-årig prosjekt (Decarbonising Transport Initiative, Common Interest Group Aviation) sammen med representanter fra stater i en globalt bredt sammensatt gruppe. Gruppen fokuserer på faktorer som vil kunne øke produksjon og bruk av bærekraftig drivstoff.

Luftfartstilsynet etablerte i 2021 et internt forsknings- og innovasjonsråd skal bidra til at det arbeides systematisk for å legge til rette for og bidra til økt anvendelse av forskning og innovasjon innen luftfart, herunder også det grønne skiftet.

Statens bidrag til forskning og innovasjon gjennom virkemiddelapparatet anses å være av økt betydning sett i lys av koronapandemiens effekt på luftfartsaktørens svekkede evne til å alene å finansiere utviklingsprosjekter.

Luftfartstilsynet har også vært aktiv i en opprettet EASA MAB Research Group for å fremme et bedre felleseuropeisk forskningssamarbeid innen luftfart. EASA fungerer som sekretariat og gruppen har anslagsvis 3–4 møter per år.

For øvrig deltar Luftfartstilsynet også i ICAO CAEP (Committee on Aviation Environmental Protection), EAEG (European Aviation and Environment Working Group), ECAC Environmental Forum, Direktoratets forum for klimatilpasning, Transportmyndighetenes klima- og miljøforum og N-ALM (Nordisk Arbetsgruppe for Luftfartens Miljøfrågor).

3.5.10 Arbeidet med støy

Til tross for generell reduksjon av flytrafikken har Luftfartstilsynet mottatt uvanlig mange klager på helikopterstøy i 2021, spesielt i Oslo-området. Dette skyldes i hovedsak mange klager på helikopteraktiviteten rundt beredskapssenteret på Taraldrud. Videre merker vi en økning som følge av at Forsvaret har flyttet helikoptre til Rygge. Det er fortsatt en hel del klager på helikoptertrafikk rundt Bergen og Sola, men også et økende antall klager på landingsplasser på sykehus. Det faktum at mange har tilbragt mer tid hjemme som følge av pandemien har etter vår oppfatning vært en medvirkende årsak til økningen i antall støyklager. De nye Sar Queen redningshelikoptrene skaper også bekymringer for økning i støy og såkalt «down-wash» ved landingsplassene.

Luftfartstilsynet har fått en del henvendelser fra flere kommuner knyttet til miljørettet helsevern og flystøy. Vi har veiledet kommunene omkring støyreducerende tiltak. Vi ser at kommunene har lite kunnskap på dette området og vil i 2022 legge vekt på å få inn god informasjon i forbindelse med vår deltakelse i arbeidet med å oppdatere Miljødirektoratets veileder om støy.

Arbeidet med å se på muligheter for å skjerme områder med støysensitiv bebyggelse, samt følge opp den enkelte innehaver av konsesjon for landingsplass, er blitt utsatt som følge av at Luftromsforskriften først ble vedtatt ved utgangen av året.

Luftfartstilsynet er pådriver for arbeid med helikopterstøy i ICAO CAEP (Committee on Aviation Environmental Protection). Foreløpig er det for få data om helikopterstøy tilgjengelig til å gjøre endringer i den internasjonale støystandarden. Imidlertid er det utført flere målinger av helikopterstøy, og nye målinger er på trappene. Når disse resultatene foreligger, vil de analyseres av CAEP. I første omgang er det foreslått å ta dette inn som anbefalinger. På sikt er målet å etablere

støygrenser for helikopter. Dette vil også ha betydning for støy og down-wash under take-off og landing av helikopter.

Luftfartstilsynet deltar også i CAEPs arbeid med å utvikle standard for støy og emisjoner fra supersoniske sivile fly. Norge har mange særlige hensyn som må tas grunnet bl.a. byggeskikk og geografisk beliggenhet, og det er derfor viktig at vi er aktive i dette arbeidet.

3.5.11 Utredning av tilsyn og tillatelser for oppskytning av satellitter til bane fra Norge
Luftfartstilsynet har, sammen med Norsk Romsenter, fått i oppdrag å utrede regime for tilsyn og tillatelser med oppskytning av satellitter til bane fra Norge. Videre er det besluttet at det skal opprettes en permanent myndighetsfunksjon for tilsyn og tillatelse hos Luftfartstilsynet fra og med 2023.

Satsingsforslag er levert NFD, med forslag om å legge til rette for etablering og utvikling av en fungerende tilsynsmyndighet for godkjenning og tilsyn med oppskytning av satellitter fra norsk territorium. Det anbefales videre at tilsynsmyndigheten også får oppgaver knyttet til regelverksutvikling og vedlikehold av nasjonalt romregister.

Luftfartstilsynet har i perioden etter levering av satsingsforslaget – sammen med Norsk Romsenter – fortsatt arbeidet med utredning av ny permanent tilsynsmyndighet.

3.5.12 Internasjonalt samarbeid

EASA Partnership Agreement

Luftfartstilsynet har inngått en avtale med EASA (Partnership Agreement) som gjør det mulig for Luftfartstilsynet å ta oppdrag fra EASA i de tilfeller hvor EASA er sertifiserende myndighet. Den nye EASA basisforordning åpner for at EASA i større grad kan være sertifiserende myndighet og i disse tilfellene er de avhengige av å sette ut oppgaver til nasjonale myndigheter i medlemslandene.

Luftfartstilsynet forventer å få de første oppdragene i løpet av 2022, og ønsker etter hvert å utvide denne virksomheten ved å bidra både med gjennomføring av tilsyn og egne ekspertoppdrag. Det er viktig for Luftfartstilsynet å være en del av denne avtalen både når det gjelder standardisering, tilgang på kompetanse. Luftfartstilsynet har som mål å være en foretrukken samarbeidspartner for EASA både når det gjelder tilsyn og deltakelse i ekspertgrupper.

Working Arrangement mellom Luftfartstilsynet og britisk luftfartsmyndighet CAA UK

Etter gjennomføring av Brexit, er Storbritannia å anse som et tredjeland. EU og UK inngikk i forbindelse med Brexit en avtale som blant annet tar sikte på å gjensidig akseptere hverandres sertifikater og godkjenninger på luftdyktighetsområdet. Dette for å sikre smidig bevegelse av sivile luftfartskomponenter og -tjenester mellom landene.

For norske aktører har det vært viktig å kunne operere under et tilsvarende regime som EU og UK fikk på plass. Luftfartstilsynet har derfor i samarbeid med CAA UK utformet og inngått en avtale på luftfartsmyndighetsnivå – en såkalt Working Arrangement. Denne avtalen speiler i sitt innhold avtalen som er inngått mellom EU og UK.

