



Luftfartstilsynet

ÅRSRAPPORT 2018

“Luftfartstilsynet har hovedansvaret for tilsynet med norsk luftfart. Tilsynet skal være en aktiv pådriver for sikker og samfunnsnyttig luftfart i tråd med overordnede målsetninger for regjeringens samferdselspolitikk.”

(jf. Instruks for Luftfartstilsynet av 12. juni 2009)



Bodø
04/2019

Foto:
Svein-Eirik
Ditlevsen



Foto: Bjørn-Hugo Pettersen

INNHALDSFORTEGNELSE

1. Leders beretning	4
2. Introduksjon til virksomheten og hovedtall	6
2.1 Virksomheten og samfunnsoppdraget.....	6
2.2 Organisasjon og ledelse	6
2.3 Presentasjon av utvalgte hovedtall.....	8
2.3.1 Nøkkeltall	10
2.3.2 Indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet.....	10
3. Årets aktiviteter og resultater	11
3.1 Sikkerhet i norsk luftfart	11
3.1.1 Ressursbruk	11
3.1.2 Prosesser for styring av flysikkerhet.....	11
3.1.3 Sikkerhetsinformasjon basert på innrapporterte ulykker og hendelser	11
3.1.4 Sektorvis vurdering av sikkerhetstilstanden	13
3.2 Leveranser innen ulike fagdomener	17
3.2.1 Flyoperativt område	17
3.2.2 Ubemannet luftfart.....	18
3.2.3 Luftdyktighet	19
3.2.4 Utdanningsområdet.....	19
3.2.5 Flymedisinsk område	20
3.2.6 Arbeidsforhold i luftfarten.....	20
3.2.7 Flyplass – og flysikring	21
3.2.8 Security.....	22
3.2.9 Økonomiske tilsyn	22
3.2.10 Human factors	22
3.2.11 Andre forhold.....	23
3.3 Samfunnsikkerhet og beredskap	24
3.3.1 Oversikt over risikobildet.....	24
3.3.2 Sikring av kritiske objekter, systemer og funksjoner	24
3.3.3 Krisehåndtering og øvelser.....	24
3.3.4 Cyber security	24
3.4 Regelverksarbeid og internasjonalt arbeid	25
3.4.1 EØS-arbeid	25
3.4.2 Nasjonale regelverksprosesser.....	26
3.4.3 Internasjonalt arbeid.....	26
3.4.4 Samarbeid med andre europeiske luftfartsmyndigheter.....	28
3.5 Samfunnsnytte.....	28
3.5.1 Omstilling til luftfart basert på null-/lavutslippsteknologi	28
3.5.2 Miljøbelastning fra flystøy	29
3.5.3 Digitalisering.....	29
3.5.4 PALII.....	29
3.5.5 Sivilt/militært luftromssamarbeid.....	30
3.5.6 Bruk av reaksjoner ved overtredelser av luftfartsregelverket	30
3.6 Målrettet informasjonsarbeid / Flysikkerhetsformidling.....	31
4. Styring og kontroll i virksomheten	32
4.1 Ressurser, rammefaktorer og effektivitet	32
4.2 Risikostyring og internkontroll.....	33
4.3 Statlige fellesføringer og øvrige forhold knyttet til personell.....	34
5. Vurdering av framtidssiktene	37
5.1 Økt konkurranse.....	37
5.2 Klimavennlig luftfart.....	37
5.3 Cyber security.....	38
5.4 Digitalisering.....	38
5.5 Ubemannet luftfart	38
6. Årsregnskap	39
6.1 Ledelsens kommentar til årsregnskapet 2018	39
6.2 Årsregnskap	40
6.2.1 Prinsippnote til årsregnskapet.....	40
6.2.2 Bevilgningsrapportering	41
6.2.3 Artskontorrapportering.....	43
7. Vedlegg	46
Vedlegg 1 Oversikt over tilsyn utført i 2018.....	46
Vedlegg 2 Status for arbeidet med rapporter og tilrådinger fra havarikommisjoner mv.	47
Vedlegg 3 Oversikt over ansatte fordelt på kjønn, stillingskategorier og lønn	48

1. LEDERS BERETNING

Det ble i 2018 registrert om lag 400.000 flygninger i Norge. Dette inkluderer både kommersielle og private flygninger. Det er 0,4% færre flygninger i 2018 enn året før. Likevel har aktiviteten i Luftfartstilsynet (LT) vært høy i 2018, og de fleste målene som er satt gjennom instruks og tildelingsbrev for året er nådd. LTs egne, langsiktige utviklingsmål er også i ferd med å bli realisert.

Luftfarten i Norge har vært preget av ny teknologi, og for eksempel er antall registrerte droneoperatører i Norge økt med 57% i 2018. Det er nå 6.201 godkjente operatører i Norge. For tre år siden var det 434.

Fokuset på utslipp av klimagasser fra luftfarten er fortsatt stort, og LT har i samarbeid med Avinor og på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, startet arbeidet med å utvikle et program for å legge til rette for introduksjon av elektriske fly i kommersiell luftfart.

Gjennom 2018, og særlig i forbindelse med NATO-øvelsen "Trident Juncture" i oktober og november mottok LT flere rapporter om satellittbaserte navigasjonssystemer for fly som var satt helt eller delvis ut av drift, såkalt "jamming" og "spoofing". Dette er hendelser som i gitte tilfeller kan utgjøre en økt risiko for flysikkerheten, og en utvikling som LT følger nøye. I første omgang handler det om å varsle operatørene om denne type hendelser og hvor de finner sted, slik at de kan iverksette adekvate tiltak for å opprettholde flysikkerheten. Også i et bredere perspektiv er IKT-sikkerhet viktig for luftfarten, og mange av tiltakene som fremkommer i regjeringens nasjonale strategi for digital sikkerhet er relevante for norsk luftfart. LT vil derfor fortsette å kartlegge nivået for IKT-sikkerhet innen luftfarten i 2019 og hvilket

handlingsrom man har for å føre tilsyn med dette viktige området.

Alle lovpålagte tilsyn i 2018 er gjennomført. LT utarbeider løpende en risikoprofil for hver av de største og mest sentrale aktørene i norsk luftfart. Profilen er basert på operatørens sikkerhetsytelse og risikoeksponering. Arbeidet med å videreutvikle risikoprofilering vil fortsette inn i 2019. Basert på den kunnskapen LT har om operatørene, er det godt samsvar mellom risikoeksponering og sikkerhetsytelse hos operatørene i Norge.

Det var totalt 17 ulykker i norsk luftfart i 2018, to færre enn året før. Det var i alt syv omkomne og en alvorlig personskade i 2018. 10 av de 17 ulykkene og alle de fire fatale ulykkene var i privatflysegmentet, inkl. seilfly, mikrofly og gyrokofter. Selv om det aksepteres en høyere risiko i privatflysegmentet enn innen kommersiell luftfart, er sikkerhetsutviklingen de senere årene for privatflysegmentet negativ. LT vil derfor fortsatt følge utviklingen nøye.

Det var 37 personskader i luftfarten i fjor, seks flere enn året før. Dermed flatet den positive trenden for personskader ut i 2018. Det var over 26 mill. passasjerer i kommersiell ruteflygning i 2018, og kun en lettere skade blant alle disse passasjerene. Til tross for ulykkene, hendelsene og personskadene er det LTs vurdering at flysikkerheten i Norge

er på et akseptabelt nivå.

Internt har LT også i 2018 vært preget av omorganiseringen som ble gjennomført i 2017. LT har nå bedre kontroll og styring på hva som utføres, og hvilke resultater som oppnås. Gjennom året har vi også opparbeidet oss en bedre oppfatning av sikkerhetstilstanden hos operatørene enn det som var tilfelle tidligere. LT tilstreber å standardisere sine prosedyrer og oppgaveløsning. I 2018 har man særlig vektlagt å standardisere tilsyns- og regelverksprosessen. Som en følge av dette arbeides det nå mer effektivt. Det blir mer forutsigbart for de det blir ført tilsyn med, og større grad av standardisering vil gi bedre forvaltningspraksis i LT.

I 2018 utvidet LT sin digitale løsning med å kunne ta teorieksamen hos en av Statens vegvesens i alt 70 stasjoner til også å omfatte privatflygere. Dette er ressursbesparende for både LT, flyskolene og den enkelte kandidat. Tidligere har droneoperatører fått tilgang til å ta sine eksamener her. Også innenfor andre områder, som f.eks. registrering av kommersielle piloters kompetanse, er arbeidsoppgavene automatisert og digitalisert. Dette arbeidet vil fortsette i 2019.

Saksbehandlings- og responstid innen flymedisin har vært for lang i 2018, og da særlig med hensyn til friskmelding av piloter som kan føres tilbake til aktiv tjeneste. LT er fullt ut oppmerksom på de ulemper og negative konsekvenser dette medfører både for den enkelte pilot og for flyselskapene. Det er iverksatt tiltak, bl.a. omfordeling av interne ressurser, for å redusere saksbehandlingstiden.

LT har ambisjon om å ha en bred dialog med aktørene i norsk luftfart om flysikkerhet og hvordan denne kan forbedres ytterligere. LT ønsker derfor å tilgjengeliggjøre den informasjon, kunnskap og erfaring man innehar om flysikkerhetsarbeidet til flest mulig aktører. Dette arbeidet har ikke kommet så langt som ønskelig i 2018.

LT har i 2018 disponert i alt 230 mill. kroner, inkludert 3,74 mill. kroner i overført bevilgning fra 2017. Gebyrinntekter fra luftfartsaktører knyttet til tilsyns- og godkjenningsaktiviteter utgjorde 135,8 mill. kroner i 2018. Budsjetttrammen for 2018 er i all hovedsak anvendt for å oppfylle instruksjonen, og for å utføre de

oppgaver som pålegges av departementet i tildelingsbrevet for året og gjennom løpende dialog. LT har ingen disponible midler som søkes overført til 2019.

LT realiserte en produktivetsgevinst på 1,54 mill. kroner i 2018. Dette er oppnådd gjennom effektivisering og standardisering av arbeidsprosesser, økt bruk av digitalisering, hard prioritering av hva som skal gjøres av administrative oppgaver og stram økonomisk styring. Ved utgangen av 2018 hadde LT 185 ansatte. Hvis man trekker fra vakanser, sykefravær og permisjoner tilvarer dette 167 årsverk. Det er en økning på ett årsverk sammenlignet med 2017. Det er i 2018 arbeidet med å anskaffe

“Internt har LT også i 2018 vært preget av omorganiseringen som ble gjennomført i 2017. LT har nå bedre kontroll og styring på hva som utføres, og hvilke resultater som oppnås”

og implementere bedre løsninger for både ressurs- og kompetansestyring. For en kompetanseorganisasjon som LT med begrenset tilgang på relevant kompetanse innen enkelte områder, er det av vital betydning og ha god oversikt over egen kompetanse og ressursbruk. Implementering av nye systemer for dette har tatt lengre tid enn forutsatt, men vil være på plass i 2019.

LT har i 2018 løst et bredt spekter av oppgaver, og oppgaveporteføljen er økt i 2018. Vi er også tilført ressurser for å ivareta disse oppgavene. I takt med økende bruk av ny teknologi, økt konkurranse innen flere nye områder av luftfarten, nye regelverkskrav og en stadig økende grad av internasjonalisering, forventes det at omfanget av oppgaver vil øke ytterligere i 2019. LT anser at man har en god dialog med oppdragsgiver om dette, og kombinert med harde prioriteringer, reduksjon av ønskelige, men ikke absolutt nødvendige oppgaver, og ytterligere intern effektivisering og virksomhetsstyring, anses etatens evne til å nå sine fastsatte mål, også på lengre sikt, som tilfredsstillende.



Bodø, 15. mars 2019

Lars Kobberstad
luftfartsdirektør

2. INTRODUKSJON TIL VIRKSOMHETEN OG HOVEDTALL

2.1 Virksomheten og samfunnsoppdraget

LT er en offentlig myndighet underlagt Samferdselsdepartementet. Vi har hovedansvaret for tilsynet med norsk sivil luftfart, samtidig som vi er fagdirektorat for departementet. Vi er en aktiv pådriver for sikker og samfunnsnyttig luftfart i tråd med overordnede målsetninger for regjeringens samferdselspolitikk. LT er også tillagt ansvar for å føre tilsyn med arbeidsmiljøet for flygende personell og for å føre Norges luftfartøyregister.

LTs virksomhet styres gjennom instruks, årlig tildelingsbrev, etatsstyrings-møter og løpende dialog med Samferdselsdepartementet, og har i 2018 arbeidet med følgende hovedmål:

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

LT har nådd de fleste av målene som ble satt av Samferdselsdepartementet gjennom instruks og tildelingsbrev for 2018. Dette

gjelder også tilsynets egne mål.

LTs kjerneoppgaver er:

- Tilsyn
- Godkjenning
- Regelverk
- Safety Promotion
- Samfunnssikkerhet og beredskap

LT har gjennom året tatt ytterligere steg mot en mer risiko- og ytelsesbasert tilnærming til sine oppgaver. Dette er også en forutsetning for å kunne løse stadig nye og mer omfattende oppdrag, samtidig som vi skal møte kravene til høyere effektivitet og produktivitet.

2.2 Organisasjon og ledelse

Luftfartsdirektør Lars Kobberstad utøver den daglige ledelsen av LT. Virksomheten består av fem avdelinger med i alt ti seksjoner. Hver avdeling ledes av en avdelingsdirektør. Luftfartsdirektør og avdelingsdirektørene utgjør ledergruppe og kriseledelse. LTs ansatte har kompetanse innen offentlig forvaltning, administrasjon, flysikkerhetsstyring og konkrete flyfaglige områder.

Kjønnsfordelingen var 59,5 prosent menn og 40,5 prosent kvinner. Ledergruppen har en kjønnsfordeling på 42,8 prosent menn og 57,2 prosent kvinner. Turnover for 2018 var 4,4 prosent eksklusivt pensjonsavgang, og 6,6 prosent inklusivt pensjonsavgang. Det totale sykefraværet for 2018 var på 4,7 prosent, hvorav langtidsfravær utgjorde 3 prosent.

LT har til enhver tid to lærlinger, i henholdsvis IKT- og kontorfag.

ORGANISASJONSKART

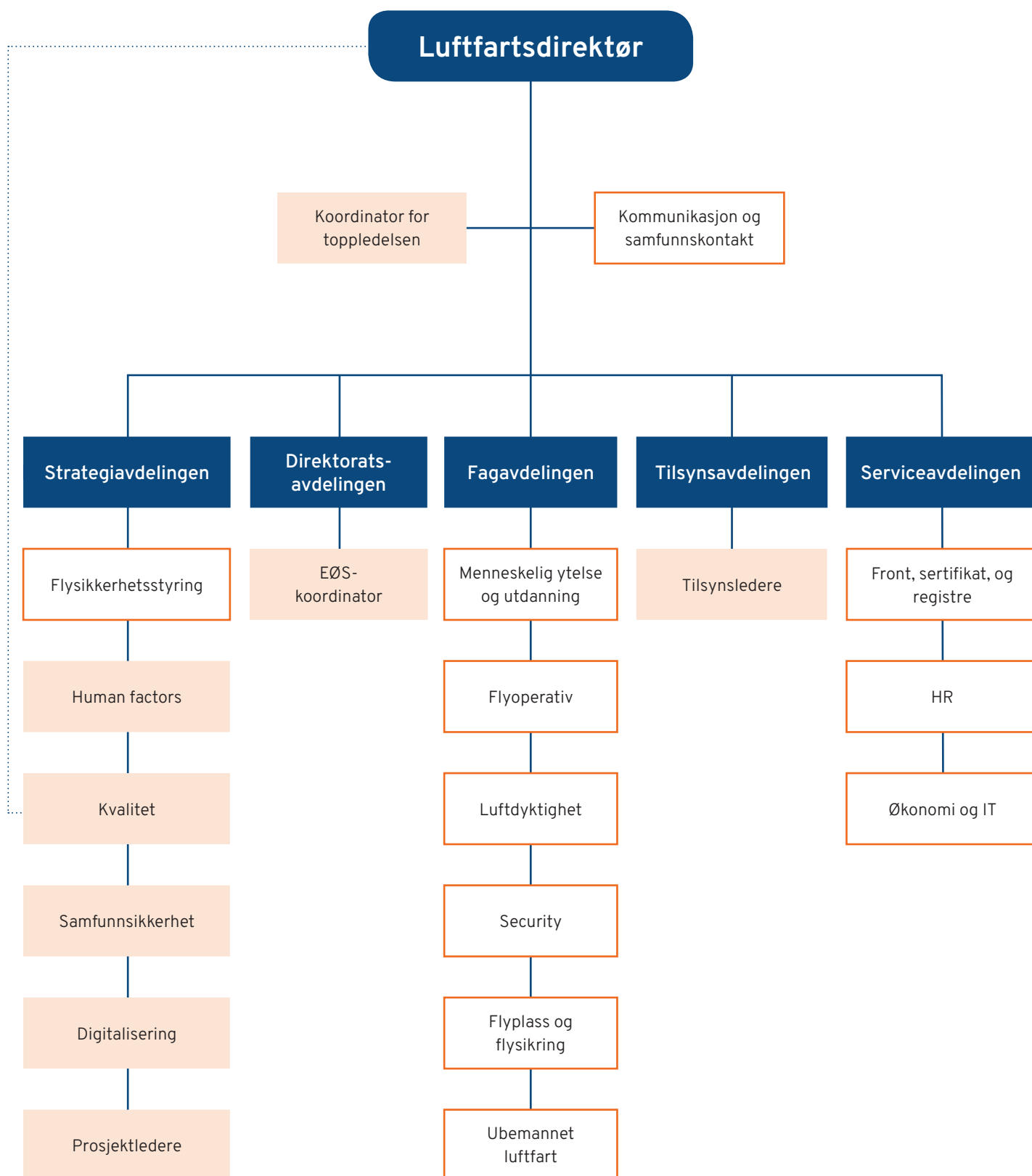


Foto: Luftfartstilsynet



2.3 Presentasjon av utvalgte hovedtall

Luftfartstilsynet har oppgaver innenfor flere felt tilsyn: godkjenning, regelverk, safety promotion og samfunnsikkerhet og beredskap. Antallet aktører og interessenter er med på å bestemme vår totale oppgaveportefølje. På neste side fremkommer utvalgte hovedtall som gjenspeiler dette.

