

# ÅRSRAPPORT 2023

## Innhold

<b>1 Leders beretning</b> .....	4
<b>2 Introduksjon til virksomheten og hovedtall</b> .....	7
2.1 Virksomheten og samfunnsoppdraget .....	7
2.2 Omtale av organisasjon og ledelse .....	7
2.3 Presentasjon av utvalgte hovedtall.....	8
2.3.1 Volumtall.....	8
2.3.2 Nøkkeltall fra regnskapet.....	10
2.3.3 Gjennomførte tiltak for å effektivisere driften i 2023 .....	11
<b>3 Aktiviteter og resultater</b> .....	12
3.1 Virksomhetsmål 1 - Tilfredsstillende sikkerhetsnivå i norsk luftfart .....	12
3.1.1 Tilfredsstillende sikkerhetsnivå .....	13
3.1.2 Risikobasert tilsyn .....	14
3.1.3 God sikkerhetsdialog.....	15
3.1.4 Oppsummering - sikkerhetsnivået i norsk luftfart .....	16
3.2 Virksomhetsmål 2 – Effektive tjenester tilpasset brukernes behov .....	17
3.2.1 Effektive og digitaliserte tjenester .....	17
3.2.2 God forvaltningskvalitet.....	18
3.2.3 God tilgjengelighet til flysikkerhetsinformasjon .....	19
3.3 Føringer og prioriteringer .....	19
3.3.1 Oppfølging av norsk arbeidsmiljølovgivning.....	19
3.3.2 Tilsynsmyndighet for romaktiviteter.....	20
3.3.3 Droner .....	21
3.3.4 Flysikkerhet .....	22
3.3.5 Digitalisering (TAFI).....	23
3.3.6 Oppfølging nasjonal luftfartsstrategi.....	23
3.3.7 Bærekraftig luftfart .....	23
3.3.8 FNs bærekraftsmål .....	24
3.3.9 Samfunnssikkerhet. ....	25
3.3.10 Tilgjengeliggjøring av offentlige data.....	25
3.3.11 Forskrifts- og regelverksarbeid.....	25
3.3.12 Ressursbruk i 2023 .....	26
<b>4 Styring og kontroll i virksomheten</b> .....	27
4.1 Risikovurderinger og internkontroll.....	27

4.1.1 Vesentlige endringer .....	27
4.2 Oppfølging av Riksrevisjonens regnskaps- og forvaltningsrevisjoner.....	27
4.2.1 Kostnadsriktige gebyrer .....	27
4.3 Annen oppfølging.....	28
4.4 Statlige fellesføringer .....	28
4.4.1 Reduksjon av konsulentbruk .....	28
4.4.2 Lærlinger .....	28
4.4.3 Desentralisert arbeid.....	28
4.5 Informasjonssikkerhet .....	28
4.6 Personalmessige forhold.....	29
4.6.1 Kompetanse .....	29
4.6.2 Sykefravær .....	29
4.6.3 HMS/Arbeidsmiljø .....	29
4.6.4 Mangfold og likestilling.....	30
<b>5 Vurdering av fremtidsutsiktene.....</b>	<b>32</b>
<b>6 Årsregnskapet.....</b>	<b>33</b>
6.1 Ledelsens kommentar til årsregnskapet 2023 .....	33
6.1.1 Formål .....	33
6.1.2 Bekreftelse.....	33
6.1.3 Vurdering av vesentlige forhold .....	33
6.1.4 Tilleggsopplysninger.....	33
6.2 Årsregnskap.....	34
6.2.1 Prinsippnote til årsregnskapet .....	34
6.2.2 Bevilgningsrapporteringen.....	36
6.2.3 Bruk av fullmakter .....	37
6.2.4 Artskontorapportering .....	38
7 Vedlegg.....	41
7.1 Risikostyring .....	41
7.1.1 Risikovurdering årsslutt.....	41
7.1.2 Luftfartstilsynets interne risikostyring avgrenset til forhold som kan påvirke måloppnåelsen negativt .....	41



## 1 Leders beretning

Flysikkerhetsmessig var 2023 et godt år for norsk luftfart. Vi har aldri hatt færre ulykker i norsk luftfart siden vi startet slik registrering for 54 år siden. Vi endte opp med fem ulykker, en med drone og fire i privatflysegmentet, hvorav en av disse ulykkene var fatal med to omkomne. I 2022 var det i alt 7 luftfartsulykker i Norge.