3.6 Andre føringer og krav

3.6.1 Samfunnssikkerhet

Luftfartstilsynet reviderte i 2021 sin egen strategi for samfunnssikkerhet. Grunnlaget for revisjonen var SDs nylig reviderte strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren av 2020.

Luftfartstilsynet prioriterer åtte ulike områder i samfunnssikkerhetsarbeidet. De fire første kulepunktene er Luftfartstilsynets egne prioriteringer, og de fire siste er prioriterte områder fra SDs strategi for samfunnssikkerhet fra 2020. Rekkefølgen på disse indikerer ingen prioritering innbyrdes:

- evne til å ha oversikt over risikobildet i luftfarten til enhver tid
- evne til å håndtere kriser i norsk, sivil luftfart til enhver tid
- evne til å kunne håndtere securityhendelser i luftfarten
- evne til å kunne stenge luftrom raskt
- bygge kunnskap innen tiltak for klimatilpasning
- bidra til å opprettholde forsvarlig digitalt sikkerhetsnivå i luftfarten
- bidra til sikring av kritisk infrastruktur
- støtte til Forsvaret gjennom deltagelse i totalforsvaret

Luftfartstilsynet bidrar til å sikre kritisk infrastruktur og kritiske samfunnsfunksjoner gjennom å gi innspill til bestillinger fra SD om mulige nye objekter og systemer som bør omfattes av sikkerhetsloven med forskrifter. SD har meldt inn transport som en grunnleggende nasjonal funksjon (GNF) og Luftfartstilsynet bidrar til å utfylle bildet av luftfarten som en del av GNF. Luftfartstilsynet gjennomfører også tilsyn med spesielt viktige objekter og systemer i luftfarten for å se til at disse er sikret i tråd med gjeldende regelverk.

DNV GL har, på vegne av Luftfartstilsynet, utredet en eventuell opprettelse av en responsfunksjon for luftfarten innen digital sikkerhet (LuftCERT). Opprettelsen av LuftCERT er omtalt i mer detalj under punkt 3.5.8.

Luftfartstilsynet deltok på øvelse Polaris Gram 2021 (PSGM21) med flere liaisoner. Luftfartstilsynet deltok også på kompetansehevende samlinger før øvelsen. Under PSGM21 ble det foreslått hvordan enkelte tiltak i Sivilt beredskapssystem kunne gjennomføres i praksis. Luftfartstilsynet har også deltatt i planleggingen av øvelse Cold Response 2022 gjennom fjoråret.

Miljødirektoratet leder Direktoratsgruppe for klimatilpasning og Luftfartstilsynet er medlem av denne gruppen. I det årlige møtet i 2021 kommuniserte Luftfartstilsynet mulige utfordringer for luftfarten ved klimaendringer, herunder vind fra nye kanter og med økt styrke, økt nedbør med utfordringer for rullebane og annen infrastruktur samt økt forekomst av vær rundt frysepunktet med mulige isingsutfordringer. Meteorologisk institutt arbeider med beregningsmodeller for endringer i værforhold på lokalt plan. Det kan derfor være aktuelt å etablere nærmere dialog med instituttet, for å se hvordan lokale endringer kan påvirke eksempelvis luftfarten på bestemte lufthavner.

3.6.2 Implementering av ny sikkerhetslov med forskrifter

EASA har satt i gang et regelverksprosjekt innen digital sikkerhet/informasjonsikkerhet. Formålet er å skape et regulatorisk system som på en effektiv måte vil bidra til å beskytte luftfarten mot angrep mot informasjonssikkerheten og mulige konsekvenser av slike angrep. Bakgrunnen er en erkjennelse av at dagens regelverk ikke i tilstrekkelig grad ivaretar behovene innenfor luftfarten for å sikre beskyttelse mot at eksisterende digitale systemer og dets svakheter utnyttes av personer med onde hensikter. Risikoen for slike hendelser har økt i tråd med digitaliseringen og sammenkoblingen av systemene i luftfarten.

Regelverket vil inneholde krav til både myndigheter og organisasjoner om å håndtere risiko, identifisere sårbarheter, beskytte seg mot angrep, avdekke og håndtere angrep. Regelverket skal gjelde for nær sagt alle områder innenfor luftfarten. Forventet vedtakelse av regelverksforslaget er tredje kvartal 2022 og ikrafttredelse er satt til ett år etter dato for vedtakelse.

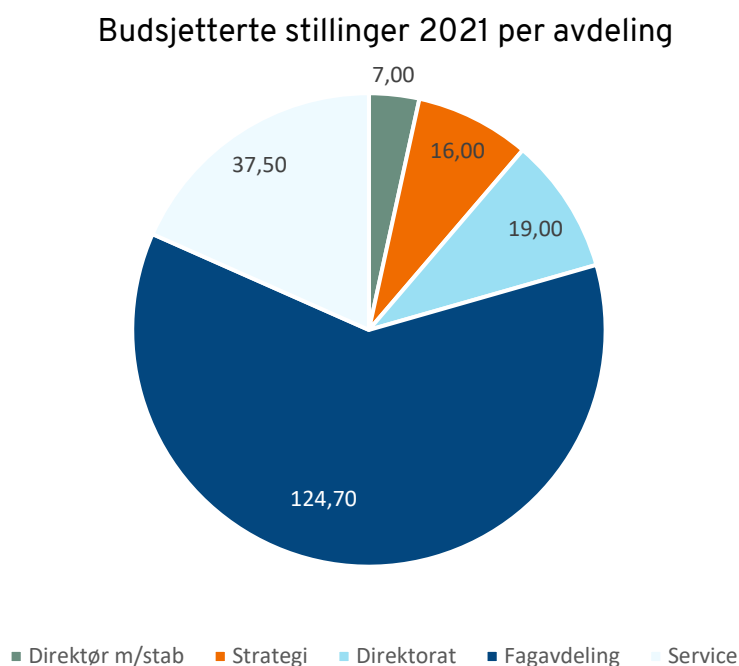
3.7 Ressursbruk i 2021

Ved utgangen av 2021 hadde Luftfartstilsynet 199 ansatte. Budsjetterte stillinger for 2021 var 204,2. Forskjellen mellom faktiske ansatte og budsjetterte stillinger skyldes vakanser og tiltredelsestidspunkt for nyrekrutterte medarbeidere.