65 organisasjoner innen
luftdyktighet, produksjon
og vedlikehold

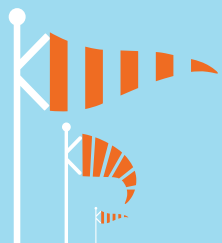
2017: 70
2016: 82



816 motordrevne fly
282 helikopter
149 seilfly/motorseilfly
19 ballonger

2.357
sertifikater for piloter
innen kommersiell
luftfart

2017: 2.367
2016: 2.423



1.081 flyteknikere
581 flygeledere
59 flyleger
218 kontrollanter

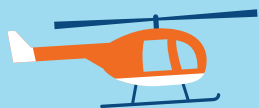


791 tilsyn

2017: 649
2016: 672

653 tilsynsobjekter
innen security

2017: 639
2016: 700



1.411
sertifikater for
allmennflygere

2017: 1.464
2016: 1.400

17 flyskoler

2017: 16
2016: 16

Innsynsbegjæringer
3.042

2017: 2.823
2016: 4.967

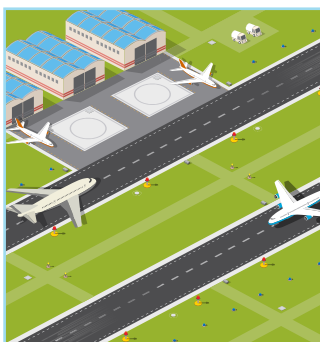
Innkomne dokumenter
15.874

2017: 15.526
2016: 12.082



Antall registrerte
ulykker og hendelser:
9.561

2017: 7.428
2016: 7.749



Innkomne e-poster
23.992

2017: 23.906
2016: 25.397



6.201 godkjente
droneoperatører, hvor
av **290** RO2+RO3
operatører

2017: 3.959
2016: 400

71 lufthavner og
flyplasser
40 helikoper og
helikopterlandingsplasser
11 tjenesteytere for
flysikring

950
trafikktilatelser

2017: 930
2016: 875

24 fly- og
helikopterselskaper

2017: 25
2016: 29

Søknader om
bakgrunnssjekk:
12.153 personer

2017: 11.479
2016: 9.379

> Antall årsverk

Luftfartstilsynet har hatt en netto økning i faktiske årsverk fra 2017 til 2018. Økningen skyldes færre vakante stillinger, samt ansettelse av nye medarbeidere innenfor områdene security, IKT-sikkerhet og ubemannede luftfartøy (droner).

> Samlet tildeling

Samlet tildeling post 01 – 99 har økt med 4,8 millioner fra 2017 til 2018 som skyldes satsing på områdene security, IKT-sikkerhet og ubemannede luftfartøy (droner).

> Utnyttelsesgrad av bevilgningen

Nøkkeltall for utnyttelsesgrad av bevilgningen viser at Luftfartstilsynet har hatt en økning på 1,4% fra 2017 til 2018 som skyldes økte utgifter til lønn og drift. Utnyttelsesgrad på 99,3% viser at budsjettsituasjonen er blitt strammere.

> Driftsutgifter

Driftsutgifter har økt med 9,9 millioner fra 2017 til 2018, dette tilsvarer 4,5% økning. Dette skyldes i hovedsak økte lønnskostnader samt økte kostnader til husleie og IT løsninger.

> Lønnsandel av driftsutgifter

Lønnsandel av driftsutgifter har en økning på 0,1% fra 2017 til 2018.

> Lønnsutgift per årsverk

En sammenligning av lønnsutgift per årsverk for 2017 og 2018 viser en økning på kroner 36.125 per årsverk. Dette gjenspeiler at Luftfartstilsynet rekrutterer inspektørstaben fra privat flyindustri og at vi opplever et lønnspress for å kunne være konkurransedyktige. Færre administrative stillinger er også med på å øke lønnsutgift per årsverk, da disse stillingene gjennomsnittlig ligger lavere lønsmessig.

> Reiseutgifter

Totale reiseutgifter har økt lite fra 2017 til 2018, og tar vi hensyn til prisstigning har vi en reell nedgang i reiseutgifter. Dette gjenspeiler at vi budsjetterer stramt og fokuserer på å reise så billig som mulig. Luftfartstilsynet har streng prioritering av reiseaktivitet og slår sammen tilsynsreiser for å redusere kostnader. Det har også vært nødvendig å redusere internasjonal deltakelse og planlagte kompetansetiltak.

2.3.1 Nøkkeltall

LT tildeles driftsbudsjett og inntektskrav årlig gjennom statsbudsjettet. Nedenfor følger en oversikt over nøkkeltall, med påfølgende kommentarer.

Nøkkeltall	2016	2017	2018
Årsverk	162	166	167
Samlet tildeling*	198 403 000	224 219 000	229 081 000
Utnyttelsesgrad av bevilgningen**	97,2%	97,9%	99,3%
Driftsutgifter	186 001 055,00	219 125 653	228 924 065
Lønnsandel av driftsutgifter	73,4%	73,0%	73,1%
Lønnsutgifter pr årsverk	842 918	964 684	1 000 809
Konsulentutgifter	5 350 245	8 929 299	8 438 341
Konsulentandel av driftsutgifter	3,0%	4,0%	4,0%
Reiseutgifter	14 250 154	15 230 292	15 302 639
Reiseutgifter per årsverk	87 964	91 749	91 633

*Tall for 2017 og 2018 påvirkes av at utgifter til pensjon ble synlig i vårt regnskap. Dette medfører større utgifter til lønn og større totale utgifter, enn i 2016.

**Nøkkeltall for utnyttelsesgrad er endret for årene 2016 og 2017. Dette for å tilpasse tall for 2018 som tar med totale utgifter (inkl. kostnader til investering)

2.3.2 Indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet

Økningen i årsverksutgiften i 2018, KPI1, skyldes de ordinære lønnsoppgjørene, samt at vi stadig oftere ser at vi må tilby høyere lønn til eksisterende ansatte og for å rekruttere innenfor enkelte faggrupper. Økningen i administrative utgifter per årsverk skyldes økte kostnader til husleie og IT-løsninger.

Det vises for øvrig til kapittel 4.1 hvor ressurser, rammefaktorer og effektivitet omtales nærmere.

KPI	Indikatorer	2016	2017	2018
KPI1	Årsverksutgift	842 918	964 684	1 000 809
KPI2	Totalutgift per årsverk	1 193 874	1 333 571	1 375 519
KPI3	Lønnsutgiftsandel av totale utgifter	71%	72%	73%
KPI4	Andel administrative utgifter	18%	19%	19%
KPI5	Administrative utgifter per årsverk	210 721	257 034	267 722

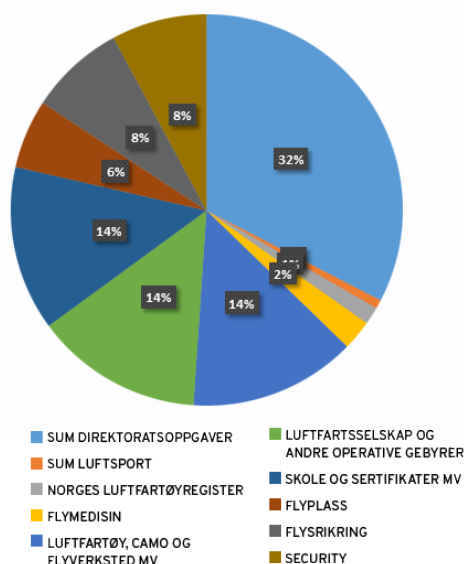
3. ÅRETS AKTIVITETER OG RESULTATER

3.1 Sikkerhet i norsk luftfart

3.1.1 Ressursbruk

Luffartstilsynets ressursbruk de siste årene fordeler seg på fagområdene som vist i diagram. Fremover vil droneområdet også komme inn i diagrammet med et økende ressurspådrag. Fordeling av oppgaver innenfor de forskjellige fagdomenene varierer mye. Noen områder, som f.eks Security har en stor andel tilsynsvirksomhet og lite ressursbruk på godkjenningssaker. Andre områder som flyoperativt og flysikring har en stor andel godkjenningssaker, både initiell godkjenning av store organisasjoner men også mange re-godkjenningssaker som krever mye ressurser. Ressursbruk prioriteres til å dekke lovpålagt tilsynsvirksomhet og til å sørge for at Luffartstilsynet ikke forsinker godkjenningssaker utover vanlig saksbehandlingstid. En stor del av ressursbruk i en godkjenningssaker går til veiledning av operatørene i søknadsprosessen og dette skjer fortløpende inntil komplett søknad er på plass. Regelverksarbeid og safety promotion må i perioder prioriteres ned for å holde tilsynsvirksomhet og saksbehandlingstid på et akseptabelt nivå.

Ressursbruk fordelt på områder



3.1.2 Prosesser for styring av flysikkerhet

Vi har gjennom året videreutviklet arbeids- og styringsprosesser for flysikkerhetsstyring (*Safety Risk Management, SRM*). Gjennom året har denne organiseringen funnet en form og et innhold som setter oss i stand til å ivareta vårt ansvar, slik det fremkommer i det norske og det europeiske flysikkerhetsprogrammet. En første versjon av den nasjonale flysikkerhetsplanen er tilgjengelig på våre nettsider. Det konkrete innholdet er fire sikkerhetstema som det skal arbeides videre med:

- Farlig gods
- Fatigue
- Rullebaneinntregning
- Av-/antiising

Arbeidet handler i stor grad om kartlegging. Unntaket er fatigue, der både *safety promotion* og tilsynsaktiviteter er utført for å adressere tilstanden, og regelverksarbeid er planlagt. Vi tar i bruk ulike virkemidler, avhengig av problemstillingen, i tråd med føringene som er lagt i det norske flysikkerhetsprogrammet. I arbeidet med kartlegging av spesifikke sikkerhetstema opplever vi positiv respons i kontakt med aktørene. De er sentrale medspillere i arbeidet, og et av suksesskriteriene i flysikkerhetsarbeidet er god dialog med dem. Arbeidet krever god koordinering i våre eksternt rettede aktiviteter, og konkrete forbedringer på dette området står på planen for 2019. Målet er å skape en felles forståelse for de viktigste utfordringene i norsk luftfart.

Arbeidet med å utvikle et verktøy for innsamling, overvåkning og analyse av sikkerhetsinformasjon har tatt lengre tid enn forutsatt. Dette arbeidet ble intensivert høsten 2018 og vil fortsette i 2019. Den interaktive visualiseringen av flysikkerhetsinformasjon på vår internettside vil fortsette til neste år.

3.1.3 Sikkerhetsinformasjon basert på innrapporterte ulykker og hendelser

I 2018 var det totalt 17 ulykker i norsk luftfart, fire av dem medførte tap av i alt syv menneskeliv.

Ulykker i	2018	2017
Sektor		
Ruteflyging	2	
Kommersielle fly	1	1
Offshore		
Innlands helikopter	2	3
Privatflyging	11	13
RPAS (droner)	1	2
Totalt	17	19

“Det er i 2018 rapportert inn 9.561 saker i nasjonal database over luftfartsulykker og -hendelser. Antall saker har steget med 28,7%”

Innenfor rutenflyging ble det registrert to ulykker. I den ene ulykken falt et besetningsmedlem ut av et fly mens det sto i ro, og skadet foten. Den andre ulykken skjedde på Gardermoen, da en Boeing 787 traff en lysmast under taksing. Ingen personer ble skadet.

Innenfor sektoren annen kommersiell luftfart var det en ulykke på Sola flyplass. Understellet på en Beech 200 kollapset under landing. Dette førte til lettere skader på flyet, men ingen personskader. Det var ingen ulykker i sektoren offshore helikopter.

Sektoren innlands helikopter hadde to ulykker, men ingen av dem førte til personskader. I den ene ulykken traff helikopterets rotorblad en container under landing. Den andre ulykken skjedde under reindring, da et helikopter kom ut for sterk vind med turbulens. Helikopteret landet på en steinmur og fikk betydelige skader.

Innenfor privatflyging var det elleve ulykker. I fire av disse ulykkene omkom til sammen syv personer. De syv øvrige ulykkene førte ikke til tap av menneskeliv. En av de fatale ulykkene skjedde i Svolvær da et privat motorfly mistet høyde etter avgang og styrtet i havet. To personer omkom. En fatal ulykke skjedde i Meråker, da et privat motorfly havarerte i ulendt terreng og tett skog. To personer omkom. Videre var det en fatal ulykke med et privat motorfly som drev reingjeting i Gildeskål kommune. Her omkom to personer. Den fjerde fatale ulykken skjedde med et privat gyrokopter der en person omkom.

Som en følge av flere fatale ulykker valgte Norges Luftsportforbund i august å sette samtlige mikroflygere på bakken inntil prioriterte sikkerhetstiltak var blitt gjennomført. LT støttet beslutningen og er tilfreds med tiltakene som ble iverksatt. LT har hatt god dialog med Statens Havarikommisjon for Transport i etterkant av ulykkene. Vi følger opp tilrådingene etter ulykkene og jobber målrettet med sikkerhetstiltak.

I de syv ikke-fatale ulykkene innen privatflyging ble tre personer lettere skadd. En personskade oppsto da et privat helikopter mistet kontroll under landing og helikopteret veltet. Tre av ulykkene var med privat motorfly, to av dem skjedde under landing og en under avgang. Det var en ulykke med et privat seilfly som landet utenfor rullebanen. De to siste ulykkene skjedde med mikrofly. I det ene tilfellet krasjlandet mikroflyet på en bilvei. Ingen personer ble skadd. I det andre tilfellet måtte mikroflyet lande rett etter avgang, og to personer ble lettere skadd da mikroflyet veltet etter landing.

I tillegg har vi registrert en ulykke med drone. Det er grunn til å anta at det er en underrapportering av ulykker og hendelser knyttet til droner.

Rapportering

Det er for 2018 registrert 9.561 saker i nasjonal database over luftfartsulykker og -hendelser. Antall saker har steget med 28,7% sammenlignet med året før. Økt innrapportering av fatigue forklarer så godt som hele økningen. Vi har registrert nesten 3000 fatiguetilfeller for 2018. Vi har ikke grunnlag for å si at økt rapportering av fatigue kan forstås som økt forekomst av fatigue.

I begynnelsen av 2018 klargjorde vi overfor fly- og helikopterselskapene hvilke fatigue-relaterte saker som er omfattet av rapporteringsplikt. Dette, sammen med økt oppmerksomhet om fatigue, forklarer det økte antall rapporter.

Formidling av sikkerhetsinformasjon fra ulykker og hendelser

På LTs nettsider fins det oversikter som viser tilstand og utvikling for viktige aspekter av flysikkerhet, både helt overordnet (ulykker, personskader og skade på luftfartøy) og mer spesifikke temaer (fuglekollisjoner, fatigue, rullebaneinntrengning m.fl.).

Antall luftfartshendelser og -ulykker registrert i 2018 og 2017.

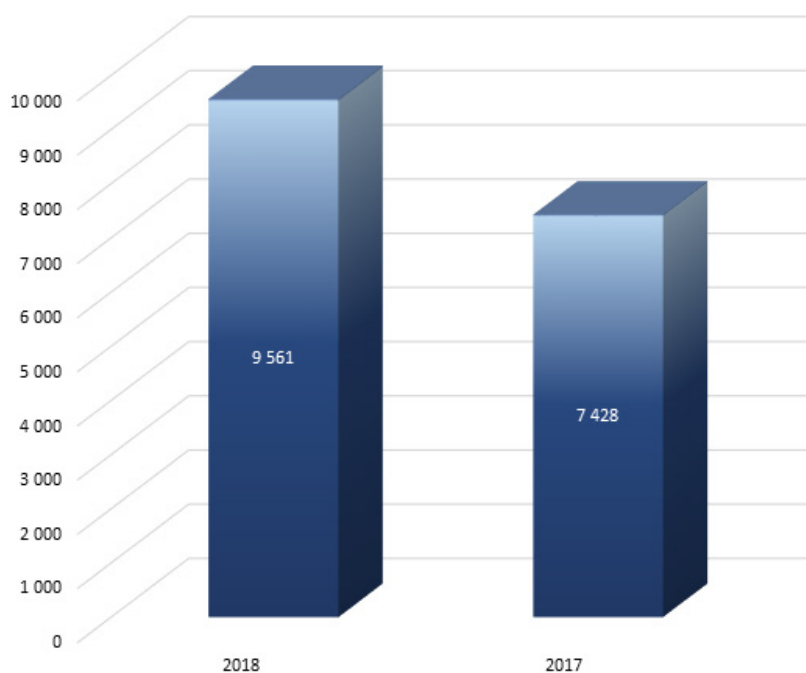




Foto: Colourbox.com

I 2019 blir det spesielt viktig å forberede overgang til ny, europeisk rapporteringsordning. Fra 2020 skal alle luftfartshendelser rapporteres direkte til en europeisk database. I dag rapporteres det til en nasjonal database og deretter videresendes informasjonen til den europeiske databasen. Dette medfører at vi må gjøre endringer i våre nasjonale, tekniske løsninger for hendelsesrapportering.

Status flysikkerhetsmål

I flysikkerhetsprogrammet av 27. juni 2017 framkommer det første settet av flysikkerhetsmål, som uttrykker en ambisjon om å redusere sannsynligheten for ulykker innen kommersiell luftfart med norske fly og helikoptre.

For perioden 2017-2021 sett under ett, skal ulykkesfrekvensen for tunge, kommersielle fly reduseres til under 0,2 mens ulykkesfrekvensen for lette, kommersielle fly og innlands helikoptre skal reduseres til under 1,0. Ulykkesfrekvensen beregnes som antall ulykker per 100 000 landinger. For offshore helikoptre er målet at det ikke skal skje noen ulykker i 2017-2021. Ser vi på årene 2017-2018, de første årene i målperioden, så tilfredsstillende ulykkesratene målene på alle områdene bortsett fra lette, kommersielle fly.

Tabellen under viser mål og resultater for ulykkesfrekvensen for de gitte delene av norsk, kommersiell luftfart.

Det er ikke fastsatt mål for ikke-kommersiell luftfart (inkl. privatflyging) eller utenlandsk luftfart i Norge.

Sektor	Mål for ulykkesfrekvens 2017-2021	Beregnet ulykkesfrekvens 2017-2018	Beregnet ulykkesfrekvens 2014-2018*
Tunge, kommersielle fly	0,2	0,13	0,12*
Lette, kommersielle fly	1,0	1,47	1,14*
Innlands helikoptre	1,0	0,9	1,09*
Offshore helikoptre	0,0	0,0	0,73*

* Foreløpige tall siden antall landinger i 2018 ikke er innhentet ennå. OBS: Bare ulykker med norske selskap/luftfartøy inngår i materialet, både hva gjelder mål og oppnådde resultater.