Også internasjonalt er det en positiv utvikling. Ifølge enkelte statistikker har det heller aldri vært færre ulykker og dødsfall i kommersiell luftfart enn i 2023. globalt var det kun to ulykker i dette segmentet med til sammen 86 drepte i fjor, mot 178 omkomne i 2022. Til sammenligning ble 1,3 mill. mennesker drept på verdens veier i 2023 ifølge FN.

Luftfartstilsynet er totalt sett fornøyd med samlet måloppnåelse i 2023. Virksomhetsmål nr. 1 for Luftfartstilsynet, gitt i tildelingsbrevet, er at flysikkerheten i Norge skal være tilfredsstillende. I dette målet inngår det at det skal være maksimalt to omkomne i norsk kommersiell flytransport pr. hundre millioner personflytimer i perioden 2017 – 2026. Denne raten er ved utgangen av 2023 fortsatt høyere enn målet, men med en aktivitet på nivå med årene før pandemien og ingen omkomne for resten av måleperioden vil målet bli nådd.

Det ble med virkning fra 2022 satt betydelig mer ambisiøse mål for kommersiell flytrafikk i Norge, definert som ulykkerater pr. 100.000 flyvning over en femårsperiode. Ratene er høyere enn målsatt ved utgangen av året (for perioden 2019 – 2023) for 2 av de fire kommersielle segmentene. Det er likevel vår vurdering at det er mulig å nå disse målene innen fastsatt sluttidspunkt. Det forutsetter imidlertid at det lave antall ulykker vi har hatt de siste par årene opprettholdes eller forbedres ytterligere.

Selv om det ikke har vært noe omfang av Covid 19 av betydning i 2023, er fortsatt ikke trafikkvolumet tilbake på det nivået vi hadde før pandemien brøt ut. Totalt sett var det 10 % færre passasjerer i 2023 enn 2019, fordelt med en reduksjon på 8% på innenlandstrafikk og 13 % på internasjonale destinasjoner. Sammenlignet med 2022 var det 10 % flere passasjerer i 2023. Norske og europeiske prognoser indikerer at vi vil være tilbake på 2019 nivå en gang mellom 2027 og 2029. Antall flyvninger i 2023 var 8 % lavere enn i 2019.

Den globale sikkerhetspolitiske situasjonen påvirker fortsatt norsk luftfart. Boikotter og handelsbarrierer har ført til internasjonal mangel på råmaterialer. Det har, kombinert med at militær luftfart blir prioritert av produsentene, slått direkte ut på tilgang på reservedeler til sivil luftfart. Den spente situasjonen i Midtøsten har forsterket denne utfordringen, men ut over det har ikke krigføringen på Gaza hatt direkte konsekvenser for norske flyselskaper i vesentlig grad.

Ulovlig droneflyvning, særlig sett i sammenheng med den sikkerhetspolitiske situasjonen, vies fortsatt oppmerksomhet. Det er i 2023 registrert et økt antall GNNS-forstyrrelser (satellittnavigasjon), særlig i Finnmark, uten at dette etter vår vurdering har store flysikkerhets- eller driftsmessige konsekvenser for norske operatører.

I tillegg til ovennevnte har våre prioriteringer i 2023 vært knyttet til oppfølging av norsk arbeidsmiljølovgivning for luftfarten slik det er bedt om i både den nasjonale luftfartsstrategien og tildelingsbrevene for 2023. Det er omfattende og tidkrevende arbeide å få etablert et system for å omsette bekymringsmeldinger, rapporter og egne observasjoner om arbeidsmiljøet til eventuelle konkrete aktiviteter vi kan gjennomføre med hjemmel i norsk regelverk.