Som det framgår av figuren under har vi flest ansatte i Fagavdelingen. Dette er i stor grad inspektører som jobber innenfor de ulike luftfartsfaglige områdene. EASA-regelverket setter krav til myndigheten som må dokumentere at man 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. Den tid som i utgangspunktet ikke er disponert benyttes erfaringsmessig til ad hoc oppgaver som for eksempel: mindre godkjenningsaktiviteter, veiledning og safety promotion.

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

Figuren nedenfor viser fordelingen av budsjetterte årsverk per avdeling og per seksjon.



Luftfartstilsynet har organisert seg på en måte som skal fremme tverrfaglig og effektivt samarbeid. Vi opplever å ha evne til å utvise fleksibilitet i å løse nye midlertidige oppgaver. Samtidig har vi registrert over flere år at mange medarbeidere i begrenset grad tar ut ferie og opptjent mertid. I sum per 31.12.21 tilsvarer dette om lag elleve årsverk.

4 Styring og kontroll i virksomheten

4.1 Styring av virksomheten

Risikostyring er innlemmet i Luftfartstilsynets mål- og resultatstyring. Overordnede risikovurderinger utarbeides av ledelsen med bakgrunn i føringer fra SD.

Luftfartstilsynet har over flere år jobbet med å bygge opp et hensiktsmessig system for helhetlig styring og kontroll, blant annet basert på DFØs veiledninger. Kvalitetsfunksjonen rapporterer direkte til Luftfartsdirektøren gjennom kvalitetsrapport og månedlige møter.

Det utarbeides i tillegg månedlig virksomhetsrapport.

4.2 Spesielle forhold i 2021

4.2.1 Implementering av tidsregistrering

Vi har siden 2020 implementert system for tidsstyring, hvor ansatte registrerer medgått tid til den enkelte arbeidsoppgave. Gjennom 2021 er det foretatt nødvendige tilpasninger i systemet og det er videre arbeidet med kvalitetssikring av data. Oppfølging og kvalitetssikring av bruk av systemet vil bli ytterligere intensivert i 2022.

Tidsregistreringssystemet skal benyttes som beregningsgrunnlag for gebyrsatsene, fakturering og ressursplanlegging.

4.2.2 Styrket IKT-struktur

Våren 2021 igangsatte Luftfartstilsynet et større prosjekt kalt «Ny driftsform IKT», med formål om å sikre kapasitet, stabilitet og sikkerhet. Prosjektet medfører et større løft mht. våre IKT-løsninger, samt vår evne til å nyttiggjøre oss disse verktøyene. Vi gjennomfører prosjektet med ekstern bistand til både prosjektledelse og fagekspertise. Prosjektets varighet er satt til våren 2022. Det er forventet at prosjektet vil medføre økte kostnader på IKT-området. IKT er skilt ut som egen seksjon for å oppnå effektiv og sikker drift av Luftfartstilsynets virksomhet. Se for øvrig også punkt 4.5.

4.3 Revisjoner

4.3.1 Interne revisjoner

Luftfartstilsynet har jobbet etter en to-årig revisjonsplan. Det var i 2021 planlagt syv internrevisjoner. Fem av disse ble gjennomført som planlagt. To revisjoner ble utsatt til første kvartal 2022 grunnet covid-19.

4.3.2 Eksterne revisjoner

Norge var det eneste medlemsland som ikke ble revidert av EASA i 2021. EASA har uttalt at de jobber risikobasert og at dette gjenspeiles i deres tilsynsplan

I 2021 er kvalitetsarbeidet i Luftfartstilsynet ytterligere forbedret når det gjelder forberedelse, gjennomføring og oppfølging etter EASA-revisjoner. Strukturen er styrket og i tillegg er det lagt ned mye arbeid i få oppdatert prosedyrer og sjekklister. Standardiseringsarbeid gjennom å bruke de samme verktøyene, samt standardisering av tilsynsprosessen og ikke minst de stegene vi har tatt mot et risikobasert tilsyn blir lagt merke til av EASA.

EFTAs overvåkningsorgan, ESA, gjennomførte ingen myndighetsinspeksjoner innenfor securityområdet i 2021.

Arkivverkets varslede tilsyn med arkivholdet i Luftfartstilsynet i 2021 ble utsatt og er planlagt gjennomført i tredje kvartal 2022.

Gjennomgang av gebyrsatser

For å følge opp Riksrevisjonens rapport Dokument 1 (2020–2021) har Luftfartstilsynet i 2021 startet arbeid med revisjon av gebyrforskriften. Det legges opp til en totalvurdering av gebyrstrukturen med mål om forenkling. Beregningsgrunnlaget for det enkelte gebyr vil bli gjennomgått for å sikre at gebyrene er korrekte og kan dokumenteres. Dette er et omfattende arbeid som fortsetter i 2022 og 2023.

4.4 Risikovurderinger

Mål og resultatkrav i Luftfartstilsynet følges opp gjennom målstyring, internkontroll og risikostyring.

Systematiske og gjennomarbeidede risikovurderinger er ment å bidra til en bedre og mer helhetlig etatsstyring basert på risiko og vesentlighet.

Luftfartstilsynets fire hovedmål, med underliggende mål, har blitt fulgt opp gjennom resultatledelse og intern risikostyring for Luftfartstilsynet. Hoved- og delmål har blitt vurdert opp mot risiko for å ikke levere på mål.

Luftfartstilsynet har gjennomført risikovurderinger av følgende prosesser:

- Godkjenning
- Regelverk
- Tilsyn
- Økonomi

De fire utvalgte prosessene har vært risikovurdert på seksjonsnivå. Luftfartstilsynet har forsøkt å håndtere de identifiserte risikoene på lavest mulig nivå.

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

Kritiske suksessfaktorer for godkjenning, regelverk og tilsyn:

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

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

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

4.5 Effektiviseringstiltak

Luftfartstilsynet jobber kontinuerlig med å effektivisere driften. Dette skal frigjøre tid og forenkle arbeidsprosessene både for luftfartsbransjen og Luftfartstilsynet. Luftfartstilsynet konsentrerer seg om tre hovedpilarer i arbeidet med effektivisering: kontinuerlig forbedringsarbeid, gevinstrealisering knyttet til prosjekter og behovsvurdering knyttet til vakante stillinger.