3.1.4 Sektorvis vurdering av sikkerhetstilstanden

LT har etablert en metode for å vurdere sikkerhetstilstanden hos de enkelte operatører i norsk luftfart ved å utarbeide en risikoprofil for den enkelte operatør.

LT har i første omgang prioritert arbeidet med implementering av modellen innenfor flyselskaper. Vi erfarer at det kan hentes ut verdifull informasjon som er direkte anvendbar ved prioritering av tiltak. Det gir også et godt grunnlag for å prioritere mellom operatørene. Dette bidrar til at LTs arbeid blir mer treffsikkert. I 2019 vil arbeidet innenfor "bakkebaserte" operatører, flyplasser og tjenesteytere, intensiveres slik at metoden kan tas fullt ut også innenfor disse områdene.

EASA har poengtert gjennom revisjonene av LT i høst at dette er en god løsning, i tråd med den forventningen EASA har til nasjonenes utvikling mot et mer ytelsesbasert regime. Vi ligger langt fremme i Europa når det kommer til utvikling og implementering på dette området.

LT har i 2018 presentert risikoprofiler for en rekke operatører. Hensikten med denne dialogen er å diskutere forbedringsområder. Tilbakemeldingene fra operatørene er så langt positive. Vi har i løpet av året videreutviklet metoden, spesielt med hensyn til å justere komponenter og kriterier vi vurderer operatørens kompleksitet og sikkerhetsytelse på. I praksis betyr det en forbedring av risikoprofilens kvalitet. Arbeidet skal slutføres og implementeres i 2019.

SAS ivaretas gjennom samarbeidet mellom norske, svenske og danske luftfartsmyndigheter i OPS-utvalget¹. LT har gjennomført totalt 75 tilsyn innen fagområdene operativ, luftdyktighet (hovedbaser, sekundærbaser, rutetilsyn m.m.) økonomi, security, samt helse/miljø og sikkerhet for flygende personell.

Sektoren er preget av høy kompleksitet, noe som stiller høye krav til sikkerhetsytelse hos flyselskapene. Tilsynsvirksomheten har hatt fokus på Management System for å vurdere hvor velfungerende sikkerhetsstyringssystemene er hos operatørene.

Flyselskapene gjør stadig endringer for å tilpasse seg konkurransesituasjon innen passasjertransport. LT har etablert tett dialog med selskapene blant annet med fokus på sikkerhetstilstanden. Sikkerhetstilstanden innenfor sektoren er akseptabel.

Sikkerhetstilstanden innenfor sektoren

Fixed wing andre

Sektoren består av 12 mindre flyselskaper og fem flyoperative treningsorganisasjoner.

LT gjennomførte 43 tilsyn i 2018.

Også i denne sektoren har vi hatt fokus på *Management System*. Sikkerhetsstyringssystem er etablert hos alle operatører, men har varierende grad av tilpasning, bruk og effektivitet sett i sammenheng med selskapenes operasjon. I de små og mellomstore selskapene er det vanlig at flere roller bekles av en person, noe som kan skape rollekonflikter. Vi erfarer ofte at viljen og ambisjonsnivået i forhold til å være i samsvar med krav er høyere enn det resultatene fra våre tilsynsaktiviteter faktisk viser. Det er ofte høyt fokus på selve operasjonen, mens formell styring, ledelse og dokumentasjon nedprioriteres.

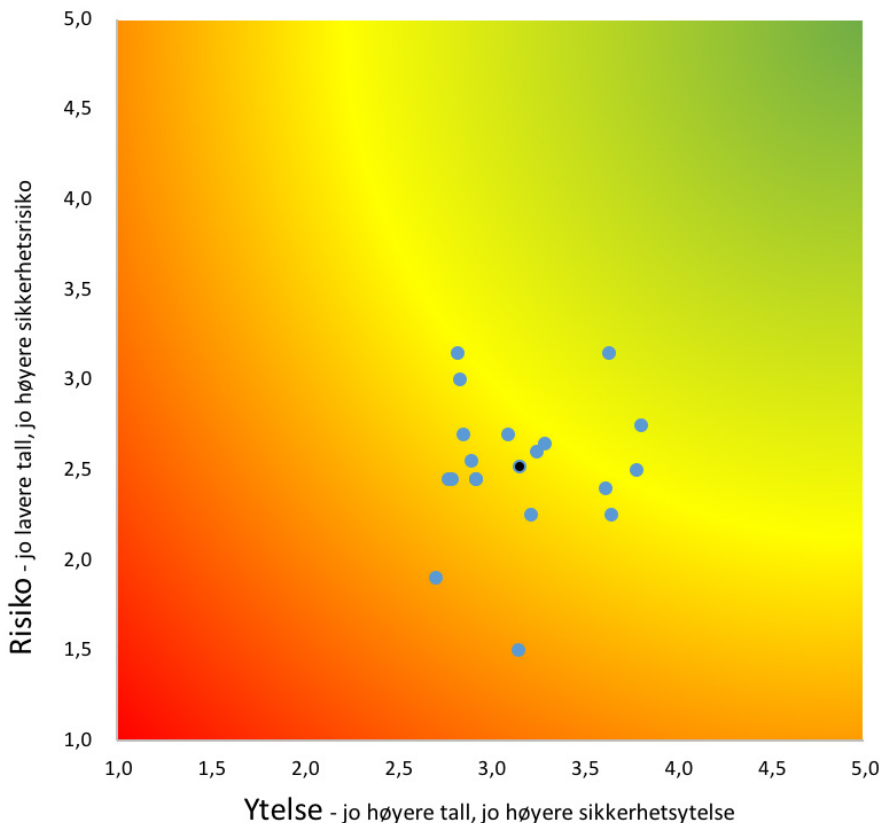
LT har regelmessig dialog med operatørene om status. Sikkerhetstilstanden innenfor sektoren er akseptabel.

Sikkerhetstilstanden innenfor sektoren

innenlands helikopter

Sektoren består av 13 helikopterselskaper, to treningsorganisasjoner og en statlig operatør. Det er stor variasjon i størrelse mellom operatørene, fra de minste med under 10 ansatte, til de største med opp mot 100 ansatte.

Det er i 2018 gjennomført totalt 98 tilsynsaktiviteter.



Risikoprofilen over gir uttrykk for en helhetlig vurdering av 18 operatørs kompleksitet og sikkerhetsytelse (i sum tilstand). Snittverdien for de 18 operatørene er representert i kartet med sort prikk: ytelse 3,2 og risiko 2,5. Sikkerhetstilstanden samlet sett anses tilfredsstillende.

Sikkerhetstilstanden innenfor sektoren tung kommersiell luftfart

Sektoren inneholder flyselskaper som ivaretar ruteflyging: Widerøe og Norwegian.

1. Det utarbeides egen årsrapport for OPS-utvalgets arbeid.

Operasjoner i dette segmentet er preget av høy risiko. Derfor har et av våre hovedfokus vært operatørens management system, spesielt risikostyring. De fleste avvik gjelder mangler i håndbøker, svakheter i sikkerhetsstyringssystemet, samt aktiv bruk av de muligheter sikkerhetsstyringssystemet gir for risikostyring.

LT tilstreber å påvirke operatørene til å drive med holdningsgjørende arbeid, samt ta i bruk ny sikkerhetsfremmende teknologi, som f.eks. simulator. Tilstanden innenfor sektoren er akseptabel.

Sikkerhetstilstanden innenfor sektoren offshore helikopter

Sektoren består av helikopteroperatørene CHC AS og Bristow Norway AS. Begge operatørene er multinasjonale selskap som driver helikopteroperasjoner i flere land. I Norge utfører selskapene utfører både tilbringerflygning, og flyging mellom offshore installasjoner. I tillegg utfører CHC redningstjenesten i Florø på oppdrag fra Justisdepartementet.

LT har gjennomført 26 tilsyn. Aktivitetene på norsk sokkel vurderes å ha en høy grad av kompleksitet.

Svært mange faktorer påvirker sikkerhetstilstanden innen offshoreflygning. Det er stadig økende krav til effektivisering og kostnadspress i bransjen. LT har fokus på dette i sin dialog med operatørene. Sikkerhetstilstanden i sektoren er akseptabel.

Sikkerhetstilstanden innenfor sektoren flyplass/flysikring og security-lufthavn

Sektoren omfatter ca. 120 lufthavner, flyplasser, sjøflyplasser, helikopterplasser, kontrollsentraler og andre anlegg. De to største lufthavnoperatørene er Avinor AS og Forsvaret, mens de to største tjenesteyterne innen flysikringstjenester er Avinor Flysikring AS og Avinor AS.

Det ble i 2018 gjennomført totalt 95 tilsynsaktiviteter innen sektoren. På flyplass-området ble det gjennomført 25 tilsynsaktiviteter og på flysikringsområdet ble det gjennomført 24 tilsynsaktiviteter. På security-området ble det gjennomført totalt 46 tilsynsaktiviteter. Tilstanden innenfor sektoren flyplass og flysikring vurderes som akseptabel.



Foto: colourbox.com

Sikkerhetstilstanden innenfor sektoren Security-Frakt

LT har en portefølje på omtrent 150 RA (*Regulated Agent*) og 290 KC (*Known Consigners*) innenfor frakt området. Antall aktører har vært stabilt de fem siste årene.

I 2018 ble det gjennomført 190 tilsyn.

Det er fremdeles noen utfordringer knyttet til kvalitetskontroll hos aktørene. Tilstanden innenfor sektoren er akseptabel.

Sikkerhetstilstanden innenfor sektoren Individuer (personer med rettigheter)

Det er gjennomført 86 tilsyn i sektoren.

Det ble i 2018 implementert en ny metode for planlegging av tilsynsaktivitet av flylegene. Dette gir et mer treffsikkert revisjonsprogram, der fokus rettes mot de individer som scorer høyest på risiko.

Programstyring som verktøy ble først ferdigstilt på slutten av 2018. Noen avklaringer og testing gjenstår før verktøyet kan tas i bruk. Når programstyring tas i bruk i tilsynsplanlegging, forventes det å ha tilsvarende effekt som tilsyn med flyleger har hatt. Risikoen innen sektoren er akseptabel.

Sikkerhetstilstanden innenfor sektoren allmennfly og luftsport

Sektoren allmennfly og luftsport omfatter all ikke-kommersiell flygning med fly og helikopter i tillegg til luftsportsaktiviteter som mikrofly, hang-/para-gliding, fall-skjermhopping, seilflygning, ballong og modellfly. Tilsyn med luftsport er delegert til Norsk Luftsportsforbund (NLF). LT

godkjenner og fører tilsyn med sikkerhetsstyringssystemet til NLF.

I 2018 ble det gjennomført 23 tilsynsaktiviteter innenfor denne sektoren. Det har vært for mange ulykker i sektoren i løpet av året.

Når det gjelder luftsportsområdet Mirkofly, gjennomførte LT et omfattende tilsyn av sikkerhetssystemet til NLF i 2018. Det ble avdekket store svakheter i systemet. LT er i tett dialog med NLF for å sikre at arbeidet mot denne delen av luftsporten følges opp. Sikkerhetstilstanden innenfor sektoren er akseptabel, sett i forhold til risikohierarkiet nedenfor.

LT er opptatt av at alle som deltar i denne aktiviteten er kjent med risikoen.

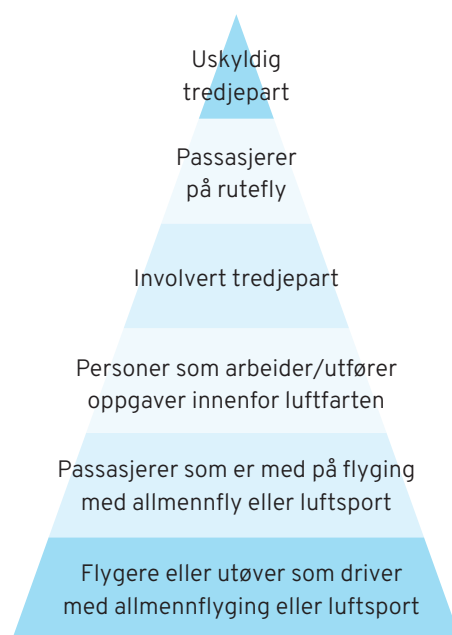




Foto: Svein-Eirik Ditlevsen.

3.2 Leveranser innen ulike fagdomener

3.2.1 Flyoperativt område

Alle lovpålagte tilsyn innenfor det flyoperative området er gjennomført i 2018.

Fixed wing

Babcock Scandinavian Air Ambulance vant med virkning fra 1. juli 2019 anbudet om ambulanseflyging for helseforetakene i Norge. Derfor har det i perioder vært nødvendig med særskilt oppfølging av Lufttransport AS, som mistet kontrakten. Oppfølgingen er utført i form av økt tilsynsvirksomhet, samt tett kontakt med ledelsen i selskapet, for å forsikre oss om at flysikkerheten blir ivaretatt på en god måte.

Godkjenningen av AOC og lisens for Babcock Scandinavian Air Ambulance ble ferdigbehandlet i februar 2019. Det er en stor og kompleks organisasjon som skal etableres. LT følger denne prosessen tett for å påse at overtakelsen og driftsstart skjer på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte.

Widerøe fikk i 2018 godkjenning for en utvidet AOC, da de innførte jetfly. Dette var en arbeidskrevende og tidskritisk prosess både for LT og Widerøe.

FlyViking AS og Hesnes Air innstilte sin drift i 2018.

Den nye forordningen for arbeids- og hviletidsbestemmelser har ført

til utfordringer, fordi regelverket på enkelte områder er uklart og leder til ulike fortolkninger. Det har også vært utfordrende at EASA har vært uklar i sin fortolkning, slik at operatørene stadig har vært nødt til å endre praksis. Dette følges opp av LT gjennom deltakelse i europeiske arbeidsgrupper.

Offshore helikopter

Innenfor offshore helikopter ble alle tilsyn utført som planlagt.

Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel (SF) avholdt fire ordinære møter i løpet av 2018.

Tema som har vært behandlet er:

- Operasjoner i Barentshavet
- Sameksistens med militærøvelse inkludert forstyrning av navigasjonssignaler
- Nasjonal implementering av HOFO regelverk og tilpasninger i en overgangsperiode
- Endring i nasjonal forskrift for operasjoner til helikopterdekk
- Rapport og tilrådingene etter ulykken ved Turøy
- Igangsettelse av ny helikoptersikkerhetsstudie HSS-4
- Sårbarhet på grunn av at operasjonene i hovedsak foregår med kun en helikoptertype

Det er gjennomført evaluering av sjøgangs- begrensninger for offshoreoperasjoner og prøveperioden videreføres i en sesong til.

Innlands helikopter

For innlands helikoptervirksomhet ble alle planlagte tilsyn utført, både varslede og uanmeldte.

I 2018 innstilte Fjord Helikopter sin drift mens en nye operatør, Arctic Aviation, fikk AOC og lisens.

En viktig arena for LTs arbeide innenfor sikkerhetsinformasjon og påvirkning er Flysikkerhetsforum for operatører av innlandshelikoptre (FsF). Et hovedformål med FsF er å skape en arena for utvikling av samarbeide mellom operatørene for øket fokus på sikkerhetsfremmende tiltak. Et vesentlig element er utveksling av sikkerhetsinformasjon og hendelsesdata mellom operatørene. Det er gjennomført tre to-dagers møter i FsF i 2018. Et fokusområde for 2019 er å fremme bruk av simulator. Det vil i løpet av 2019 komme en simulator for den mest brukte helikoptertypen i Norge (AS30) på markedet. FsF vil arbeide for felles utnyttelse av denne teknologien.

Alle sikkerhetstilrådingen etter SAFETEC rapporten i 2012/2013 er nå lukket.



Foto: Colourbox.com

Ramp inspeksjoner av utenlandske operatører

LTs aktivitet vedrørende SAFA/SACA inspeksjoner er styrket og organisert på en mer effektiv måte. I 2018 ble for første gang de europeiske kravene til antall inspeksjoner oppfylt. Ordningen fortsetter i 2019 og nytt europeisk regelverk er på plass fra årsskiftet.

Allmennfly og luftsport

Innenfor allmennfly og luftsport har LT prioritert tilsyn i felt, hvor vi gjennomfører inspeksjon av luftfartøy rett etter landing eller før avgang. Hensikten er å se at luftfartøyet er i forskriftsmessig stand, flygeren har gyldige rettigheter, og om flygingen skal bli/har blitt gjennomført i tråd med gjeldende regelverk. Det er gjennomført tilsyn på klubbnivå innenfor sikkerhetssystemene for fallskjermhopping og mikrofly. Det er benyttet risikobaserte metoder for å tilpasse tilsynene med disse aktivitetene.

Sikkerhetsformidling og holdnings- skapende arbeid i allmennfly- og luft- sportsmiljøet er et relevant virkemiddel i tillegg til tradisjonell tilsynsvirksomhet. Sikkerhetsformidling gjennom bruk av internettløsninger og sosiale medier, tilsyn, møtevirksomhet og seminarer har vært prioritert gjennom året.

Dette segmentet har gjennomført et større antall flyoppvisninger, og LT har

arrangert seminar med fokus på sikkerhet under flyoppvisninger. LT deltar i Skandinavisk standardiseringsmøte med deltagere fra Sverige, Danmark, Finland, Island og Litauen. Denne gruppen er primært fokusert på allmennflyging og innlandshelikopter.

3.2.2 Ubemannet luftfart

Det har vært stor økning i antall droneoperatører gjennom hele 2018. Det er nå totalt registrert 6201 droneoperatører i Norge og de fordeler seg på 117 RO3, 173 RO2 og 5911 RO1 operatører. Flere operatører har trukket sin tillatelse og nye har kommet til. Det ble gjort 38 nye godkjenninger av RO2 og 40 nye godkjenninger av RO3 i 2018.

Det er ikke gjennomført tilsynsaktivitet i 2018 på grunn av manglende kapasitet. Vi mener at det ikke vil ha vesentlig inn- virkning på sikkerheten i norsk luftfart. Vi godkjenner alle RO2 og RO3 operatører, og mener det gir oss god oversikt. Det er ingen forskriftskrav i dag om gjennomføring av slike tilsyn, men slike krav kommer i det nye felleseuropeiske regelverket.

Det ble avlagt 596 droneeksamener i 2018. Det er i 2018 svart ut over 7 000 henvendelser, hovedsakelig knyttet til ulovlig flyging, veiledning og saks- behandling. Det har i perioder vært lang saksbehandlingstid, men det forventes å bli bedre, når tre nyansatte inspektører er

opplært i løpet av 2019. LT har fortrinnsvis fokusert på å følge opp ulovlig flyging med droner gjennom informasjon og advarsler. I løpet av året ble det vurdert behov for alvorligere sanksjoner. Det ble i 2018 behandlet over 100 henvendelser som gjaldt ulovlig flyging, og to av disse førte til anmeldelse. Ulovlig droneflyging har i syv tilfeller medført stengning av flyplasser, og LT samarbeider tett med Avinor og politiet der det er påkrevd.