Kontinuerlig forbedring

Luftfartstilsynet har satt fokus på kontinuerlig forbedring som bidrar til å heve kvaliteten og/eller redusere tidsbruken for jobbutførelsen. Vi har gjennomført en kartlegging av arbeidet internt for å høste erfaring som grunnlag for å etablere felles standarder og prosessforbedringer. Det er identifisert 19 forbedringstiltak, primært innenfor IKT. Prioritering og gjennomføring vurderes i 2022.

Videre arbeider vi med standardisering for å sikre mer effektiv saksbehandling gjennom å legge til rette for prosedyreforbedring, metodeutvikling, utarbeidelse av standardmaler og kvalitetssikring av arbeid og prosesser. Informasjons- og kompetansedeling er også en del av det kontinuerlige forbedringsarbeidet til Luftfartstilsynet.

Gevinstrealisering knyttet til prosjekter

Se punkt 3.4.1 for omtale av dette.

Vakante stillinger og reansettelser

For å sikre effektiv bruk og fordeling av våre ressurser, gjøres det en grundig vurdering av reansettelser ved avganger.

Det har i 2021 vært helt nødvendig å øke antall ansatte knyttet til digitalisering og IKT, for å oppnå målene om effektive og digitale tjenester samt effektiv og sikker drift av IKT-tjenestene internt. Denne økningen har vi funnet rom for innenfor vakansemidler samt varig bortfall av stillinger på områder hvor arbeidet er effektivisert.

4.6 Tiltak for å følge opp ABE-reformen

Som følge av ABE-reformen blir budsjettet kuttet med 0,5 % hvert år. ABE-reformen er håndtert gjennom bruk av vakanser ved forskyvning av tiltredelsestidspunkt for nye stillinger. I tillegg vurderes behovet for kursdeltakelse, reiseaktivitet og alternative løsninger for å ivareta våre oppgaver. Statlige fellesavtaler iverksettes når nye kontrakter inngås.

4.7 Utvikling i antall ansatte

Luftfartstilsynet har i perioden 2017 til 2021 økt budsjetterte stillinger med 17,5: fra 186,6 stillinger i 2017 til 204,2 stillinger i 2021. Økningen er knyttet til nye oppgaver og satsingsområder på droner, security, IKT-sikkerhet og digitalisering og er iht. føringer i tildelingsbrevene for de aktuelle årene. I tillegg har vi styrket bemanningen på vårt interne IKT-sikkerhetsarbeid og IKT-drift. Reelle årsverk er lavere enn budsjetterte stillinger og synliggjøres i vår rapportering av årsverk hvor både vakanser, sykefravær og overtid er hensyntatt.

4.8 Statlige fellesføringer

4.8.1 EØS-arbeidet

Regelverksarbeidet i EU har også i 2021 vært preget av situasjonen knyttet til covid-19. Etter at regelverksarbeidet ble nedprioritert i 2020 var en rekke saker forsinket ved årsskiftet 2020/2021, en forsinkelse som forplantet seg videre inn i 2021. For noen saker er arbeidet nå i gang igjen, mens for

andre saker er arbeidet fortsatt ikke igangsatt. Forsinkelsene og omprioriteringer har også medført forsinkelser i nye saker. I den europeiske flysikkerhetsplanen (EPAS) inngår alle regelverkssaker EASA har ansvar for å forberede. I den årlige gjennomgangen av EPAS i 2021 har EASA kun sett på fremdrift for 2022, da det ikke har vært mulig for dem å planlegge gjennomføring og fremdrift for hele femårsperioden.

EASA publiserte 15 høringer av regelverksforslag i 2021 (Notice of Proposed Amendment – NPA). Fem forslag til regelverk ble oversendt fra EASA til EU-kommisjonen i 2021 (Opinions), noe som bare var én sak mer enn i 2020. Luftfartstilsynet deltar i fire komitologikomiteer og en ekspertgruppe på luftfartsområdet. Som i 2020 har EØS-arbeidet vært preget av at ny basisforordning (EU) 2018/1139 ikke er tatt inn i EØS-avtalen. De endringsforordningene som kommisjonen vedtar, blir derfor gjennomført som nasjonal rett i påvente av fullføring av EØS-prosessen. Forordningene må etter oppdatering av EØS-avtalen gjennomføres på nytt gjennom endring av de samme forskriftene. Ved utgangen av 2021 var det totalt 45 forordninger gitt med hjemmel i den nye forordningen der endelig gjennomføring avhenger av EØS-prosessen til 2018/1139.

Luftfartstilsynet arbeider kontinuerlig for å overholde krav og frister fastsatt for regelverks- og EU/EØS-arbeidet i Utredningsinstruksen og i SDs EØS-strategi. Der det er mulig gjennomføres høringer og konsultasjoner tidlig i prosessen slik at norske aktører både blir oppmerksom på de prosessene som pågår hos EASA og kan gi innspill til EASA. Det daglige samarbeidet mellom Luftfartstilsynet og SD i EØS-arbeidet er bra, og det bidrar i stor grad til at det samlet er god kontroll på dette området.

Se ellers under punkt 3.1.3 om de mange ekstraordinære regelverksendringene som følge av covid-19.

4.8.2 Tilgjengeliggjøring av offentlige data

På Luftfartstilsynets nettsider ligger ferdige oversikter med flysikkerhetsinformasjon og vi tilgjengeliggjør flysikkerhetsinformasjon etter etterspørsel fra aktører, media og academia.

I 2021 ble også det norske luftfartøyregistret tilgjengeliggjort på Luftfartstilsynets nettsider.

4.8.3 Inkluderingsdugnaden

Regjeringen ønsker å få flere av de som står utenfor arbeidslivet over i ordinære jobber. Målet er at 5 % av nyansatte i staten skal ha nedsatt funksjonsevne eller «hull i CV-en». Luftfartstilsynet har de siste årene jobbet aktivt for å nå dette målet.

I rekrutteringsprosessen oppfordrer vi alle kvalifiserte søkere til å søke uansett alder, kjønn, funksjonsevne, etnisk bakgrunn eller som har hull i CV-en. I rekrutteringssystemet kan søkere oppgi om de har nedsatt funksjonsevne, hull i CV-en eller innvandrerbakgrunn. Kvalifiserte søkere som oppgir dette, blir invitert til intervju. Ved kortere engasjementer benytter vi rekrutteringstjenesten til NAV, og vi har etablert dialog med lokal kontaktperson for inkludering og rekruttering i Nordland.

Luftfartstilsynet rekrutterer i hovedsak til spesialiserte fag- og inspektørstillinger hvor det stilles krav til konkret fagutdanning, kompetanse og erfaring. Til disse stillingene er det sjeldent søkere som oppgir at de har nedsatt funksjonsevne eller hull i CV-en. Videre opplever vi at en stor andel av kandidatene som oppgir dette, ikke fyller de formelle kvalifikasjonskravene til stillingene.

Luftfartstilsynet har tilpasset annonseteksten for rekruttering slik at den er i tråd med handlingsplan for KMD-sektoren; for å styrke mangfoldsarbeidet og tydeliggjøre at vi er en del av inkluderingsdugnaden.

Til tross for dette har vi ikke klart å nå minimumskravet (5 %) knyttet til målgruppene i inkluderingsdugnaden.

4.8.4 Likestilling

Per 31.12.2021 var det 193 ansatte i Luftfartstilsynet. Kjønnsfordelingen har vært stabilt på ca. 40 % kvinner og 60 % menn de siste årene. Det er flest kvinner i kategorien toppledelse, rådgiver og førstekonsulent. I kategorien seniorrådgiver er det flest menn. I ledergruppen er det syv medarbeidere, hvorav fire er kvinner. På seksjonsledernivå er det fem kvinner og fem menn.

| Totalt i virksomheten per 31.12.20 | | | | | | |
|------------------------------------|--------|---------|----------------------|-----------------------------------|--------------|------------|
| 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 |
| 2020 | 60,3 % | 39,7 % | 194 | 64 628 | 56 211 | 61 287 |

| 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 |
| 2020 | 42,9 % | 57,1 % | 7 | 96 398 | 94 085 | 95 076 |

| 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 |
| 2020 | 50,0 % | 50,0 % | 10 | 77 914 | 79 836 | 78 883 |

| 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 |
| 2020 | 71,9 % | 28,1 % | 139 | 65 395 | 60 353 | 63 981 |

| 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 |
| 2020 | 28,0 % | 72,0 % | 25 | 42 926 | 44 613 | 44 121 |

| 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 |
| 2020 | 0,0 % | 100,0 % | 10 | | 37 840 | 37 840 |

| 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 | 14 529 | 14 529 | 14 529 |
| 2020 | 66,7 % | 33,3 % | 3 | 21 273 | 14 170 | 18 905 |

| | Deltid | | Midlertidig | |
|------|--------|---------|-------------|---------|
| | Menn | Kvinner | Menn | Kvinner |
| 2021 | 1 | 1 | 3 | 2 |
| 2020 | 2 | 3 | 1 | 5 |

4.8.5 Lærlinger

Vi bidrar til å utdanne fagarbeidere til næringslivet og til det offentlige, og har siden 2014 tatt inn to lærlinger annethvert år; en innen kontor og administrasjonsfaget og en lærling i IKT servicefag. Vi vurderer nå om vi skal øke inntaket med ytterligere en lærling i IKT-driftsfag fra høsten 2023.

5 Vurdering av fremtidsutsiktene

Norsk og internasjonal luftfart har gjennom de senere årene vært påvirket av flere strategiske drivere. Økt globalisering og konkurransesituasjonen innen sivil luftfart har hatt stor betydning for etablering og hvordan virksomheter organiserer seg. I tillegg har de negative økonomiske konsekvensene av pandemien ført til et stort behov for omstilling. Luftfartstilsynet ønsker derfor en satsing for å sikre god og målrettet oppfølging av samtlige aktører innen norsk luftfart. Først og fremst for å se at lønns- og arbeidsvilkår for ansatte som har en tilknytning til Norge sikres i henhold til gjeldende regelverk. Som luftfartsmyndighet skal vi vurdere om regelendringer er nødvendige for å sikre reell likebehandling av flyselskapene i det norske markedet og likebehandling av norske og utenlandske arbeidstakere som arbeider i Norge.

Det er økende fokus på håndteringen av trussel om angrep på informasjonssikkerheten. EASA har satt i gang et regelverksprosjekt innen digital sikkerhet/informasjonssikkerhet. Formålet er å skape et regulatorisk system som på en effektiv måte vil bidra til å beskytte luftfarten mot angrep på informasjonssikkerheten og mulige konsekvenser av slike angrep. Bakgrunnen er en erkjennelse av at dagens regelverk ikke i tilstrekkelig grad ivaretar behovene innenfor luftfarten for å sikre beskyttelse mot at eksisterende digitale systemer og dets svakheter utnyttes av personer med onde hensikter. Risikoen for slike hendelser har økt i tråd med digitaliseringen og sammenkoblingen av systemene i luftfarten. Regelverksforslaget skal sette luftfartsmyndigheter og luftfartsorganisasjoner i stand til å håndtere trusler og angrep mot informasjonssikkerheten. Både operatører og myndigheter skal settes i stand til å oppdage angrep mot informasjonssikkerhet, respondere dersom slikt angrep finner sted og å gjenopprette IKT-systemer og data.

Det er en klar trend at omstillingstakten i luftfarten øker. For Luftfartstilsynet innebærer det at vi må legge mer vekt på å kartlegge og forstå utviklingen i og rundt luftfarten, slik at vi kan utvikle rollen vår knyttet til sikker, samfunnsnyttig og bærekraftig luftfart i takt med endringer i omverden og luftfartens behov. Spesielt vil faktorer som det grønne skiftet, digitalisering inkludert kunstig intelligens, digital sikkerhet, dronekonsepter, raske markedsendringer, pandemi eller andre kriser, samt økning i forskning og innovasjon kunne innebære strategiske endringer for Luftfartstilsynet i en relativt kort tidshorisont. For å møte endringer vil det være viktig med en god struktur for å utvikle transparente, forutsigbare og helhetlige prioriteringer når situasjonen krever det. Nye samarbeidsmodeller, kartlegging av kompetansebehov, bedre arenaer for dialog med interessenter og mer effektive arbeidsprosesser vil være fremtidige virkemidler for å møte endringer i omverden.

Til tross for de forhold som er omtalt i dette kapittelet kan vi ikke se øvrige forhold som vil kunne hindre eller begrense Luftfartstilsynets evne til å løse sitt samfunnsoppdrag på en tilfredsstillende måte.

6 Årsregnskapet

6.1 Ledelsens kommentar til årsregnskapet 2021

6.1.1 Formål

Luftfartstilsynet ble opprettet 1. januar 2000 og er et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet (SD). Luftfartstilsynet har hovedansvaret 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 statlig forvaltningsorgan som fører regnskapet i henhold til kontantprinsippet.