De største aktørene har hatt stor aktivitet i nordområdene. Dette gir regulatoriske utfordringer, og krever samarbeid med andre nasjoner som også har interesser og aktivitet i områdene. I tillegg har det vært stor pågang fra droneoperatører som ønsker å utføre kompliserte SAR oppdrag med kort aksjonstid. Operasjonelt har man gjort flere utprøvinger i luftrom etter utstedelse av NOTAM for BLOS flyging. De mest kompliserte operasjonene krever betydelig kompetanse både hos operatørene og LT.

EASA-forslag til regulering av ubemannet luftfart i åpen og spesifikk kategori har vært inngående behandlet, og en tverrfaglig implementeringsplan er påbegynt. Det er forventet at regelverket blir vedtatt i EU våren 2019. I tillegg er BSL A 7-1 Forskrift om luftfartøy som ikke har fører om bord mv. revidert.

Det har vært utstrakt møteaktivitet og samarbeid med andre statlige etater, bl.a.



Foto: Luftfartstilsynet

Kystvakten, Nasjonal Sikkerhetsmyndighet, Nasjonal Kommunikasjonsmyndighet, Avinor og politiet. I tillegg har LT vært foredragsholder for Statens Vegvesen, Helsetilsynet, POD og Kystverket. LT er ettertraktet som foredragsholder og har i stor grad deltatt på konferanser og møter der det har vært etterspurt. Vi deltok også på UAS-Norway sitt årlige seminar, hvor vi stilte med stand og nådde ut til ca. 700 operatører, piloter og andre drone interessenter. LT arrangerte i juni den årlige konferansen Sikker Integrasjon av Droner (SID) i Bodø. Det var ca. 50 stedlige deltagere, samt nærmere 1 000 deltagere som deltok via live streaming.

Det arbeides kontinuerlig med våre ansvarsområder innenfor regjeringens dronestrategi, og vi har utarbeidet en handlingsplan for aktiviteter i forbindelse med denne.

3.2.3 Luftdyktighet

Alle tilsyn innenfor luftdyktighetsområdet er gjennomført som planlagt. Det ble gitt 4 nivå-1 avvik, som indikerer alvorlig avvik. Dette førte til at et selskap ble suspendert i en måned i påvente av at avvikene ble lukket.

I 2018 innførte vi årlig tilsyn med organisasjoner som er definert som komplekse. Begrunnelsen for dette er ønske om å få ned antall gjentakende avvik ved å utføre grundigere tilsyn hos

de komplekse organisasjonene. Det er for tidlig å måle en positiv endring i ytelsen som en følge av denne endringen, men det forventes at økt tilsynsaktivitet og dialog vil ha en positiv effekt på sikkerhetsstandarden på sikt.

LT har tatt initiativ til å gjennomføre tverrnasjonale tilsyn sammen med engelsk luftfartsmyndighet av Norwegian sine underleverandører innenfor luftdyktighetsområdet. Det bidrar til økt forståelse av regelverket og mer standardisert praksis. Dette er ressurs sparende for myndighet og organisasjon.

Godkjenning av Widerøe sitt første jettfly ble gjennomført i 1. kvartal. Dette var en krevende prosess for LT, på grunn av en stram tidslinje parallelt med behov for kompetansebygging for våre inspektører. Norges første el-fly ble godkjent og fikk sine luftdyktighetsdokumenter i juni. Flyet hadde ikke en typesertifisering fra EASA, og måtte derfor godkjennes som et norsk "experimental" luftfartøymiddel.

Det har i tillegg vært jobbet med godkjenning av de nye selskapene Arctic Aviation og Babcock Scandinavian Air Ambulance.

3.2.4 Utdanningsområdet

Operativ utdanning

Tilsynsaktiviteten ved de operative

“Det arbeides kontinuerlig med våre ansvarsområder innenfor regjeringens dronestrategi”

utdanningsinstitusjonene er gjennomført som planlagt. Det ble foretatt en uanmeldt inspeksjon av en flyskole med utenlandsk EASA-godkjenning høsten 2018.

Inspeksjonen avdekket ikke forhold som ble ansett som en trussel mot flysikkerheten. Tendensen med at utenlandske EASA-godkjente flyskoler etablerer seg i Norge, gjerne i samarbeid med lokale flyklubber, ser ut til å fortsette. LT følger med på denne utviklingen.

Simulator

LT fører tilsyn med norskregistrerte simulatorer, og deltar i *Scandinavian Simulator Resource Group*. Det føres tilsyn med ca. 110 danskregistrerte simulatorer i Europa på vegne av danske myndighet. Tilsynsaktiviteten innenfor simulatorer har vært utført som planlagt. I tillegg har det blitt gjennomført førstegangs godkjenninger av to nye simulatorer for *Pilot Flight Academy*.

Simulatorer er en del av den teknologiske utviklingen og benyttes innenfor en rekke fagområder. Innen luftfart er behovet for nye simulatorer økende. Store flyulykker de senere år har medvirket til endringer i regelverk og skjerpede krav til utdanning og vedlikehold av pilotenes ferdigheter. Dette får konsekvenser som større oppgraderinger av simulatorparken i løpet av 2019, hvor også tilsynsmyndighetene må gjennomføre relevant

kompetanseheving. LTs kapasitet innen fagfeltet simulatorer er styrket i 2018, og vi forventer fortsatt økning i aktiviteter forbundet med simulatorer.

Teknisk utdanning

Innenfor teknisk utdanning har det ikke vært større endringer. Aktivitetsnivå og antall organisasjoner er stabilt om vi sammenligner med 2017. Det avdekkes færre og mindre alvorlige avvik hos tilsynsobjektene, og en vurdering av reduksjon i tilsynshyppigheten ble påbegynt høsten 2018.

Det innføres en ny EASA-sertifikatklasse for seilfly/småfly fra oktober 2019. Forberedelser har skjedd i tett samarbeid med Norsk Luftsportsforbund i 2018, og LT forventer at dette kan bidra til en forbedring i sikkerhetsnivået innenfor dette segmentet.

3.2.5 Flymedisinsk område

Tilsynsaktiviteten for flymedisinsk område ble utført i henhold til plan i 2018. Det ble gjennomført både stedlig tilsyn hos flyleger, samt desktop revisjon av nærmere 10 % av de medisinske rapportene.

Vi tilbakekalte en godkjenning som flylege, grunnet alvorlig avvik og manglende kjennskap til gjeldende regelverk. I tillegg er det varslet tilbakekall av godkjenning for en annen flylege. Det har også blitt gjennomført årlig og frivillig, nettbasert

kompetansetest der i underkant av 80% av flylegene deltok.

LT skal i henhold til regelverket besøke alle flyleger innenfor godkjenningsperioden på tre år. LT har ikke ressurser til dette, og det jobbes derfor med å se på alternative tilsynsmetoder for å sikre en bredere tilsynsaktivitet. Nåværende tilsynsmetodikk vil derfor bli supplert med desktop revisjon av et høyt antall flyleger, kombinert med kontrollbesøk av tilfeldig utvalgte leger. I 2019 vil det bli utarbeidet prosedyrer og detaljer for denne tilsynsmetodikken, og metoden vil i første omgang bli testet ut på 10-20 flyleger.

Saksbehandlingstiden innen flymedisin har i 2018 vært for lang, og har i gjennomsnitt vært 4-5 uker for kommersielle sertifikater. Sertifikater for privat bruk har hatt vesentlig lengre saksbehandlingstid. Lang saksbehandlingstid skyldes både at antall henvendelser har økt gjennom hele 2018 og flere komplekse saker som har krevd mye ressurser. Økt aldersgrense både for piloter og flygeledere har de siste årene medført en betydelig økning i saker, som tilskrives aldersgruppen 60-65 år. Det har også vært en økning i antall klager på flylegers vurdering.

3.2.6 Arbeidsforhold i luftfarten

LT er arbeidstilsyn for besetningsmedlemmer med norsk base, og fører tilsyn med arbeidsforholdene i luftfarten.



Foto: Luftfartstilsynet

Tilsynsvirksomheten er i hovedsak gjennomført etter plan, og har ikke avdekket forhold av alvorlig karakter som er egnet til å svekke flysikkerheten. Heller ikke uanmeldte tilsyn har avdekket alvorlige forhold. Hovedinntrykket er fremdeles at luftfarten er en gjennomregulert bransje, med et gjennomgående tilfredsstillende arbeidsmiljø.

I 2018 var det en arbeidsulykke der en person hadde behov for medisinsk oppfølging da en kabinansatt falt ut av flyet da det stod på bakken. Hendelsen er i grensesnittet mellom ansvarsområdet for Arbeidstilsynet og LT, og oppfølgingen av hendelsen har bidratt til forbedring av interne rutiner i LT.

Det er avholdt to halvårslige møter i HMS-trepartsforum for flybesetninger. Hovedsaker som er tatt opp er fatigue, rustesting og saksbehandlingstid flymedisin.

LT startet i 2018 et arbeid for å avklare ansvar, roller og myndighet relatert til LTs rolle som arbeidstilsyn. Dette for å sikre bedre intern og ekstern forankring av arbeidstilsynsfunksjonen, og øke aktørenes forståelse for LTs mandat og rammer for denne delen av vår myndighetsutøvelse.

3.2.7 Flyplass og flysikring

Tilsynsaktivitet for flyplass og flysikringsområdet er gjennomført i henhold til plan og det er ikke avdekket

alvorlige avvik. Det er gjennomført tverrfaglige tilsyn, og det har gitt positive erfaringer som vi tar med oss videre i vårt utviklings- og forbedringsarbeid.

Flyplass

Innenfor offshore er det utført 12 tilsyn. Det er en fordobling i antall tilsynsoppdrag sammenlignet med 2017, hvor LT bistår Sjøfartsdirektoratet og Petroleumstilsynet. Gjennom tilsynsaktivitetene erfarer vi at det er varierende tilstand på eldre helidekk, mens tilstanden på nybygg er god.

Anbudsrunde på Haugesund lufthavn resulterte i at Lufthavndrift AS overtar driften fra Avinor senest innen utgangen av april 2019. Dette har medført økt ressursbruk i LT, ettersom det har vært behov for veiledning av ny operatør i forkant av utarbeidelse av søknader om sertifisering.

Flysikring

Konkurransetsetting av flysikrings-tjenester gir oss flere oppgaver med sertifisering og tilsynsvirksomhet. LT kan forvente noe mer ressursbruk uavhengig av hvilket land som vil være ansvarlig myndighet. Det vil kreve tett samarbeid med andre myndigheter og det er nødvendig å etablere avtaler mellom myndighetene.

Arbeidet med godkjenningssjakk av fjerntstyrte tårnløsninger pågår for fullt,

selv om Avinor Flysikring sitt prosjekt er betydelig forsinket i forhold til opprinnelig fremdriftsplan.

LT har laget utkast til nasjonal navigasjonsstrategi, som nå er ute på høring. Det har vært betydelig oppmerksomhet rundt GPS forstyrrelser, og LT har bidratt som fagmyndighet opp mot flere departement og etater.

Det er mye aktivitet knyttet til innføring av nytt flysikringsregelverk. Nytt regelverk stiller utvidede krav til både myndigheter og tjenesteytere. Regelverket trer i kraft 2. januar 2020. Det vil bli et omfattende arbeide fra LTs side knyttet til implementering, gjennom veiledning og dialog med markedet, fastsetting av nasjonale tilpasninger og verifisering av samsvar hos tjenesteyterne. Det innføres også nye krav til sertifisering av tjenester innenfor trafikkflytstyring og luftromshåndtering.

Aktivitetsnivået innenfor dette området er stort og det er tidvis utfordrende å følge med på utviklingstrendene innenfor fagområdet, ivareta driftsoppgaver, samt vedlikeholde fagkompetanse og opplæring av nye medarbeidere.

LT har startet forberedelsene til arbeidet med ytelsesplan for referanseperiode 3 (RP3). Ny forordning ble klar i slutten av 2018. Det vurderes at arbeid med å lage ny ytelsesplan RP3 vil bli krevende

både for tjenesteyter og myndighet. LT gjennomførte tre økonomiske revisjoner av kostbasene til Avinor AS og Avinor Flysikring AS. Det ble funnet flere avvik, og ett av avvikene er påklaget av Avinor AS.

Luftfartshinder

Det er i 2018 gjennomført tilsynsaktiviteter hos to nettleverandører, relatert til luftspenn og linjehinder, og det er i stor grad likelydende funn som blir gjort. Nettleverandørene er imøtekomende og forstår nødvendigheten av å være i samsvar med regelverket da dette ivaretar flysikkerheten.

Luftfartshinder har blitt et betydelig fagområde. LT mottar mange forespørsler om merking av hindre, samt søknader om dispensasjon fra gjeldende merkeforskrift. Det er stadig flere vindparker under etablering og trenden er at eier av vindpark ønsker minimumsmerking, i første rekke av hensyn til visuell lysforurensning. LT opplever også at søknad om radarstyring av hinderlys for vindparker er økende. LT pålegger i de fleste tilfellene mer merking enn søkerne foreslår. Det er i 2018 utarbeidet forslag til veiledning for hinderforskriften, noe vi mener vil være nyttig både for markedet og for LT i vår saksbehandling.

3.2.8 Security

LT gjennomførte tilsammen 284 inspeksjoner innen security i 2018. Dette er en økning av tilsynsaktiviteten sammenlignet med foregående år. Tilsynsmetoder og frekvens er beskrevet i felleseuropeisk regelverk.

Luftfarten er tilfredsstillende sikret gjennom etterlevelse av securitregelverket. LT har gjennom sine tilsyn i 2018 prioritert å overvåke operatørenes etterlevelse av kravene i securityregelverket. Revisjoner, inspeksjoner og tester rettet mot lufthavnene og flyfraktoperatører har vært prioritert. Dette harmonerer med gjeldende trusselbilde.

I 2018 var det til sammen 653 registrerte tilsynsobjekter på securityområdet i Norge. Dette er relativt stabilt sammenlignet med foregående år.

Analysen av tilsynsaktivitet og avvik i 2018 viser at det er behov for mer målrettet sikkerhetsinformasjon. Et av satsingsområdene for 2019 vil derfor være å benytte LTs tilsynsinformasjon og analyser

i samspill med aktørene, på en slik måte at operatørene selv kan bli mer treffsikre i sitt daglige flysikkerhetsarbeid. Målrettede aktiviteter vil bli igangsatt tidlig i 2019. EU har vedtatt nye regler på securityområdet der den største endringen kommer på "personkontrollområdet" (bakgrunnssjekk). LT vil ta initiativ til en tverrsektoriell tilnærming i form av et prosjekt.

3.2.9 Økonomiske tilsyn

Ved utgangen av 2018 var det 24 lufttransportsselskaper med gyldig lisens til utøvelse av ervervmessig lufttransport av passasjerer, post og frakt.

I løpet av året var det tre selskaper som innstilte virksomheten Fjord Helikopter AS, FlyViking AS og Hesnes Air AS. Det er utstedt én ny lisens i 2018 til Arctic Aviation AS. I tillegg har det vært arbeidet med tildeling av lisens for *Babcock Scandinavian Air Ambulance*.

LT gjennomførte i alt 16 økonomiske tilsyn i 2018. Av disse var det to tilsyn med utdanningsorganisasjoner, to tilsyn med vedlikeholdsorganisasjoner og 12 tilsyn med luftfartsselskaper. Ett selskap fikk varsel om avvik, med krav til lukking innen tre måneder. LTs analyser viser at omsetningen til de 12 luftfartsselskapene i 2017, er omtrent på samme nivå som i 2016. Samtidig er gjennomsnittlig resultat redusert med 23%. Fire av selskapene hadde underskudd. Totalrentabiliteten er økt i 2017, men er totalt sett svak. Soliditeten er noe forbedret, og operatørene har jevnt over tilfredsstillende egenkapitalandel.

2018 har vært et spesielt godt år for noen av operatørene på innenlands helikopter, på grunn av den tørre sommeren og betydelig økning i brannberedskap sammenlignet med tidligere år. Flere av operatørene har vært nødt til å leie inn kapasitet fra konkurrenter for å dekke etterspørselen.

3.2.10 Human factors

Generelt

LT skal sørge for at satsingsområdet "human factors" (faktorer som påvirker menneskelig yteevne) i større grad blir integrert i flysikkerhetsprosessen og -vurderingene. LT har etablert kontakt med eksterne samarbeidspartnere som EASA, Transportstyrelsen, SHT og enkelte operatører for å utvikle samarbeid innen systematisk human factors arbeid.

Fatigue

Ekspertene på fatigue regner med at det årlig skjer en flyulykke relatert til *fatigue* på verdensbasis, og at over 10% av alle ulykker har fatigue som medvirkende faktor.

LTs hovedfokus har vært på gjennomføring av tilsyn knyttet til arbeids- og hviletidsbestemmelser. Hovedfunnene indikerer økt bruk av "commanders discretion", og at det er forskjell i modenhet for håndtering av fatigue som risikofaktor. Operatørene har et forbedringspotensial i å fokusere mer i planleggingsfasen, for å unngå *fatigue* i sine operasjoner.

“Ekspertene på fatigue regner med at det årlig skjer en flyulykke relatert til fatigue på verdensbasis, og at over 10% av alle ulykker har fatigue som medvirkende faktor”

Rus

EASA-komiteen vedtok i februar 2018 nye regler, som regulerer myndigheters og operatørers ansvar i forbindelse med alkohol og rusmidler i luftfarten. Dette legger grunnlaget for blant annet det videre arbeidet med nasjonalt program for rustesting.

Tilfeldige kontroller utført av politiet ved Oslo lufthavn har avdekket kun to forhold over promillegrensen i 2018, av i alt 4.522 besetningsmedlemmer som ble kontrollert. Antall overtredelser er en nedgang fra fem i 2017 til tross for økt kontrollaktivitet. Politiet har en klar oppfatning av at det arbeides aktivt og godt i flyselskapene for å forebygge eventuelle hendelser og tilbakemeldinger fra ansatte i selskapene er svært gode. Videre anser politiet at denne typen kontroller er et godt forebyggende tiltak for sikkerhet i luftfarten. LT er i dialog med, og avventer politiets videre arbeid, for å utvide promilletesting til flere flyplasser enn Oslo lufthavn som vil utgjøre en del av det nasjonale programmet.