6.1.2 Bekreftelse

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

6.1.3 Vurdering av vesentlige forhold

I 2021 har Luftfartstilsynet samlet disponert tildelinger på utgiftssiden på kr 271 418 000 som består av kr 259 105 000 i ordinær bevilgning og kr 12 133 000 overført fra 2020, jf. note A. Luftfartstilsynet har en merinntekt på kr 1 276 159 jf. fullmakt 6.2 i tildelingsbrev i kapittel 4313 post 02, jf. note B. I tillegg har Luftfartstilsynet merinntekt på kr 8 684 657 på kapittel 4313 post 01.

Med fradrag for lønnsrefusjoner har Luftfartstilsynet brukt kr 191 075 586 til lønn og sosiale utgifter, jf. note 2, som gir en lønnsandel på 76 %. Husleien utgjør kr 20 176 442, se note 3. Reiseutgifter utgjør en vesentlig post på kr 8 024 778, jf. note 3. Regnskapstall fra 2020 og 2021 viser en markant nedgang fra 2019 som skyldes lavere reiseaktivitet grunnet koronapandemien. Luftfartstilsynet har merinntekter, jf. tildelingsbrevets fullmakt 6.2 på kapittel 4313 post 02, relatert til både lønn og reise for utleid personell på kr 1 276 159, jf. note 1. Luftfartstilsynets gebyrinntekter fra markedet utgjør kr 131 901 260, se note 1. Mellomværende med statskassen utgjorde per 31.12.2021 kr -8 435 571, jf. bevilgningsrapportering. Oppstilling av artskontorrapportering viser hvordan mellomværende er fordelt på eiendeler og gjeldsposter.

Luftfartstilsynet har iht. fullmakt fra Nærings- og fiskeridepartementet belastet kap. 900, post 21 med kr 1 million for arbeidet med utredning av regime for tilsyn og tillatelser med oppskyting av satellitter til bane fra Norge.

I tråd med SDs effektiviseringskrav har Luftfartstilsynet krav om en produktivetsgevinst på kr 1 473 000 på kapittel 1313, post 01. Vi har en grundig prosess for eventuell reansettelse ved avganger, vi holder stillinger vakante der dette er forsvarlig og vi arbeider med kontinuerlige forbedringer gjennom standardisering av våre ledelsesprosesser.

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 2022.

6.2 Årsregnskap

6.2.1 Prinsippnote til årsregnskapet

Årsregnskapet for statlige virksomheter er utarbeidet og avlagt etter nærmere retningslinjer fastsatt i bestemmelser om økonomistyring i staten («bestemmelsene»). Årsregnskapet er i henhold til krav i bestemmelsene punkt 3.4.1, nærmere bestemmelser i Finansdepartementets rundskriv R-115 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 virksomheten 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.

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

| Oppstilling av bevilgningsrapportering 31.12.2021 | | | | | | | | |
|--|---|------|--------------------|------|-------------------|--------------------|----------------|------------|
| Utgiftskapittel | Kapittelnavn | Post | Postnavn | Note | Samlet tildeling | Regnskap 2021 | Mindreutgift | |
| 1313 | Driftsutgifter | 01 | Driftsutgifter | A, B | 271 418 000 | 253 849 053 | 17 568 947 | |
| 0900 | Spesielle utgifter | 21 | Spesielle utgifter | A | 1 000 000 | 1 000 000 | | |
| 1633 | Nettoordning for MVA i staten | 01 | Driftsutgifter | B | | 8 137 860 | | |
| <i>Sum utgiftsført</i> | | | | | | 272 418 000 | 262 986 913 | |
| Inntektskapittel | Kapittelnavn | Post | Postnavn | Note | Samlet tildeling | Regnskap 2021 | Merinntekt | |
| 4313 | Inntekter tilsyn | 01 | Gebyrinntekter | A, B | 123 251 000 | 131 935 657 | 8 684 657 | |
| 4313 | Ref. fakturert | 02 | Merinntekter | A, B | | 1 276 159 | 1 276 159 | |
| 5309 | Tilfeldige inntekter | 29 | Ymse | | | 241 905 | | |
| 5700 | Arbeidsgiveravgift | 72 | Arbeidsgiveravgift | | | 14 161 699 | | |
| <i>Sum inntektsført</i> | | | | | | 123 251 000 | 147 615 421 | |
| Netto rapportert til bevilgningsregnskapet | | | | | | 115 371 496 | | |
| Kapitalkontoer | | | | | | | | |
| 60047101 | Norges Bank KK/innbetalinger | | | | | 139 242 850 | | |
| 60047102 | Norges Bank KK/utbetalinger | | | | | -252 829 013 | | |
| 713212 | Endring i mellomværende med statskassen | | | | | -1 785 329 | | |
| <i>Sum rapportert</i> | | | | | | 0 | | |
| Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12) | | | | | | | | |
| | | | | | 31.12.2021 | 31.12.2020 | Endring | |
| 713212 | Mellomværende med statskassen | | | | | -8 435 571 | -6 650 242 | -1 785 329 |

Note A Forklaring av samlet tildeling utgifter

| Kapittel og post | Overført fra i fjor | Årets tildelinger | Samlet tildeling |
|------------------|---------------------|--------------------|--------------------|
| 131301 | 12 313 000 | 259 105 000 | 271 418 000 |
| 090021 | | 1 000 000 | 1 000 000 |

Note B Forklaring til brukte fullmakter og beregning av mulig overførbart beløp til neste år

| Kapittel og post | Stikkord | Merutgift/mindre utgift | Utgiftsført av andre iht. avgitte belastningsfullmakter | Merutgift/mindreutgift etter avgitte belastningsfullmakter | Merinntekter/mindreinntekter iht. merinntektsfullmakt | Omdisponering fra post 01 til 45 eller til post 01/21 fra neste års bevilgning | Sum grunnlag for overføring | Maks overførbart beløp* | Mulig overførbart beløp beregnet av virksomheten |
|------------------|------------|-------------------------|---|--|---|--|-----------------------------|-------------------------|--|
| 131301 | | 17 568 947 | | 17 568 947 | 9 960 816 | | 27 529 763 | 12 955 250 | 12 955 250 |
| 163301 | Netto mva. | | | 8 137 860 | | | 8 137 860 | | |

*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.

Forklaring til bruk av budsjettfullmakter

Mulig overførbart beløp

Luftfartstilsynet har i henhold til R-2/2021 søkt SD om overføring av mulig overførbart beløp på 12 255 250 kr, som utgjør 5 % av maks overførbart beløp. Merinntekt på kapittel 4313, post 01 på kr 8 684 657 og merinntekt på kapittel 4313 post 02 på kr 1 276 159, til sammen kr 9 960 816.

Mulig overførbart beløp kr 12 955 250.

6.2.3 Artskontorrapportering

Oppstillingen av artskontorrapportering har en øvre del som viser hva som er rapportert til statsregnskapet etter standard kontoplan for statlige virksomheter og en nedre del som viser eiendeler og gjeld som inngår i mellomværende med statskassen. Artskontorrapporteringen viser regnskapstall Luftfartstilsynet har rapportert til statsregnskapet etter standard kontoplan for statlige virksomheter.

| Oppstilling av artskontorrapporteringen 31.12.2021 | | | |
|--|----------|--------------------|--------------------|
| | Note | 2021 | 2020 |
| Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet | | | |
| Innbetalinger fra gebyrer | 1 | 131 901 260 | 126 030 257 |
| Andre innbetalinger | 1 | 1 321 601 | 894 103 |
| <i>Sum innbetalinger fra drift</i> | | 133 222 861 | 126 924 360 |
| Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet | | | |
| Utbetalinger til lønn | 2 | 195 075 586 | 178 351 462 |
| Andre utbetalinger til drift | 3 | 61 208 927 | 55 499 627 |
| <i>Sum utbetalinger til drift</i> | | 252 284 513 | 233 851 089 |
| Netto rapporterte driftsutgifter | | 119 061 652 | 106 926 729 |
| Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet | | | |
| Innbetaling av finansinntekter | 4 | 35 028 | 29 992 |
| Sum investerings- og finansinntekter | | 35 038 | 29 992 |
| Investerings- og finansutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet | | | |
| Utbetaling til investeringer | 5 | 2 610 513 | 4 430 928 |
| Utbetaling av finansutgifter | 4 | 100 | 1 081 |
| <i>Sum investerings- og finansutgifter</i> | | 2 610 613 | 4 432 009 |
| Netto rapporterte investerings- og finansutgifter | | 2 575 585 | 4 402 017 |
| Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler | | | |
| Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt) | | 241 905 | 229 700 |
| Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt) | | 14 161 699 | 13 423 738 |
| Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift) | | 8 137 860 | 7 326 653 |
| <i>Netto rapporterte utgifter på felleskapitler</i> | | -6 265 745 | -6 326 786 |
| Netto rapportert til bevilgningsregnskapet | | 115 371 492 | 105 001 960 |
| Oversikt over mellomværende med statskassen | | | |
| Eiendeler og gjeld | | 2021 | 2020 |
| Fordringer | | 391 265 | 600 304 |
| Skyldig skattetrekk | | -8 817 225 | -7 229 503 |
| Skyldige offentlige avgifter | | -23 944 | -19 147 |
| Annen gjeld | | 14 333 | -1 896 |
| Sum mellomværende med statskassen | 6 | -8 435 571 | -6 650 242 |

| Note 1 Innbetalinger fra drift | | |
|---------------------------------------|--------------------|--------------------|
| | 31.12.2021 | 31.12.2020 |
| Innbetalinger fra gebyrer | 131 901 260 | 126 030 257 |
| Sum innbetalinger fra gebyrer | 131 901 260 | 126 030 257 |
| Andre innbetalinger | | |
| Annen driftsrelatert inntekt | 1 321 601 | 894 103 |
| Sum andre innbetalinger | 1 321 601 | 894 103 |
| Sum innbetalinger fra drift | 133 222 861 | 126 924 360 |

På grunn av lavere aktivitet i luftfartsmarkedet og tapsført krav mot et større flyselskap på 4,7 millioner kroner ble inntektskravet for gebyrinntekter kapittel 4313, post 01, justert i supplerende tildelingsbrev av 26.11.21 fra kr 158,1 millioner til kr 123,3 millioner.

| Note 2 Utbetalinger til lønn | | |
|-------------------------------------|--------------------|--------------------|
| | 31.12.2021 | 31.12.2020 |
| Lønn | 160 657 323 | 151 495 000 |
| Arbeidsgiveravgift | 14 161 699 | 13 423 738 |
| Pensjonsutgifter ²¹ | 17 717 567 | 16 997 451 |
| Sykepenger og andre refusjoner (-) | -4 590 326 | -5 598 745 |
| Andre ytelser | 3 129 323 | 2 034 018 |
| Sum utbetalinger til lønn | 191 075 586 | 178 351 462 |
| Antall årsverk²² | 184 | 178 |

Sykepenger og andre refusjoner: kr 1,7 millioner av nedgang i refusjoner gjelder nedgang i foreldrepenger.

| Note 3 Andre utbetalinger til drift | | |
|---|-------------------|-------------------|
| | 31.12.2021 | 31.12.2020 |
| Husleie | 20 173 442 | 20 152 607 |
| Vedlikehold og ombygging av leide lokaler | 109 922 | 65 384 |
| Andre utgifter til drift av eiendom og lokaler | 1 933 786 | 1 597 188 |
| Reparasjon og vedlikehold av maskiner, utstyr mv. | 395 | 6 212 |
| Mindre utstyrskaffelser | 783 066 | 1 033 801 |
| Leie av maskiner, inventar og lignende | 10 000 853 | 10 181 699 |
| Kjøp av konsulenttenester ²³ | 12 111 081 | 8 100 592 |
| Kjøp av fremmede tjenester | 2 015 275 | 1 842 133 |
| Reiser og diett | 8 024 778 | 7 698 366 |
| Kurs og konferanse | 2 779 187 | 1 842 877 |
| Øvrige driftsutgifter | 3 277 182 | 2 978 765 |
| Sum andre utbetalinger til drift | 61 208 927 | 55 499 627 |

²¹ Pensjoner kostnadsføres i resultatregnskapet basert på faktiske påløpt premie for regnskapsåret. Premiesats for 2021 er 12 %, tilsvarende som for 2020.

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

²³ Fra og med 2019 presenteres konsulenttenester og andre fremmede tjenester separat. I sammenligningstallene for 2018 er kjøp av fremmede tjenester presentert samlet på notelinjen kjøp av fremmede tjenester.