Forskrift om gjennomføring av rusmiddeltesting og forbud mot å tjenestegjøre i ruspåvirket tilstand og pliktmessig avhold for bakkeansatte trådte i kraft 31. januar 2019. LT har gitt høringsinnspill om å utvide helsepersonells varslingsplikt om helseforhold for også flygeledere, og det

er foreslått presiseringer som tydeliggjør hvilke helsepersonellgrupper som har meldeplikt og i hvilke tilfeller.

Flight data monitoring

LT har i samarbeid med bransjen (Norwegian og NHO luftfart) og akademia (SINTEF og Transportøkonomisk institutt) gjennomført et forprosjekt "Measuring the effects of human performance on safety, environmental and economic outputs using Flight Data Monitoring (HumP-FDM)" med blant annet støtte fra Forskningsrådet. Funnene fra forprosjektet gir indikasjoner på hvordan fatigue potensielt kan påvirke sikkerhet i normale operasjoner og at det muligens kan være besparelser på drivstoff og miljø gjennom optimalisering av menneskelig ytelse.

Resultatene dannet grunnlag for en søknad under Forskningsrådets Pilot-T utlysning. Av 21 søknader var dette prosjektet ett av åtte som fikk tilsagn i januar 2019 med en budsjetttramme på ca. 10 millioner. Realisering av prosjektet forutsetter at de involverte operatørene gir økonomiske garantier for sine in-kind bidrag og det avgjøres i løpet av første kvartal 2019.

Fjernstyrte tårn/Remote tower

I forbindelse med Avinors utviklingsprosjekt med fjernstyrte tårn (*remote tower*) er *human factors* funksjonen aktivert og forberedt på å bistå i søknad om godkjenning. Det er flere relevante *human factors* problemstillinger knyttet til konseptet.

3.2.11 Andre forhold

LT har i 2018 gjort en kartlegging av forventet aktivitetsnivå og relevante utfordringer for offshore segmentet i nordområdene.

Rapporten gir en oversikt over fremtidig utvikling av oljeaktiviteten i Barentshavet og hvilken helikopteraktivitet dette vil medføre de neste 10-15 årene. Det er også foretatt kartlegging av dagens tilstand vedrørende overvåkning, navigasjon og kommunikasjon i disse havområdene, samt gjort en vurdering av kapasitet på Hammerfest lufthavn, både med dagens situasjon og fremtidig utvikling. Spesifikke værforhold for nordområdene er også vurdert, samt utfordringer knyttet til varsling.

Vi har også kartlagt kapasitet for søk og redning i Barentshavet, samt utfordringer med operasjoner langt fra land.



Foto: Avinor

3.3. Samfunnssikkerhet og beredskap

Samfunnssikkerhet er et bredt fagområde som handler om ivaretagelse av befolkningens liv, helse og trygghet, og sikring av sentrale samfunnsfunksjoner og viktig infrastruktur, og andre samfunnsmessige interesser, mot skade¹. Samfunnssikkerhet ivaretas både gjennom forebyggende virksomhet for å redusere risiko for at en uønsket hendelse finner sted og gjennom krisehåndtering dersom en uønsket hendelse likevel har inntruffet. Fagområdet omfatter både vilde handlinger, blant annet terror og annen kriminalitet, samt andre hendelser, som for eksempel pandemi og digital sikkerhet.

3.3.1. Oversikt over risikobildet

LT har i 2018 utarbeidet scenaribasert risikovurdering (*security*). Vurderingen er formidlet til Samferdselsdepartementet og gjort tilgjengelig for aktuelle luftfartsaktører. Den inneholder en overordnet beskrivelse av utviklingstrekk innen sårbarhet og trussel i luftfarten globalt og nasjonalt, samt en nærmere analyse og rangering av en del aktuelle scenarier.

LT mener at risikovurderingen kan bidra til økt forståelse for hvorfor ulike sikkerhetstiltak til enhver tid må være innført i luftfarten som en grunnsikring. I tillegg gir vurderingen et eksempel på metodikk som aktørene selv kan benytte i egne risikovurderinger. Rangeringen av scenarier gir også et grunnlag for mer målrettet tilsynsaktivitet.

3.3.2 Sikring av kritiske objekter, systemer og funksjoner

LT har gjennomført revisjon av kontrollsentralen i Røyken, våren 2018.

LT har startet et arbeid for å innhente mer kunnskap fra sentrale luftfartsaktører om deres aktivitet sett i forhold til ny lov om nasjonal sikkerhet (sikkerhetsloven) med forskrifter. Spørsmålet som stilles er om enkelte av aktørene, herunder materiell og infrastruktur, kanskje er så viktige i nasjonal sammenheng at disse burde vært omfattet av nytt regelverk.

3.3.3 Krisehåndtering og øvelser

LT deltok i øvelsen “*CyberEurope 2018*”. Evaluering av øvelsen er gjennomført og resultatet er formidlet til Samferdselsdepartementet.

LT gjennomfører månedlige, mindre øvelser i bruk av krisehåndteringsverktøyet CIM for å sikre at nøkkelpersoner innen krisehåndtering er i stand til å bruke systemet.

LT har deltatt i planleggingen av CPX-delen (*Command Post Exercise*, skrivebordsøvelse) av NATO-øvelsen Trident Juncture 2018 og deltok på selve øvelsen i november 2018. Evaluering av øvelsen viste at det er rom for forbedringer på enkelte områder, bl.a. rapporteringsrutiner til Samferdselsdepartementet, tolkning av innholdet i enkelte tiltak i sivil beredskapssystem samt behov for nærmere avklaring av enkelte

roller i totalforsvaret for sivile aktører. LT deltok i øvelsen Volcex i regi av ICAO. Øvelsen omfattet også deltagelse fra Avinor Flysikring AS, Avinor AS, NILU, Meteorologisk institutt samt flere flyselskap. Etatsgruppe for vulkansk aske ble aktivert, og nye kartprodukter fra Meteorologisk institutt ble tatt i bruk for en mer nøyaktig angivelse av askeutbredelsen.

LT gjennomførte i desember 2018, sammen med Helsedirektoratet, Avinor flysikring AS og Oslo lufthavn, en diskusjonsøvelse med pandemi som tema. Øvelsen var også et ledd i vår deltagelse i en felleseuropeisk øvelse februar 2019 med samme tema. En viktig erfaring fra diskusjonsøvelsen var viktigheten av å etablere kontaktpunkter mellom helsemyndigheter og LT, samt mellom LT og viktige luftfartsaktører, for å kunne koordinere en mest mulig effektiv respons på pandemien.

3.3.4 Cyber security

For å sikre systematisk oppfølging etablerte LT et tverrfaglig prosjektet “Forsterket satsing cyber security”. Begrepet *cyber security* forstås som informasjons- og IKT-sikkerhet/digital sikkerhet. LT har etablert “Forum for digital sikkerhet i luftfart”. Målet er at aktører i, eller knyttet til luftfarten kan delta for blant annet å heve kompetansen, dele erfaringer, kartlegge sårbarheter og identifisere tiltak som bidrar til et tilfredsstillende digitalt sikkerhetsnivå. Forumet ledes av LT.

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



Foto: Luftfartstilsynet

3.4 Regelverksarbeid og internasjonalt arbeid

Digital sikkerhet skal i økende grad integreres i ordinære tilsynsaktiviteter, den overordnede risikostyring og i vår løpende sikkerhetsdialog med aktørene. En intern tverrfaglig cyber security kompetansegruppe er opprettet for å ivareta en hensiktsmessig utvikling innen de forskjellige luftfartssegmentene.

I 2019 vil vi legge vekt på å engasjere relevante aktører for å bidra til hensiktsmessige og målrettede høringsinnspill til det luftfartsspesifikke regelverket knyttet til cyber security som er under utvikling.

Det vil også gjennomføres en kartlegging av aktørenes modenhet knyttet til arbeidet med digital sikkerhet. Målet er å sette fokus på viktige preventive tiltak, øke bevisstheten hos aktørene, samt å kunne få en bedre oversikt over systemiske sårbarheter.

Prosjektet "Forsterket satsing cyber security" videreføres i 2019.

3.4.1 EØS-arbeid

En stor del av regelverket på luftfartsområdet er EØS-regelverk som gjennomføres i norsk rett. LT har etablert et nasjonalt regelverksprogram som skal sikre at saker som er viktige identifiseres så tidlig som mulig, slik at LT kan bidra til at norske interesser ivaretas i regelverksprosessen. Regelverksprogrammet skal også sikre at målsettingen nås om å redusere etterlepet av EU-rettsaker som vurderes for innlemmelse i EØS-avtalen. LT arbeider for å ha effektive regelverks- og EØS-prosesser slik at regelverkssituasjonen for norsk luftfartsnæring i størst mulig grad sammenfaller med gjeldende regelverk for EU-landene.

Vi har som målsetting å gjennomføre nasjonal høring parallelt med at EASA sender saken på åpen høring (NPA-stadiet²). Vi mener det er størst mulighet for å påvirke regelverksprosjektene når disse er i en tidlig fase og det er derfor mest verdifullt å få innspill fra norske luftfartsaktører i denne fasen. På grunn av et stort antall andre regelverkssaker og høyere prioriterte oppgaver ble det i 2018 gjennomført tidlig høring i bare noen av sakene. Vi gjennomførte totalt ni høringer i tilknytning til EØS-saker, hvor to knyttet seg til EASAs høring av NPA og fire saker knyttet seg til en eller flere EASA Opinions³.

I tillegg til å inngi skriftlige høringssvar i saker hvor det anses relevant, deltar LT i

relevante felleseuropeiske fora hvor nye regelverkssaker innenfor det aktuelle området diskuteres. Vi samarbeider også med luftfartsmyndighetene i andre land, særlig innenfor det nordiske samarbeidet. Mange regelverkssaker som forberedes av EASA, og deretter sluttbehandles av EU-kommisjonen, tar relativt lang tid. EASA har iverksatt flere tiltak for å gjøre regelverksprosessene mer effektive, i tillegg til at en rekke saker har blitt nedprioritert og/eller ikke igangsatt. Fortsatt er det imidlertid mye forsinkelser i regelverksarbeidet. Fokus i 2018 var følgelig på ferdigstilling av gamle saker og at EU-forordninger ble ferdigstilt og vedtatt.

Også i 2018 har vi fokusert mye av innsatsen mot to pågående regelverksprosjekter som hovedsakelig gjelder friksjon på rullebaner, nærmere bestemt det nye globale rapporteringsformatet for rullebaneforhold. LT har hatt en aktiv rolle ved deltakelse i EASAs regelverksgrupper for flyoperasjoner og rapportering av baneforhold, herunder også vinteroperasjoner, blant annet som oppfølging av SHT sin temarapport om vinteroperasjoner fra 2011. Fra Norges side har det vært særlig fokus på å skape fleksibilitet i regelverket, slik at norske og nordiske interesser knyttet til regularitet og sikkerhet ivaretas. I 2018 ble lederne for EASAs regelverksgruppe invitert på besøk til noen utvalgte norske flyplasser for å se på vinteroperasjoner. Dette

2. Notice of proposed amendment

3. EASAs endelige regelverksforslag

var et viktig grep for i første omgang å synliggjøre kompleksitet når det gjelder vinteroperasjoner, og deretter skape forståelse for behovene for fleksibilitet i regelverket. Regelverksforslaget er nå på høring, og implementering av nytt regelverk er planlagt i november 2020.

LT har også prioritert å delta i europeisk regelverksprosjekt der det skal vurderes standarder for nødutstyr som følge av strenger sertifiseringskrav for helikoptre.

På droneområdet har LT aktivt tatt del i arbeidet med å utforme nye felleseuropeiske sikkerhetsregler for droner. I dette arbeidet opplever vi å ha fått gjennomslag for mange av våre innspill.

EASA og EU-kommisjonen har siden 2017 arbeidet med flere regelverksprosjekter for å forenkle regelverket for de som flyr småfly og de som driver med luftsport. To av disse prosjektene ble ferdigstilt i 2018 (operative regler for seilfly og ballong og selverklærte treningsorganisasjoner).

Arbeidet med å forenkle vedlikeholdsregime for småfly ble heller ikke i 2018 sluttført i EU, og fortsetter inn i 2019. Denne typen forenkling av regelverk, som LT støtter, ble igangsatt etter en erkjennelse av at det er en viss overregulering for fritids- og småflysegmentet. For Norges del er EASAs *Roadmap for General Aviation* ivare tatt i en egen policy for allmennflysegmentet og i prosjektet PAL II.

Forhandlingene mellom Rådet og EU-parlamentet om ny EASA basisforordning fortsatte inn i 2018. Ny basisforordning (EU) 2018/1139 ble vedtatt i juli 2018, og trådte i kraft 11. september 2018. Som en konsekvens av ny basisforordning vil samtlige forordninger og endringsforordninger som gis innenfor basisforordningens virkeområde, ikke kunne ferdigbehandles i EØS-komiteen før tidligst samtidig med at den nye basisforordningen tas inn i EØS-avtalen. Dette vil innebære at vi i 2019 vil måtte nasjonalt gjennomføre de fleste forordninger som EU vedtar, i påvente av behandlingen i EØS-komiteen. Dette for å sikre at rettstilstanden for norske luftfartsaktører ikke avviker fra hva som gjelder ellers i EØS-området.

3.4.2 Nasjonale regelverksprosesser

LT har vedtatt 24 nasjonale forskrifter i 2018. Videre har vi saksforberedt fem forskrifter som i løpet av året er vedtatt av Samferdselsdepartementet. Vi har hatt fokus på slutføring av forskriftsprosjekter.

I juni 2018 ble de felleseuropeiske reglene for offshore helikopteroperasjoner gjennomført i Norge som nasjonale regler. Reglene ble supplert med en del nasjonale tilleggsregler for denne typen helikopteroperasjoner. De nasjonale tilleggsreglene er utarbeidet i samråd med representanter fra bransjen og ivaretar også anbefalinger fra *Helicopter Safety Study 3+*, om å formalisere sikkerhetskravene i bransjestandarden NOROG 066. Gjennom regelverket som ble vedtatt har Norge fått robuste og oppdaterte sikkerhetsregler på området, som også ivaretar behovet for norsk tilsynskontroll.

“I juni 2018 ble de felleseuropeiske reglene for offshore helikopteroperasjoner gjennomført i Norge som nasjonale regler”

LT vedtok i september en ny forskrift om kortbaneoperasjoner. Dette er en forskrift som stiller særskilte ekstrakrav til kommersielle luftfartsoperatører som ønsker å fly på det norske kortbanenettet. Forskriften gjelder også for luftambulansen. Formålet med forskriften er å sørge for at de nevnte operatørene er forberedt på de særskilte utfordringene som knytter seg til det norske kortbanenettet. Dette gjelder topografi, fysiske installasjoner, vær og vind. Målet er å sikre at operatørene er forberedt på disse forholdene, ved at det blir stilt krav til ekstra erfaring, kunnskap og treningsprogram for flygerne deres. Etter som det felleseuropeiske regelverket endres og utvikles, vil LT løpende vurdere hvorvidt det er nødvendig å ta inn andre særnorske krav som følge av spesielle forhold rundt norske kortbaneoperasjoner.

Som nevnt har LT tatt del i arbeidet med å utforme nye felleseuropeiske sikkerhetsregler for droner. Vi har i tillegg gjort en revisjon av den nasjonale dronereskriften. Blant annet er det gjort endringer i reglene om modellflyging og statsluftfart i påvente av de kommende felleseuropeiske dronereglene.

De øvrige forskriftene i 2018 dreier seg i stor grad om mindre endringer i nasjonale forskrifter eller endringer som følge av at EU har vedtatt endringsforordninger.

Når det gjelder forskriftsprosjekter som ikke er fullført i løpet av året, så er det lagt ned betydelige ressurser i flere prosjekter bl.a. *forskrift om gjennomføring av rusmiddeltesting og forbud mot å tjenestegjøre i ruspåvirket tilstand for flyteknisk personell, personell i flysikrings-tjenesten og i bakketjenesten*, som ble vedtatt i januar 2019, men hvor alt saksforberedende arbeid ble utført i 2018. Videre kan vi også nevne arbeidet med ny forskrift om luftfart med helikopter – bruk av offshore helikopterdekk, som skal erstatte dagens forskrift om kontinentalsokkelflyging (BSL D 5-1).

Det har vært lagt ned mye arbeid i å utarbeide utkast til forskrift om sivil statsluftfart, hvor det har vært nødvendig å finne løsninger på mange komplekse problemstillinger. Arbeidet har krevd involvering av mange fagspesialister. Vi har også utarbeidet høringsnotat og utkast til en del endringer i luftfartsloven. Arbeidet krevde betydelige ressurser og medførte nedprioritering av enkelte andre regelverksoppgaver.

3.4.3 Internasjonalt arbeid

LT deltar på en rekke områder i internasjonalt regelverks-, standardiserings- og generelt flysikkerhetsarbeide. Luftfartsdirektøren er fast medlem av *EASA Management Board*, hvor samtlige lands øverste ledere for medlemsstatenes tilsynsmyndigheter møtes regelmessig, normalt to ganger per år. Luftfartsdirektøren møter også fast i *Eurocontrols Provisional Council*, som er organisasjonens øverste styringsorgan.

I tilknytning til EUs regelverksarbeid deltar vi, i samarbeid med Samferdselsdepartementet, i fire komitologikomiteer på luftfartens område: *EASA Committee, Air Safety Committee, Single Sky Committee* og *Aviation Security Committee*. I 2018 ble det i tillegg etablert en ny rådgivende gruppe hvor vi deltar: *Commission Expert Group on Aviation Safety*.

Gruppen skal behandle delegerte rettsakter innenfor basisforordning (EU) 2018/1139. Det har ikke vært behandlet noen regelverksaker i *Air Safety Committee*, med unntak av endring av sikkerhetslisten. Når det gjelder *Aviation Security Committee*, behandlet den i 2018 forslag til en del endringer i det eksisterende regelverket. Det gjaldt blant annet kravene knyttet til bakgrunnssjekk for personer skal ha id-kort til flyplass, eller som er besetningsmedlemmer som skal ha *Community Crew Identification Card*. Disse endringene trer ikke i kraft før i 2020, men fram til da er det en rekke avklaringer som



Foto: Bjørn-Hugo Pettersen



Foto: Luftfartstilsynet

må gjøres i Norge med tanke på regimet for bakgrunnssjekk.

De viktigste sakene i *Single Sky Committee* i 2018 har vært drøfting av ny forordning om nettverksfunksjoner for lufttrafikk-tjenesten, og ny forordning om ytelses- og avgifts-styring for flysikringstjenestene. De to nye forordningene vil gjelde med virkning fra 2020.