Innenfor andre utbetalinger til drift har vi en økning på kr 5,7 millioner fra 2020 til 2021. Økningen skyldes i vesentlig grad vårt arbeid med å få på plass en ny IKT-driftsmodell, utgifter til digitale løsninger, oppgradering av digitale verktøy, innleie av advokatbistand til personalområdet samt utgifter til sikkerhetsstudie innenlands helikopter.

| Note 4 Finansinntekter og finansutgifter | | |
|---|---------------|---------------|
| | 31.12.2021 | 31.12.2020 |
| <i>Innbetaling av finansinntekter</i> | | |
| Renteinntekter | 34 397 | 29 663 |
| Valutagevinst | 631 | 329 |
| Sum innbetaling av finansinntekter | 35 028 | 29 992 |
| 31.12.2021 | | |
| 31.12.2020 | | |
| <i>Utbetaling av finansutgifter</i> | | |
| Renteutgifter | 0 | 691 |
| Valutatap | 100 | 390 |
| Sum utbetaling av finansutgifter | 100 | 1081 |

| Note 5 Utbetaling til investeringer og kjøp av aksjer | | |
|---|------------------|------------------|
| | 31.12.2021 | 31.12.2020 |
| <i>Utbetaling til investeringer</i> | | |
| Immaterielle eiendeler og lignende (lisenser og programvare) | 40 227 | 170 900 |
| Tomter, bygninger og annen fast eiendom (påkostning bygg) | 930 360 | 2 030 803 |
| Driftsløsøre, inventar, verktøy og lignende (inventar, datamaskiner og servere) | 1 639 926 | 2 229 225 |
| Sum utbetaling til investeringer* | 2 610 513 | 4 430 928 |

*Utgifter til investering er redusert med kr 1,8 millioner fra 2020 til 2021. I 2020 gjennomførte vi en ombygging av våre lokaler i Sjøgata for å få plass til flere ansatte og mer aktivitet

| Note 6 Sammenheng mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen | | | | |
|---|------------------------------------|--|---|------------------|
| Del A Forskjellen mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen | | | | |
| | | 31.12.2021 | 31.12.2021 | |
| | | 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 |
| | <i>Sum</i> | 0 | 0 | 0 |
| Omløpsmidler | | | | |
| | Kundefordringer | 2 685 879 | 0 | 2 685 879 |
| | Andre fordringer | 391 265 | 391 265 | 0 |
| | <i>Sum</i> | 3 077 144 | 391 265 | 2 685 879 |
| Langsiktig gjeld | | | | |
| | Annen langsiktig gjeld | 0 | 0 | 0 |
| | <i>Sum</i> | 0 | 0 | 0 |
| Kortsiktig gjeld | | | | |
| | Leverandørgjeld* | -93 853 | 0 | -93 853 |
| | Skyldig skattetrekk | -8 817 225 | -8 817 225 | 0 |
| | Skyldige offentlige avgifter | -23 944 | -23 944 | 0 |
| | Annen kortsiktig gjeld | 14 333 | 14 333 | 0 |
| | <i>Sum</i> | -8 920 689 | -8 826 836 | -93 853 |
| Sum | | -5 843 545 | -8 435 571 | 2 592 025 |

6.2.4 Bruk av fullmakter

Luftfartstilsynet har i tildelingsbrevet for 2021 mottatt følgende fullmakter:

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

Luftfartstilsynet har i 2021 inngått følgende nye kontrakter:

| Inngåtte avtaler i 2021 | Leveranse |
|-------------------------|---|
| BDO AS | Implementering av ny driftsmodell IKT |
| Safetec AS | Sikkerhetsstudie for innlands helikoptre II |

- **Fullmakt til å overskride driftsbevilgningen mot tilsvarende merinntekter**

Luftfartstilsynet hadde for 2021 mindreutgift på driftsbevilgningen på kapittel 1313, post 01. Vi har søkt SD om overføring av ubrukt bevilgning for kapittel 1313, post 01, justert for merinntekter på kapittel 4313, post 01, og merinntekter 4313, post 02, på til sammen kr 12 955 250. Dette utgjør maksimalbeløpet på 5 % av opprinnelig bevilgning.

7 Vedlegg

7.1 Overordnede risikovurderinger

7.1.1 Bakgrunn

I 2021 har vi systematisk gjort risikovurdering og målstyring opp mot Luftfartstilsynets to hovedmål med underliggende mål og prioriteringer. Dette har bidratt til at vi leverer på de målene som er satt.

7.1.2 Risiko knyttet til hvert mål, delmål og intern risikostyring

Samtlige risikoer har blitt risikovurdert separat. De områdene i den interne risikostyringen som ikke har endt opp i grønt område har vi jobbet for å redusere sannsynligheten for at risiko skal inntreffe. Jevnlige risikovurderinger har gjort at vi til enhver tid har hatt søkelys på de kritiske risikoområdene i Luftfartstilsynet.

7.1.3 Luftfartstilsynets samfunnsoppdrag og mål

Hovedmål 1

| Inndeling | Mål og prioriteringer | Risikovurdering (grønn, gul, rød) |
|-----------|---|-----------------------------------|
| H1 | Tilfredsstillende sikkerhetsnivå i norsk luftfart | |
| 1.1 | Tilfredsstillende sikkerhetsnivå for: | |
| 1.1.1 | 1) Persontransport FAR-verdi i perioden 2017–2026 < 2 omkomne per hundre millioner personflytimer. | |
| 1.1.2 | 2) Tunge, kommersielle fly Ulykkesfrekvens i perioden 2017–2021 < 0,2 ulykker per hundre tusen landinger | |
| 1.1.3 | 3) Lette, kommersielle fly Ulykkesfrekvens i perioden 2017–2021 < 1 ulykke per hundre tusen landinger | |
| 1.1.4 | 4) Offshore helikopter Ulykkesfrekvens i perioden 2017–2021: ingen ulykker | |
| 1.1.5 | 5) Innlands helikopter Ulykkesfrekvens i perioden 2017–2021 < 1 ulykke per 100 000 landinger | |
| 1.1.6 | 6) GA (privatflyging) a) Ulykkesfrekvens i perioden 2019–2028 < 60 ulykker per 100 000 flytimer for privat, selvbygget 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 i perioden 2019–2028 < 2 fatale ulykker per 100 000 flytimer for mikrofly. | |
| 1.2 | Risikobasert tilsyn med aktørene | |
| 1.3 | God sikkerhetsdialog med aktørene | |

Hovedmål 2

| Inndeling | Mål og prioriteringer | Risikovurdering (grønn, gul, rød) |
|-----------|---|--------------------------------------|
| H2 | Effektive tjenester tilpasset brukernes behov | |
| 2.1 | Effektive og digitaliserte tjenester | |
| 2.2 | God forvaltningskvalitet | |
| 2.3 | God tilgjengelighet til flysikkerhetsinformasjon, tilpasset brukernes behov | |