Også i EASA Committee har det blitt behandlet en rekke regelverkssaker i 2018, og det er mange saker som det tar tid å sluttbehandle i komiteen. I månedene før ny basisforordning ble vedtatt, ble flere saker stilt i bero i påvente av ny basisforordning. Også etter at denne ble vedtatt, var det forsinkelser i saksbehandlingen i forbindelse med overgangen fra gammel til ny basisforordning. Det kan for øvrig nevnes at 2018 er første året hvor overføringen innenfor flysikringsområdet fra *Single Sky Committee* til *EASA Committee*, har vært merkbar. Etter utvidelsen av EASA basisforordning er det flere saker som skal behandles i EASA Committee enn tidligere.

3.4.4 Samarbeid med andre europeiske luftfartsmyndigheter

Flere av de store, norske luftfartsselskapene inngår i større internasjonale konsern som har godkjenninger i flere land. Det er en trend at disse selskapene søker å utnytte ressursene på tvers av landegrensene og AOCene.

Denne utviklingen skjer også i resten av Europa og LT deltar aktivt i ulike EASA-fora der temaene drøftes. Det er et særskilt fokus på det som kalles for "group -operations". EASA planlegger å utgi en guide for hvordan de nasjonale myndighetene bør godkjenne og føre tilsyn med slike organisasjoner.

Internasjonal deltakelse på dette området bidrar til en felleseuropeisk standardisering, som igjen legger til rette for like konkurransevilkår og et akseptabelt sikkerhetsnivå. For de selskapene som har godkjenninger i flere land ser vi også behov for å initiere et samarbeid om økonomisk tilsyn. LT er bl.a. i dialog med irske lisens-myndigheter for å se på muligheten for å innlede et tettere samarbeide om økonomisk tilsyn og andre lisenskrav.

Det er utarbeidet et forslag til MOU (*Memorandum of Understanding*) mellom myndighetene i de respektive land der Norwegian-konsernet har sine godkjenninger. MOU-et beskriver overordnet områdene for samarbeidet, hva fokus for samarbeidet er; sertifisering av nye AOC-er, store endringer i eksisterende organisasjoner, informasjonsdeling om tilsyn, avvik, risikoprofiler, og samarbeid om tilsyn.

LT samarbeider også med svenske og danske luftfartsmyndigheter om godkjenninger og tilsyn av SAS. LT

er utførende myndighet for Part M (luftdyktighet). De tre myndighetene alternerer på å ha formannskap i OPS utvalget. Fra april 2018 til april 2019 har Norge formannskapet i OPS utvalget.

3.5. Samfunnsnytte

3.5.1 Omstilling til luftfart basert på null-/lavutslippsteknologi

Store deler av luftfartskonferansen i 2018 handlet om utvikling og bruk av lav- og nullutslippsteknologi. Hensikten var å synliggjøre at elektrisk eller hybridelektrisk passasjertransport i luften ikke er utopi eller fjern fremtidsvisjon, men en reell mulighet i løpet av det neste tiåret.

I 2018 ble Avinor og LT gitt i oppdrag å utvikle et "Program for introduksjon av elektriske fly" for innenriks luftfart. Arbeidet dekker i hovedsak fire områder; Teknologiutvikling luftfartøy og fremdrift, teknologiutvikling infrastruktur, sertifisering og regulering og ikke minst virkemidler. Programmet skal videre foreslå hensiktsmessige målsettinger.

Kartlegging av aktører, prosjekter og modenhet har vært viktig for å kunne vurdere fremtidige virkemidler. LT har et spesielt ansvar for å bidra til at regulering og sertifisering henger med den raske teknologiutviklingen. Derfor har vi tatt initiativ til et samarbeid med EUs fly-sikkerhetsbyrå EASA slik at utvikling av

lav-/nullutslippsfly kan utvikles og testes i et nært myndighetssamarbeid. For å lykkes med rask teknologiutvikling tilpasset norske forhold vil LT, i samarbeid med Avinor fortsette et proaktivt arbeid for å identifisere og etablere dialog med kritiske interessenter.

LT har deltatt i ICAOs *Committee on Aviation Environmental Protection* og ECACs *European Aviation and Environment Working Group*. Relevant informasjon fra disse arbeidene er videreformidlet til Samferdselsdepartementet og Klima- og miljødepartementet. LT har videre deltatt i arbeid med å utarbeide en formell konsekvensutredning av omsetningskrav på 1% bærekraftig biodrivstoff i 2019.

3.5.2 Miljøbelastning fra flystøy

LT har deltatt i arbeidet med å redusere støybelastning fra fly og helikoptre, ved å bidra aktivt inn i ICAO og EASAs arbeid med helikopterstøy og i ICAO CAEP5s⁴ arbeid med støy fra supersoniske luftfartøy.

LT deltar blant annet i LTO (*landing and take off sub group*) i ICAO CAEP Working Group 1, og har i flere europeiske papirer til møter i CAEP satt fokus på ulike problemstillinger rundt “*en route*” støyproblemer for overflygninger i supersonisk hastighet. Norge er spesielt utsatt for denne mulige nye støykilden, da Norge har et betydelig antall overflygninger mellom kontinenter. LT har også deltatt på såkalte “*community-tester*” gjennomført av NASA for å forske på folks toleranse for såkalte low supersonic booms. Low booms er et helt nytt konsept og LT deltok for å få en bedre forståelse for hvordan en slik lyd oppfattes, og få økt kompetanse til å kunne gi faglige råd om hvor en bør sette grensen for hvilke støynivåer som kan aksepteres av publikum. LT bidrar også aktivt i arbeidet med å bestemme en ny støystandard for sivile supersoniske fly.

Arbeidet med å redusere støybelastning ved Bergen lufthavn og Stavanger lufthavn i samarbeid med Avinor AS har pågått også i 2018. Blant annet har det vært testet nye prosedyrer for inn- og utflygning ved Bergen lufthavn, Flesland med det mål for øye å redusere antall støyutsatte personer.

3.5.3 Digitalisering

LT ønsker å gi brukerne gode digitale tjenester, og digitaliseringstiltak som gir eksterne brukere bedre og mer effektive tjenester prioriteres høyt. I

2018 gjennomførte LT to tiltak, nemlig teorieksamen for privatflygere og akkreditering.

I 2018 utvidet LT sin digitale løsning med å kunne ta teorieksamen hos en av Statens Vegvesens i alt 70 stasjoner til også å omfatte privatflygere. Dette er ressursbesparende for både LT, flyskolene og den enkelte kandidat. Tidligere har droneoperatører fått tilgang til å ta sine eksamener her. Også innenfor andre områder, som f.eks. registrering av kommersielle piloters kompetanse, er arbeidsoppgavene automatisert og digitalisert. Dette arbeidet vil fortsette i 2019.

Alle personer som skal ha tilgang til sikkerhetsbegrenset område på norske lufthavner må ha akkreditering. LT har i 2018 i samarbeid med politiet etablert en tjeneste for digital behandling av akkreditering. Opplysninger om personer som skal akkrediteres sendes automatisk til politiet og resultatet importeres direkte i LTs fagsystem. Denne løsningen har vært helt nødvendig for at LT skal være i stand til å håndtere den store saksmengden.

3.5.4 PALII

PAL II består av følgende delprosjekter:

Regelverk

Dette delprosjektet omfatter gjennomgang og eventuell endring av alle nasjonale regelverk for oppnå målsetninger gitt i strategi for allmennflyging og møte kravene i vår egen policy for regulering av allmennflyging og luftsport. Av ressursårsaker har arbeidet med forskriftene blitt forsinket, men ble gjenopptatt høsten 2018.

Miljø

Denne delen av prosjektet skal se nærmere på hvordan vi kan legge til rette for løsninger og teknologi som kan bidra til lavere utslipp fra dette segmentet.

Denne delen av prosjektet er prioritert etter delprosjektene for “regelverk” og “andre tiltak enn regelverk”. Likevel ble det i 2018 gjennomført gransking, testing og sertifisering av Norges første elektriske luftfartøy. Dette ble gjennomført som driftsoppgave og som en del av prosjektet.

Øvrige tiltak

Dette delprosjektet består av veiledning og sikkerhetsformidling. I 2018 har vi utarbeidet følgende produkter:

“I 2018 utvidet LT sin digitale løsning med å kunne ta teorieksamen hos en av Statens Vegvesens i alt 70 stasjoner til også å omfatte privatflygere”

- Nettbasert versjon av “VFR guiden med informasjon til utenlandske flygere” som besøker Norge.
- Nettbasert versjon av “vinterguiden”. Informasjon om vinterflyging og hvilke utfordringer slik flyging innebærer.
- Nettbasert versjon av “veileder for satellittbasert navigasjon” med småfly.
- Nettbasert “veileder for å vise skillet mellom kommersielle og private operasjoner”.
- Deling av “EASA informasjon”.

3.5.5 Sivilt/militært luftromssamarbeid

Det er godt samarbeid mellom LT og Forsvaret på alle nivåer. Dette gjorde seg spesielt gjeldende under planlegging og utførelse av NATO-øvelsen *Trident Juncture* 2018. Lenge før øvelsen startet hadde LT deltatt på planleggingskonferanser i regi av NATO slik at vi var i stand til å etablere gode treningsområder, og legge til rette for godt samarbeid mellom militære og sivile aktører i luftromsorganiseringen. Under evalueringen av øvelsen hos NATO kunne LT konkludere med at luftromsrestriksjonene kun resulterte i en forsinkelse på totalt 14 minutter. Dette vurderes som ubetydelig når man tar størrelsen på det totale området og antallet øvelsesdeltakere i betraktning. Se kart som viser hvilken utstrekning øvingsområdene i Norge hadde sett i forhold til det europeiske kontinentet.



Dette kartet viser hvilken utstrekning øvingsområdene i Norge hadde sett i forhold til det europeiske kontinentet.

Forsvarets liaison i LT bidrar til raske avklaringer og tidlig involvering i saker som

har grensesnitt mellom sivil og militær luftfart. Etablerte fora for sivil/militær koordinering fungerer tilfredsstillende.

3.5.6 Bruk av reaksjoner ved overtredelser av luftfartsregelverket

I luftfarten gjelder prinsippet om “*just culture*”. *Just culture* innebærer at ingen skal bli straffet, eller utsatt for sanksjoner, forhandlinger, unnløtelser eller beslutninger som er foretatt i tråd med deres opplæring og erfaring. Grov uaktsomhet eller forsett blir likevel ikke tolerert. LT søker å etterleve dette prinsippet ved vår behandling av overtredelser.

LT har en reaksjonspolicy når det avdekkes overtredelser som legges til grunn når det avdekkes overtredelser som er så alvorlige at det tilsier en reaksjon fra myndighetenes side. Når det gjelder overtredelsesgebyr og tvangsmulkt har det vært en uttalt policy at disse sanksjonstypene i en første fase primært skal rettes mot de største luftfartsaktørene.

Vi ser imidlertid at alvorlighetsgraden for overtredelser også hos mindre aktører og enkeltpersoner kan være så vidt stor at det er riktig å reagere strengt og for eksempel illegge et overtredelsesgebyr. De alvorligste sakene anmeldes til politiet.



Foto: Luftfartstilsynet

3.6 Målrettet informasjonsarbeid /Flysikkerhetsformidling

LTs årlige luftfartskonferanse er en viktig del av vårt arbeid med å formidle flysikkerhet. På konferansen i 2018 var det om lag 400 deltakere. Programmets røde tråd var “Fremtidens luftfart, konsekvenser for flysikkerhet”. Konferansen består av plenumsforedrag og ulike workshops.

I juni 2018 lanserte LT nye nettsider. Vi har utviklet og organisert sidene til å bli mer brukervennlige, interaktive og i henhold til kravene om universell utforming. LT har mottatt mange gode tilbakemeldinger fra flymiljøet etter at de nye nettsidene ble satt i drift. LTs nye nettsider vant Farmandprisen for “Beste offentlige nettsted” i 2018. I tillegg benyttes sosiale medier for å nå frem til markedet og fremme tidsaktuell informasjon om flysikkerhet.

I november sendte vi ut en brukerundersøkelse til 5.612 av våre brukere, hvor vi ba om tilbakemelding på hvordan de opplever våre tjenester. 1.646 brukere besvarte undersøkelsen. 70,5% var helt eller delvis fornøyd med LT som luftfartsmyndighet alt i alt. Dette er en økning på 20,5%-poeng fra forrige brukerundersøkelse som ble sendt ut i 2011. Vi scoret også svært godt på våre kjerneverdier; at LTs medarbeidere opptre profesjonelt og møter brukerne med respekt. Med utgangspunkt i resultatene fra brukerundersøkelsen er det utarbeidet en liste med forbedringstiltak, som skal

sikre at vi opprettholder vårt fokus på kontinuerlig forbedring.

LT har jevnlig kontakt og dialog med eksterne interesser om viktig sikkerhetsinformasjon. Det kan være seminarer, foredrag, kampanjer eller informasjon gjennom mediene. Bl.a. gjennomførte vi en informasjonskampanje for å nå turister som skal fly hobbydroner i Norge. Målet var å redusere faren for uønskede hendelser med droner. Norge har særskilte regler for flyging med hobbydroner og det er viktig at turister får kjennskap til reglene.

LT publiserte seks sikkerhetsbrev rettet mot kommersielle operatører innen ubemannet luftfart (droner). I tillegg har vi informert om sikkerhetsrelevante tiltak for droneoperatører gjennom medier. **Dronelek.no** er vår nettside som på en enkel måte viser de viktigste reglene når det gjelder flyging med hobbydroner, og bidrar dermed til tryggere bruk av droner.

“70,5% var helt eller delvis fornøyd med LT som luftfartsmyndighet alt i alt”

4. STYRING OG KONTROLL I VIRKSOMHETEN

4.1 Ressurser, rammefaktorer og effektivitet

Luftfartstilsynet får på lik linje med andre statlige etater et årlig effektiviseringskrav på 0,5–0,7 % (ABE-reformen) av budsjett-rammen. For å håndtere ABE-reformen på 0,7% i 2018 (tilsvarende kr 1. 539.000), samt gi rom for å kunne opprettholde nødvendig kapasitet på flyfaglige områder, er følgende gjennomført:

- Implementering av felles statlige kontrakter har medført noen besparelser.
- Reforhandling av egne leverandør-avtaler på driftssiden.
- Korrigering av eget forbruksmønster på de områder vi har sett muligheter for det.
- Kontinuerlig fokus på å holde kostnader knyttet til reiser, møter, kurs og seminarer nede.
- Det har også vært nødvendig å utsette kompetansetiltak, for å prioritere nødvendig aktivitet innenfor budsjett-rammen.
- Effektivisering (digitalisering og forenkling) og omfordeling av arbeidsoppgaver på administrativt område har siden medio 2017 medført en innsparing på 3,3 årsverk.

Som nevnt i punkt 3.5.3 Digitalisering, prioriterer Luftfartstilsynet digitaliseringsprosjekt som gir eksterne brukere gevinster. Dette gir ofte også en effektiviseringsgevinst innad, via frigjorte ressurser ved automatiserte løsninger, økt

kvalitet og færre henvendelser både per telefon og epost. Digitaliseringsarbeidet i 2018 bestod av noen større prosjekter og flere små knyttet til løpende drift ved helt eller delvis å automatisere manuelle oppgaver. LT vil framover øke fokuset på gevinstrealisering i digitaliseringsprosjektene. Robotisering er en digital metode som skal fases inn i løpet av 2019. Digitaliseringsarbeid og andre effektiviseringsgrep, er ressurskrevende for organisasjonen, og gjennomføring av tiltak avveies derfor mot kostnader og arbeidsmengde på den ene siden, og gevinstmulighetene på den andre siden.

Generelt er arbeidsmengden og kompleksiteten økende. Nye oppgaver og krav med hensyn til innhold og kvalitet i etablerte oppgaver, medfører et økt behov for personell som ikke alene kan dekkes av effektiviseringstiltak. Vi vil derfor fortsette med å ha en tett oppfølging av vårt eget forbruksmønster, samt se på muligheter for å øke inntektene.

LT skal ivareta omfattende kompetansekrav. Dette skyldes i hovedtrekk kravene i det felleseuropeiske regelverket, samt krav til forvaltningskompetanse. Som nasjonal myndighet for luftfart skal vi både ha en struktur og et innhold i opplæringen i tråd med de ulike regelverkskravene, samt sørge for at inspektørkompetansen settes inn i et helhetlig og langsiktig løp. Vi har onboardingprogram og fast-track

inspektørkompetanse som bidrar til at den initielle opplæringen fra ansettelse frem til inspektørautorisasjon nå er redusert fra to til ett år. Planlegging av den kontinuerlige opplæring trenger noe mer innsats.

I 2018 anskaffet vi et kompetanseverktøy som omfatter kompetansestyring, digital læringsplattform og samtalemødel. Her kan vi planlegge, gjennomføre og dokumentere kompetansearbeidet. Oppbyggingen i verktøyet gjøres ut fra regelverkskravene og vi kan dokumentere vårt kompetansearbeid overfor overordnede luftfartsmyndigheter (EASA/ICAO). Implementering av verktøyet ferdigstilles i 2019.

LT har som regel god søkertilgang til utlyste stillinger, men enkelte fagområder og spisskompetansetillinger kan det være vanskelig å rekruttere til, fordi noen fagområder kjennetegnes av få kvalifiserte arbeidstakere på landsbasis. I tillegg konkurrerer vi med privat arbeidsmarked, hvor blant annet lønnsnivået er høyere enn i staten.

“EASA påpekte at Luftfartstilsynets arbeid med risikoprofil og risikobasert tilsyn er kommet langt”

4.2 Risikostyring og internkontroll

Mål og resultatkrav i LT følges opp gjennom internkontroll og risikostyring. Som en del av dette arbeidet følger LT opp mål i tildelingsbrevet gjennom målstyring der risiko for å ikke nå mål vurderes. Risikovurderingen benyttes som ledd i virksomhetsstyringen og er en del av LTs internkontroll og bidrar til at LT identifiserer, vurderer, håndterer og kommuniserer forhold som kan påvirke måloppnåelse negativt.

Risikovurderingen av måloppnåelse fungerer også som grunnlag for prioriteringer og identifisering av avhengigheter, og styrker på den måten tverrfagligheten i LT.

Det ble i 2018 gjennomført tre EASA revisjoner av Luftfartstilsynet innenfor områdene flyoperativt, simulator og flysikring. Dette resulterte i totalt 16 avvik for to av områdene. Simulatorområdet fikk ingen avvik. Avvikene følges opp internt og lukkes i henhold til avtale med EASA. EASA påpekte at Luftfartstilsynets arbeid med risikoprofil og risikobasert tilsyn er kommet langt, og påpekte også at de ser store forbedringer internt i LT vedrørende interne prosesser og prosedyrer.

Riksrevisjonen gjennomførte i 2018 en foranalyse og igangsatte en hovedanalyse i form av forvaltningsrevisjon om virksomhetsstyring i LT.

Det ble også gjennomført to ESA-

inspeksjoner på securityområdet. Disse ble gjennomført på to lufthavner der den ene revisjonen hadde hovedfokus på frakt. Avvikene følges opp av Luftfartstilsynet og rapporteres tilbake til ESA.

Luftfartstilsynet fasiliterte i 2018 en ICAO-revisjon av Norge. Revisjonen var en oppfølging av avvikene etter en revisjon som ble utført i 2006. Det var 93 avvik som gjensto som åpne etter forrige revisjon og etter revisjonen i 2018 ble 26 av disse lukket. For de resterende avvikene var det gjort forbedringer på en del områder mens andre områder har samme status som i 2006. Dette gjelder for eksempel avvikene som går på oppfølging av Hovedredningssentralen, som per i dag ikke ligger til samferdselssektoren å følge opp.

I 2019 er det planlagt tre EASA inspeksjoner på områdene luftdyktighet, flyplass og en tverrfaglig systemrevisjon. Det er i tillegg planlagt to ESA inspeksjoner.

Ny metode for helhetlig intern risikostyring i LT ble ferdigutviklet og testet ut i 2018 og vil bli implementert i hele organisasjonen første tertial 2019 for hovedprosessene:

- Tilsyn
- Regelverk
- Godkjenning
- Økonomi

Det gjennomføres månedlig rapport-

ering til Luftfartsdirektør og ledergruppe gjennom kvalitetsrapport og virksomhetsrapport, som dekker alle etatens hovedaktiviteter og ressursbruk. I tillegg avholdes faste møter mellom Luftfartsdirektøren og LTs kvalitetsfunksjon.

Det utarbeides årlig en plan for internrevisjoner. I året som gikk ble det gjennomført syv revisjoner, og det ble gitt 38 avvik. Disse følges opp regelmessig, og lukkes i henhold til fastsatte tidsfrister. Som en del av internkontrollen benyttes også LTs kvalitetssystem med intern rapportering fra ansatte.

Her er behandling av intern rapportering innenfor de forskjellige kategorier beskrevet og i henhold til Just Culture-prinsippet.

LT har i 2018 startet arbeidet med å utarbeide en prosjekthåndbok for LT. Dette på bakgrunn av at LT ønsker å sikre gode beslutninger på hvilke prosjekt som skal prioriteres, samt forbedre prosjektoppfølgning og resultatsikring i prosjektene.

Luftfartstilsynet tilfredsstiller kravene til oversikter, oppfølging og informasjon som angår GDPR.

4.3 Statlige fellesføringer og øvrige forhold knyttet til personell

Arbeidslivskriminalitet

Offentlige oppdragsgivere, deriblant Luftfartstilsynet, har fått pålegg fra Regjeringen om at anskaffelser skal gjennomføres og følges opp på en slik måte at det motvirker arbeidslivskriminalitet. Dette innebærer at ved tildeling av oppdrag og ved oppfølging av kontrakter, skal det sikres at leverandørene går foran i arbeidet med å fremme et seriøst arbeidsliv.

Luftfartstilsynet har etablert prosedyre på området. DIFI (Direktoratet for forvaltning og IKT) har utarbeidet skjema for Egenrapportering av lønns- og arbeidsvilkår som vi har benyttet. Vi har vurdert hvilke områder for kjøp av varer og tjenester som kan være mest utsatt for arbeidslivskriminalitet og sendt forespørsel til Elite Service Partner AS og ISS Facility Service AS. Disse leverer henholdsvis renholdstjenester og kantinetjenester/-drift til Luftfartstilsynet.

Rapporteringen omfattet følgende hovedpunkter:

- Selskapsinformasjon
- Informasjon om kontraktarbeidet
- Lønns- og arbeidsvilkår for underleverandør
- Tilsyn/pålegg fra Arbeidstilsynet og andre kontrollatører

Begge leverandørene har svart utfyllende på spørsmålene i skjema Egenrapportering av lønns- og arbeidsvilkår. Det er ingenting

i denne dokumentasjonen som tyder på at det foreligger avvik på forhold som angår Luftfartstilsynet.

Luftfartstilsynet går derfor ikke videre med stikkprøvebaserte kontroller (dokumentkontroll) i denne omgangen.

HMS

Luftfartstilsynet er IA-virksomhet, og vi arbeider systematisk med helse, miljø og sikkerhet for å sikre et godt fysisk og psykososialt arbeidsmiljø som bidrar til trivsel, læring og utvikling.

HMS-arbeidet i Luftfartstilsynet følger en årlig handlingsplan. HMS-aktiviteter i 2018 har blant annet vært seksjonsvise HMS-møter, medarbeidersamtaler, førstehjelpskurs og AMU-møter. Etter at ny organisasjon trådte i kraft mvf 1.1.2017, har AMU hatt et særskilt fokus på arbeidsmiljø i ny organisasjon. Bedriftshelsetjenesten har bistått aktivt i arbeidsmiljøarbeidet.

I 2018 var sykefraværet på 4,7 %. Dette er litt høyere enn vår interne HMS-målsetting på et samlet sykefravær på under 4 %. Luftfartstilsynets ledere følger opp sine sykemeldte medarbeidere, og AMU følger opp sykefravær på virksomhetsnivå.

Ergonomisk gjennomgang, vernerunder og HMS-samtaler er noen av de forebyggende tiltak vi benytter for å redusere sykefraværet.

Likestilling og inkludering

Luftfartstilsynet skal fremstå som en attraktiv arbeidsplass der alle uansett kjønn, etnisitet og funksjonsevne har likeverdige arbeidsvilkår, med muligheter til faglig og personlig utvikling og karriereutfordringer. Ledere har et særlig ansvar for aktivt å fremme likestilling og inkludering.

Arbeidet med likestilling og inkludering har over lang tid vært et fokusområde i vår arbeidsgiverpolitikk. Ved nyrekrutteringer oppfordres kvalifiserte kandidater uansett kjønn, etnisitet og funksjonsevne til å søke på våre stillinger. Dersom det er kvalifiserte søkere med innvandrerbakgrunn, nedsatt funksjonsevne eller/og har hull i CV 'en, så skal minst én av disse søkerne innkalles til intervju. Arbeidsplassen vil om nødvendig bli lagt til rette for personer med nedsatt funksjonsevne.

I rapporteringsperioden for regjeringens inkluderingsdugnad, har Luftfartstilsynet ansatt 8 nye medarbeidere. Vi har så langt ikke oppnådd regjeringens mål om 5 prosent nyansettelser med nedsatt funksjonsevne eller hull i CV 'en. Vi vil fortsette arbeidet med å nå målene for Inkluderingsdugnaden i løpet av 2019.

Alle fremtidige utlysninger vil ha med følgende tekst: Vi ser verdien av mangfold i et godt arbeidsmiljø. Vi oppfordrer alle kvalifiserte kandidater til å søke uansett

alder, kjønn, funksjonsevne, etnisk bakgrunn eller som har hull i CV 'en. Arbeidsforholdene vil bli lagt til rette for medarbeidere med nedsatt funksjonsevne. Kvalifiserte søkere som informerer at de har nedsatt funksjonsevne eller hull i CV 'en, vil bli invitert til intervju. Opplysninger om nedsatt funksjonsevne eller hull i CV 'en kan bli brukt til statistikkformål.

Foto: Luftfartstilsynet



5. VURDERING AV FRAMTIDSUTSIKTENE

Luffarten er en sentral del av det norske transportnett, og en forutsetning for verdiskaping i hele landet. Regjeringen har i sin erklæring (Granavolden, 17. januar 2019) sagt at de vil føre en konkurranseorientert luffartspolitik som bidrar til utviklingen av en konkurransedyktig norsk luffartsnæring.

5.1 Økt konkurranse

Vi forventer at den globale konkurransen vil fortsette å prege norsk luffart i fremtiden. Det åpnes opp for konkurranseutsetting av de tradisjonelt statlig drevne tjenester. Det spanske selskapet Saerco ble tildelt driften av tårntjenesten på Vigra og Kjevik i januar 2019. Vi forventer at konkurranseutsetting av tårntjenester vil fortsette.

Avinor har, på oppdrag fra SD, åpnet opp for anbud på drift av sine flyplasser. Som en konsekvens av dette vil Lufthavndrift AS overta driften av Haugesund lufthavn i løpet av april 2019.

Drift av regional ruteflygninger i Sør-Norge lyses ut på anbud og tildeles i løpet av 2019. Tilsvarende skjer i Nord-Norge i 2020. I 2020 skal også kontraktsansvaret overføres fra SD til regionene.

Vi ser også en utvikling hos flyselskapene der de utvikler nye styrings- og ledelsesmodeller som krever samarbeid med andre lands myndigheter.

Den overnevnte utviklingen vil medføre nye oppgaver og utfordringer for LT knyttet til veiledning, godkjenning og oppfølging, samt større grad av samarbeid med andre lands myndigheter. Dette utfordrer allerede vår kapasitet og kompetanse. Vi har grunn til å tro at dette vil forsterke seg i fremtiden.

5.2 Klimavennlig luffart

Transportsektoren skal bidra i den nødvendige omstillingen til lavutslippssamfunnet. I 2018 fikk LT et mandat for mer aktiv oppfølging av klimaarbeidet innen luffart. Introduksjon av elektrisk/hybridelektriske fly i norsk innenriks luffart vil være et betydelig bidrag i så måte. Norge kan av flere årsaker være et naturlig tyngdepunkt i utvikling, testing og kommersiell drift av fly basert på null- og lavutslippsteknologi. Vi har en uttalt nasjonal politisk ambisjon, motiverte interessenter (Avinor, flyselskap, flyskoler, LT), naturlige forutsetninger (tilgang på luftrom, krevende vær og topografi, kortbaner m.m.) og et potensielt godt marked for fly med kapasitet opp til 50-70 seter på kort- og mellomdistanser.

Det synes allerede klart at et av de viktigste tiltakene på kort sikt vil være å legge til rette for at Norge kan være en testarena for elektrifiserte passasjerfly. I første omgang er det ønskelig at det blir utviklet lav- eller nullutslippsfly som kan betjene det norske kortbanenettet helt eller delvis. For å forsere utviklingen av slike fly, samt sikre at de tilpasses norske forhold (kort rullebane, topografi, vær- og vindforhold) anbefales det at det legges til rette for utvikling og testing i Norge.

I en utviklings- og testfase vil LT ha en sentral rolle i godkjenning av sertifikater og prosedyrer både for flygninger og teknisk vedlikehold. I tillegg kan LT bli involvert i typegodkjenning av luffartøy, inntil typegodkjenning fra EASA etableres. Utviklingen går raskt, og dette vil kreve ny kompetanse og ressurser i LT. Dette kommer i tillegg til eksisterende oppgaver.

“Norge kan av flere årsaker være et naturlig tyngdepunkt i utvikling, testing og kommersiell drift av fly basert på null- og lavutslippsteknologi”

5.3 Cyber security

Cyber security, eller digital sikkerhet, er av stor betydning for norsk luftfart. Enorme mengder informasjon deles mellom aktører innenfor luftfart, og i økende takt. Vi kan ikke forvente at den enkelte aktør alene skal kunne identifisere og beskytte seg effektivt mot cybertrusler. Derfor er det sentralt at temaet behandles som en systemisk faktor som angår hele luftfartssystemet. Inntil velfungerende og holistiske mekanismer er etablerte og fungerende er det behov for økt innsats innen digital sikkerhet.

Vi må de neste årene utvikle vår egen, luftfartsaktørenes og andre involverte interessenters, evne til å identifisere, forhindre, oppdage og respondere på cyberangrep. Dette inkluderer å vurdere konsekvenser av forskjellige typer hendelser, forstå sammenhenger, bidra til økt samhandling, og ikke minst bidra til at luftfarten utvikler en økt robusthet knyttet til digital sikkerhet.

Nytt felleseuropeisk luftfartsspesifikt regelverk på cyber security vil sannsynligvis gjelde fra 2021, og det er LT som skal forvalte regelverket.

5.4 Digitalisering

LT vil fortsette å utvikle digitale tjenester som hjelper organisasjoner og privatpersoner å få løst sine behov på en enklere og mer effektiv måte.

Ved å øke innsatsen er det mulig å gi markedet flere digitale tjenester. LT ønsker å tilby ytelser og tjenester på en slik måte at markedet mottar disse så automatisk som mulig når markedet har behov for det. Dette vil bidra til at markedet sparer tid og penger. Tilsvarende vil gjelde for LT.

LT forvalter i dag en stor mengde data knyttet til flysikkerheten i Norge. Disse skriver seg både fra rapporterte hendelser og ulykker samt det tilsynsarbeid vi utfører ovenfor ca. 200 luftfartsaktører. Den store mengden data må forvaltes og nyttiggjøres.

EASA innfører fra 1. januar 2020 ny rapporteringsordning med direkte-rapportering inn i felles europeisk database som skal gi dem – og oss – et mye bedre datagrunnlag hvor vi ikke bare får tilgang til nasjonale data, men også kan se trender nasjonalt i forhold til resten av Europa. Dette medfører at LT må implementere et nytt rapporteringssystem.

Digitalisering og tilgjengeliggjøring av flysikkerhetsdata vil være viktige satsingsområder også i fremtiden, for å kunne bidra til effektivisering, erfaringsdeling og økt kunnskap om flysikkerhet.

5.5 Ubemannet luftfart

Den sterke økningen i antall droneoperatører vil fortsette i tiden fremover. Det forventes også at stadig flere tjenester kan utføres av droneoperatører. Det vil derfor være en utvikling mot at de største aktørene utvikler og opererer med store og tunge droner med avansert teknologiske løsninger.

Det forventes at det kommer tekniske løsninger for de minste hobbydronene, slik at denne delen av dronesegmentet ikke vil kreve betydelig ressursbruk i LT i fremtiden.

Vårt fokus vil primært være å ivareta flysikkerheten både for droner og for samspillet mellom droner og bemannet luftfart. I tillegg skal vi legge til rette for den profesjonelle droneindustrien i Norge. Regjeringen har i 2018 utarbeidet "Norges dronestrategi". Det ligger store ambisjoner i dronestrategien fordi Norge har et potensiale for å bli et foregangsland i bruk av droner. Dette kan føre til utvikling og økonomisk vekst innen sektoren samt utvikling av effektive og ressursparende håndtering av viktige samfunnsoppgaver. Denne satsningen som er beskrevet i dronestrategien krever både kapasitet og kompetanse innenfor operative og tekniske områder samt luftromskompetanse.

6. ÅRSREGNSKAP

6.1 Ledelsens kommentar til årsregnskapet 2018

Formål

LT ble opprettet 1. januar 2000 og er underlagt Samferdselsdepartementet. LT er et ordinært statlig forvaltningsorgan som fører regnskapet i henhold til kontantprinsippet. LT er et forvaltningsorgan med myndighetsansvar innen norsk sivil luftfart. Hovedoppgaven er å bidra til økt sikkerhet i luftfarten.

LT er en aktiv pådriver for sikker og samfunnsnyttig luftfart ved å fastsette regelverk, godkjenne og føre tilsyn med blant annet flyselskaper, verksteder, flyskoler, luftfartøy, sertifikatnehavere, droneoperatører og lufthavner. Årsregnskapet utgjør del VI i årsrapporten til LT.

Bekreftelse

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

Vurdering av vesentlige forhold

I 2018 har LT samlet disponert tildelinger på utgiftssiden på kr 229.081 000 som består av kr 221.860.000 i ordinær bevilgning, kr 3.481.000 for den budsjettmessige virkningen av lønnsoppjøret i statlig tariffområde og kr 3.740.000 i overføring av ubrukt bevilgning fra 2017, jf. note A. LT har merinntekt på kr 2.500.316 jf. fullmakt 6.2 i tildelingsbrev i kapittel 4313 post 02, jf. note B. LT har mindreinntekt på kr 2.335.449 på kapittel 4313 post 01. Med fradrag for lønnsrefusjoner har LT brukt kr 167.325.266 til lønn og sosiale utgifter, jf. note 2 som gir en lønnsandelen på 73,1%. Husleien utgjør kr 19.602.885, se note 3. Reiseutgifter utgjør en vesentlig post på kr 15.302.639, jf. note 3. LT har merinntekter relatert til både lønn og reise for utleid personell på kr 2.500.316, jf. note 1. Merinntekten har dekket opp et merforbruk

på drift knyttet til de samme forhold. LTs gebyrinntekter fra markedet utgjør kr 135.741.268, se note 1. Mellomværende med statskassen utgjorde pr 31.12.2018 kr -7.267.604, jf. bevilgningsrapportering. Oppstillingen av artskontorrapporteringen viser hvilke eiendeler og gjeld mellomværende består av.

I tråd med Samferdselsdepartementets effektiviseringskrav har LT realisert en produktivitetgevinst på kostnadssiden på kr 1 539 000. Dette ble oppnådd gjennom digitalisering, endring av arbeidsprosesser, redusert bemanning på administrative områder og god økonomisk styring.

Tilleggsopplysninger

Riksrevisjonen er ekstern revisor og bekrefter årsregnskapet for LT. Årsregnskapet er ikke ferdig revidert pr dags dato, men revisjonsberetning antas å foreligge i løpet av 2. kvartal 2019.



Bodø, 15. mars 2019

Lars Kobberstad
luftfartsdirektør

6.2. Årsregnskap

6.2.1 Prinsippnote til årsregnskapet

Årsregnskap for statlige virksomheter er utarbeidet og avlagt etter nærmere retningslinjer fastsatt i bestemmelser om økonomistyring i staten ("bestemmelsene"). Årsregnskapet er i henhold til krav i bestemmelsene punkt 3.4.1, nærmere bestemmelser i Finansdepartementets rundskriv R-115 av november 2018 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 gruppert etter ulike kontoplaner. Prinsippene samsvarer med krav i bestemmelsene punkt 3.5 til hvordan virksomhetene skal rapportere til statsregnskapet. Sumlinjen "Netto rapportert til bevilgningsregnskapet" er lik i begge oppstillingene. Virksomheten er tilknyttet statens konsernkontoordning i Norges Bank i henhold til krav i bestemmelsene pkt. 3.7.1. Bruttobudsjetterte virksomheter tilføres ikke likviditet gjennom året men har en trekkrettighet på sin konsernkonto.

Ved årets slutt nullstilles saldoen på den enkelte oppgjørskonto ved overgang til nytt år.

Bevilgningsrapporteringen

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

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

Utgiftene knyttet til mottatte belastningsfullmakter er bokført og rapportert til statsregnskapet, og vises i kolonnen for regnskap.

Avgitte belastningsfullmakter er inkludert i kolonnen for samlet tildeling, men bokføres og rapporteres ikke til statsregnskapet fra virksomheten selv. Avgitte belastningsfullmakter bokføres og rapporteres av virksomheten som har mottatt belastningsfullmakten og vises

derfor ikke i kolonnen for regnskap. De avgitte fullmaktene framkommer i note B til bevilgningsoppstillingen.

Artskontorrapporteringen

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

6.2.2 Bevilgningsrapportering

Oppstilling av bevilgningsrapportering 31.12.2018							
Utgiftskapittel	Kapittelnavn	Post	Postnavn	Note	Samlet tildeling*	Regnskap 2018	Merutgift (-) og mindreutgift
1313	Driftsutgifter	01	Driftsutgifter	A,B	229 081 000	230 021 379	-940 379
1633	Nettoordning for MVA i staten	01	Driftsutgifter	B		6 442 765	
Sum utgiftsført					229 081 000	236 464 144	
Inntektskapittel	Kapittelnavn	Post	Postnavn	Note	Samlet tildeling*	Regnskap 2018	Merinntekt(-) og mindreinntekt
4313	Inntekter tilsyn	01	Gebyrinntekter	A,B	138 126 000	135 790 551	-2 335 449
4313	Ref. fakturert	02	Merinntekter	A,B		2 500 316	2 500 316
5309	Tilfeldige inntekter	29	Ymse			236 162	
5700	Arbeidsgiveravgift	72	Arbeidsgiveravgift			12 674 209	
Sum inntektsført					138 126 000	151 201 238	
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet						85 262 906	
Kapitalkontoer							
60047101	Norges Bank KK/ innbetalinger	143 153 237					
60047102	Norges Bank K/ utbetalinger	-228 282 617					
713212	Endring i mellomværende med statskassen	-133 525					
Sum rapportert		0					
Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12)					31.12.2018	31.12.2017	Endring
713212	Mellomværende med statskassen				-7 267 604	-7 134 079	-133 525

*Samlet tildeling skal ikke reduseres med eventuelle avgitte belastningsfullmakter. Se note B for nærmere forklaring

Note A Forklaring av samlet tildeling utgifter

Kapittel og post	Overført fra i fjor	Årets tildelinger	Samlet tildeling
131301	3 740 000	225 341 000	229 081 000

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

Kapittel og post	Stikk-ord	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		-940 379		-940 379			0	11 056 800	0
431302	Kan nyttes under post 01				2 500 316		2 500 316	11 056 800	0
431301					-2 335 449		-2 335 449		0
163301	Netto MVA				6442 765				

Forklaring til bruk av budsjettfullmakterMulig overførbart beløp

LT har i henhold til R-2/2019 søkt Samferdselsdepartementet om bruk av merinntektsfullmakt i henhold til tildelingsbrev, som gir oss fullmakt til å overskride bevilgning under kapittel

1313, post 01 kr. 940 379 mot tilsvarende merinntekt på kapittel 4313, post 02, kr. 2 500 316. Mindreinntekt på kapittel 4313 post 01 utgjør kr. 2 335 449. Intet til overføring til 2019.

6.2.3 Artskontorrapportering

Oppstilling av artskontorrapporteringen 31.12.2018			
	Note	2018	2017
Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Innbetalinger fra gebyrer	1	135 741 268	135 693 437
Andre innbetalinger	1	2 500 316	2 010 640
Sum innbetalinger fra drift		138 241 584	137 704 076
Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetalinger til lønn	2	167 325 266	160 137 611
Andre utbetalinger til drift	3	61 598 799	58 988 042
Sum utbetalinger til drift		228 924 065	219 125 653
Netto rapporterte driftsutgifter		90 682 482	81 421 577
Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Innbetaling av finansinntekter	4	49 587	34 043
Sum investerings- og finansinntekter		49 587	34 043
Investerings- og finansutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetaling til investeringer	5	1 096 373	2 490 711
Utbetaling av finansutgifter	4	1 245	2 128
Sum investerings- og finansutgifter		1 097 618	2 492 839
Netto rapporterte investerings- og finansutgifter		1 048 030	2 458 796
Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten			
Innbetaling av skatter, avgifter, gebyrer m.m.	6	0	0
Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten		0	0
Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten			
Utbetalinger av tilskudd og stønader	7	0	0
Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten		0	0
Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler *			
Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)		236 162	220 007
Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)		12 674 209	12 100 804
Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)		6 442 765	6 421 188
Netto rapporterte utgifter på felleskapitler		-6 467 606	-5 899 623
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet		85 262 906	77 980 750
Oversikt over mellomværende med statskassen **			
Eiendeler og gjeld		2018	2017
Fordringer		118 641	100 440
Skyldig skattetrekk		-7 375 892	-7 132 213
Skyldige offentlige avgifter		-6 656	-96 188
Annen gjeld		-3 697	-6117
Sum mellomværende med statskassen	8	-7 267 604	-7 134 079

Note 1 Innbetalinger fra drift		
	31.12.2018	31.12.2017
Innbetalinger fra gebyrer	135 741 268	135 693 437
Sum innbetalinger fra gebyrer	135 741 268	135 693 437
Andre innbetalinger		
Annen driftsrelatert inntekt	2 500 316	2 010 640
Sum andre innbetalinger	2 500 316	2 010 640
Sum innbetalinger fra drift	138 241 584	137 704 076

Note 2 Utbetalinger til lønn		
	31.12.2018	31.12.2017
Lønn	140 792 880	133 740 453
Arbeidsgiveravgift	12 674 209	12 100 804
Pensjonsutgifter*	15 150 029	14 198 827
Sykepenger og andre refusjoner (-)	-3 290 524	-1 698 053
Andre ytelser	1 998 672	1 795 581
Sum utbetalinger til lønn	167 325 266	160 137 611
Antall årsverk	167	166

Note 3 Andre utbetalinger til drift		
	31.12.2018	31.12.2017
Husleie	19 602 885	18 481 990
Vedlikehold og ombygging av leide lokaler	404 405	185 846
Andre utgifter til drift av eiendom og lokaler	1 708 609	1 440 845
Reparasjon og vedlikehold av maskiner, utstyr mv.	5 089	46 388
Mindre utstyrsanskaffelser	2 671 269	972 725
Leie av maskiner, inventar og lignende	7 668 120	7 293 416
Konsulenter og andre kjøp av tjenester fra eksterne	8 438 341	8 929 299
Reiser og diett	15 302 639	15 230 292
Kurs og konferanse	2 030 545	2 930 729
Øvrige driftsutgifter	3 766 899	3 476 511
Sum andre utbetalinger til drift	61 598 799	58 988 042

Note 4 Finansinntekter og finansutgifter		
	31.12.2018	31.12.2017
Innbetaling av finansinntekter		
Renteinntekter	49 283	33 473
Valutagevinst	304	570
Sum innbetaling av finansinntekter	49 587	34 043
Utbetaling av finansutgifter		
Renteutgifter	1 072	1 537
Valutatap	173	591
Sum utbetaling av finansutgifter	1 245	2 128

Note 5 Utbetaling til investeringer og kjøp av aksjer

	31.12.2018	31.12.2017
Utbetaling til investeringer		
Immaterielle eiendeler og lignende	128 823	1 135 492
Driftsløsøre, inventar, verktøy og lignende	967 550	1 355 219
Sum utbetaling til investeringer	1 096 373	2 490 711

Note 6 Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten

	31.12.2018	31.12.2017
Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten	0	0

Note 7 Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten

	31.12.2018	31.12.2017
Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten	0	0

Note 8 Sammenheng mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen.**Del A Forskjellen mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen**

		31.12.2018	31.12.2018	Forskjell
		Spesifisering av bokført avregning med statskassen	Spesifisering av rapportert mellomværende med statskassen	
Finansielle anleggsmidler	Investeringer i aksjer og andeler*	0	0	0
	Obligasjoner	0	0	0
	Sum	0	0	0
Omløpsmidler	Kundefordringer	1 977 013	0	1 977 013
	Andre fordringer	118 641	118 641	0
	Sum	2 095 654	118 641	1 977 013
Langsiktig gjeld	Annen langsiktig gjeld	0	0	0
	Sum	0	0	0
Kortsiktig gjeld	Leverandørgjeld	-51 877	0	-51 877
	Skyldig skattetrekk	-7 375 892	-7 375 892	0
	Skyldige offentlige avgifter	-6 656	-6 656	0
	Annen kortsiktig gjeld	-3 697	-3 697	0
	Sum	-7 438 122	-7 386 245	-51 877
Sum	-5 342 468	-7 267 604	1 925 136	

7. VEDLEGG

Vedlegg 1. Oversikt over tilsyn utført i 2018



Vedlegg 2. Status for arbeidet med rapporter og tilrådinger fra havarikommisjoner mv.

Tabellen under viser antall avgitte, lukkede og åpne sikkerhetstilrådingene fra og med utgangen av 2008. Som det framgår av tabellen var det ved utgangen av 2018 totalt 29 åpne sikkerhetstilrådinge.

I løpet av 2018 har LT lukket fire sikkerhetstilrådinge. En av tilrådingene som ble lukket var utstedt i 2013 etter ulykken med LN-ODD i Haustreisdalen i Nordland. Den handlet om at LT gjennom sitt lederviv i Flysikkerhetsforum for operatører av innlandshelikoptre (FSF) skulle vurdere å etablere en bransjestandard for minimum sikkerhetsavstand mellom strukturer og helikoptre.

Operatørene innenfor dette segmentet har innført Standard Operating Procedure (SOP) som skal være basert på en risikoanalyse, samt at operatørene har tatt i bruk en "sikker jobb analyse". En annen tilråding som ble lukket ble rettet til Norsk Luftambulans (NLA) etter ulykken på Sollihøgda. SHT tilrådte at NLA revitaliserte arbeidet med å kartlegge og håndtere risiko forbundet med landing på ukjent landingsplass. LT har fått bekreftet gjennom samtaler med ledelsen i NLA, samt ved tilsyn, at landing på "tilfeldige" plasser har høyt fokus og at det er etablert et risikoregister for utlandingsplasser.

I tillegg lukket LT en tilråding som var rettet mot Sikorsky etter en hendelse som førte til at et helikopter måtte lande på oljeriggen Yme grunnet indikasjon på teknisk feil. Tilrådingen ble lukket etter at

Sikorsky hadde revidert nødsjekklisten og utarbeidet et ekstra varslingssystem. Den fjerde tilrådingen som ble lukket i 2018 var rettet mot Alexander Schleicher GmbH & Co Segelflugzeugbau etter en alvorlig hendelse med et seilfly i 2015 der det oppsto et branntilløp i motoren grunnet sprekk i eksospotten. Alexander Schleicher GmbH & Co Segelflugzeugbau har utgitt et *Airworthiness Directive* (AD) der de pålegger en utskiftning av eksospotten på denne type fartøy.

Statens havarikommisjon for transport (SHT) utstedte 17 sikkerhetstilrådinge i 2018. 12 av disse ble fremmet etter den fatale ulykken på Turøy i 2016, hvorav ni tilrådinge er rettet mot EASA, en til Airbus, en til ICAO og en til EU-kommisjonen. I tillegg utstedte SHT to sikkerhetstilrådinge til henholdsvis EASA og Airbus etter en ulykke i 2016 med et helikopter ved Hå på Jæren. Videre er det utstedt tre sikkerhetstilrådinge til LT i 2018, derav en tilråding etter en fatal ulykke i 2017 med et privatfly utenfor Holmestrand samt to tilrådinge etter en fatal ulykke i 2017 med et privatfly nær Hamar flyplass.

SHT og LT samarbeider godt og hadde løpende dialog gjennom året. I tillegg det vært avholdt ett kontaktmøte i 2018. Arbeidet med tilrådinge er et viktig element i flysikkerhetsarbeidet, og to ganger i året rapporterer LT til Samferdselsdepartementet detaljer om arbeidet med hver enkelt av de åpne tilrådingene. I etterkant av halvårlig rapportering avholdes

møter mellom LT og SD der arbeidet med tilrådingene blir utdypet. Siden sikkerhetstilrådinge kun er anbefalinger fra havarikommisjoner, har ikke LT nødvendigvis hjemmel til å pålegge luftfartsaktørene å gjennomføre det som tilrådingen omtaler. Unntaket er tilfeller der det er snakk om brudd på regelverk. LT sin oppfølging av tilrådinge vil derfor oftest være preget av å påvirke og oppmuntre aktørene til å ta tilrådingen til følge. I tillegg vurderer LT hvorvidt intensjonen med sikkerhetstilrådingen er av en slik karakter at det er behov for endring av luftfartsregelverket, nasjonalt eller internasjonalt, eller om det er andre tiltak LT kan gjennomføre, f. eks. å gi bedre veiledning. Alt i alt innebærer dette at arbeidet med å følge opp sikkerhetstilrådinge kan gå over år.

Rapporter fra havarikommisjoner

LT mottok i 2018 totalt 17 utkast til rapport fra havarikommisjoner, alle var fra SHT. Dessuten mottok LT i alt 16 ferdige undersøkelsesrapporter fra SHT. LT vurderer alt innholdet i rapportene, ikke bare eventuelle sikkerhetstilrådinge, med tanke på mulige tiltak som kan bedre flysikkerheten. I det månedlige ulykkes- og hendelsesmøtet i LT presenteres og gjennomgås alle undersøkelsesrapporter av den tilsynssekksjonen som er utpekt som ansvarlig. I forlengelsen blir eventuelle tiltak for å ivareta flysikkerheten vurdert og diskutert tverrfaglig.

Årstall	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Avgitte tilrådinge	15	28	12	20	10	11	1	11	2	1	17
Lukkede tilrådinge	41	96	27	26	15	13	4	0	7	3	4
Åpne tilrådinge	113	45	29	23	17	15	12	23	18	16	29

Antall avgitte, lukkede og åpne sikkerhetstilrådinge ved utgangen av årene 2008-2018

Vedlegg 3. Tilsette i Luftfartstilsynet fordelt på kjønn, stillingskategoriar og lønn.

Ved utgangen av 2018 hadde Luftfartstilsynet 185 tilsette. Kvinneandelen var på 40%. I stillingskategorien førstekonsulentar og timelønte var det i 2018 kun kvinner. Vidare var det fleital av kvinner i kategorien rådgivarar. I dei stillingskategoriane der begge kjønn var representert, tena menn meir enn kvinner i alle kategoriane utanom kategorien rådgivar.

	Kjønnsbalanse			Gjennomsnittlig brutto månedslønn		
	Menn pst.	Kvinner pst	Antall ansatte i alt	Menn (kr)	Kvinner (kr)	I alt (kr)
Totalt i virksomheten	60 % 110	40 % 75	100 % 185	63 324,00	53 226,00	59 230,00
Toppleidelse (direktører/ andre ledere. LD inkludert)	43 % 3	57 % 4	100 % 7	93 950,00	90 481,00	91 968,00
Mellomledelse (seksjonssjefer)	60 % 6	40 % 4	100 % 10	78 338,00	77 113,00	77 848,00
Kategori 1 (eks. seniorrådgivere)	71 % 93	29 % 38	100 % 131	63 414,00	57 237,00	61 608,00
Kategori 2 (eks. rådgivere)	27 % 6	73 % 16	100 % 22	41 003,00	43 800,00	43 037,00
Kategori 3 (eks. førstekonsulenter)	0 % 0	100 % 12	100 % 12		36 450,00	36 450,00
Kategori 4 (eks. konsulent/lærlinger)	67 % 2	33 % 1	100 % 3	23 219,00	8 363,00	18 267,00
Ev. timelønte	0 % 0	100 % 1	100 % 1		27 875,00	27 875,00

	Deltid (antall)		Midlertidig ansatte	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
2018	5	1	4	1
2017	5	1	3	3
2016	2	1	4	1



Vår referanse 2018/00986-8

LUFTFARTSTILSYNET
Org. nr.: 981105516

Riksrevisjonens beretning

Til Luftfartstilsynet

Uttalelse om revisjonen av årsregnskapet

Konklusjon

Riksrevisjonen har revidert Luftfartstilsynets årsregnskap for 2018. Årsregnskapet består av ledelseskommentarer og oppstilling av bevilgnings- og artskontorrapportering, inklusiv noter til årsregnskapet for regnskapsåret avsluttet per 31. desember 2018.

Bevilgnings- og artskontorrapporteringen viser at 85 262 906 kroner er rapportert netto til bevilgningsregnskapet.

Etter Riksrevisjonens mening gir Luftfartstilsynets årsregnskap et dekkende bilde av virksomhetens disponible bevilgninger, inntekter og utgifter i 2018 og av mellomværende med statskassen per 31. desember 2018, i samsvar med regelverket for økonomistyring i staten.

Grunnlag for konklusjonen

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

Øvrig informasjon i årsrapporten

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

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

Det er ingenting å rapportere i så måte.

Ledelsens og det overordnede departementets ansvar for årsregnskapet

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

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

Riksrevisjonens oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

Målet med revisjonen er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil, og å avgi en revisjonsberetning som gir uttrykk for Riksrevisjonens konklusjon. Betryggende sikkerhet er et høyt sikkerhetsnivå, men det er ingen garanti for at en revisjon som er utført i samsvar med *lov om Riksrevisjonen, instruks om Riksrevisjonens virksomhet* og internasjonale standarder for offentlig revisjon (ISSAI 1000–2999), alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon som eksisterer. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon blir ansett som vesentlig dersom den, enkeltvis eller samlet, med rimelighet kan forventes å påvirke de beslutningene brukere treffer på grunnlag av årsregnskapet.

Vi utøver profesjonelt skjønn og utviser profesjonell skepsis gjennom hele revisjonen, i samsvar med *lov om Riksrevisjonen, instruks om Riksrevisjonens virksomhet* og ISSAI 1000–2999.

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

Vi gjør også følgende:

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

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

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

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

Uttalelse om øvrige forhold

Konklusjon knyttet til administrative regelverk for økonomistyring

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

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

Oslo; 29.04.2019

Etter fullmakt

Tora Struve Jarlsby
ekspedisjonssjef

Terje Ottesen
avdelingsdirektør

Brevet er ekspedert digitalt og har derfor ingen håndskreven signatur



Luftfartstilsynet

Luftfartstilsynet

Sjøgata 45-47

8006 Bodø