Fra 1. januar 2023 er Luftfartstilsynet tilsynsmyndighet for norsk romaktivitet. Gjennom året har vi rekruttert til sammen seks personer, internt og eksternt, til å arbeide med romfart hos oss. Vi er godt fornøyde med tilgangen på kompetanse innenfor dette fagfeltet. I tillegg til rekruttering har vi arbeidet med godkjenningen av Andøya Spaceport for oppskyting av raketter som skal frakte satellitter i bane rundt jorden, og godkjenning av første oppskyting fra operatøren Isar Aerospace. Dette arbeidet vil fortsette inn i 2024. Andøya Spaceport ble offisielt åpnet 2. november 2023.

Vi gjennomførte i alt 713 tilsyn i fjor, som er 8,4 % flere tilsyn enn året før. Ved utgangen av 2023 har vi registrert totalt 1262 tilsynsobjekter som vi skal følge opp, hvorav bl.a. 21 norske flyselskaper, 270 kontrollanter og 64 flyleger. Tilsyn er en av Luftfartstilsynets 5 kjerneprosesser.

Vårt andre hovedmål for 2023 er å tilby effektive tjenester som er tilpasset brukernes behov. Også dette målet er etter vår vurdering realisert i 2023, til tross for at vi av ressursmessige prioriteringer kun gjennomførte en av to planlagte interne forvaltningsrevisjoner.

Det reviderte inntektsmålet for 2023 ble nådd, samtidig som ressursbruken var lavere enn opprinnelig budsjettet. Det innebærer at 7,4 mill. kr blir overført til 2024.

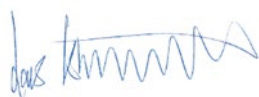
Tilgangen på kvalifiserte søkere til utlyste stillinger hos oss i 2023 har vært tilfredsstillende. Får å øke vår attraktivitet som arbeidsgiver, både hos nåværende og fremtidige medarbeidere, innførte vi i løpet av høsten et system for å kunne jobbe permanent hjemmefra. Dette har blitt godt mottatt og vi har i skrivende stund inngått avtale om hjemmekontor for 24 medarbeidere som innehar avgjørende viktig kompetanse for Luftfartstilsynet.

Det samlede sykefraværet i Luftfartstilsynet i 2023 var 5,9 %, som er identisk med 2022. Dette er høyere enn målsettingen på 4,0 %. Dette er identisk med tall for all offentlig adm. og forsvar som også hadde et sykefravær på 5,9 % i 2023, og som det er mest naturlig å sammenligne seg med. Vi vil fortsette å jobbe strukturert og målrettet for å få redusert sykefraværet.

Vi vurderer at våre systemer og prosedyrer for styring og kontroll av egen virksomhet fungerer som forutsatt. Likevel søker vi stadig å forbedre både våre prosedyrer og etterlevelse av disse gjennom målrettet og strukturert kvalitetsarbeid i organisasjonen. Vår ressursbruk dokumenteres i tråd med økonomiregelverket.

Dialogen med vår oppdragsgiver om tildelte oppgaver og fremtidige utfordringer har etter min oppfatning også i 2023 vært god og konstruktiv. Dette er spesielt viktig i en tid med knappe økonomiske ressurser og stramme budsjetter. For å møte fremtidige krav, forventninger og nye oppgaver til luftfartstilsynet fra både vår oppdragsgiver og fra markedet, vil arbeidet med intern effektivisering og god økonomistyring fortsette.

Jeg ønsker å takke samtlige medarbeidere hos oss for innsatsen i 2023, der alle på en god og positiv måte har bidratt til resultatene og målene vi har nådd gjennom året.

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

Lars E. de Lange Kobberstad

Bodø, 30. april 2024

## 2 Introduksjon til virksomheten og hovedtall

### 2.1 Virksomheten og samfunnsoppdraget

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

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

Den myndighet som er gitt Samferdselsdepartementet i medhold av luftfartsloven, er i stor utstrekning delegert til Luftfartstilsynet<sup>1</sup>. Norsk Luftsportstilsyn (NLT) er gitt myndighet til å utstede sertifikater for seil- og ballongflyging, og fører tilsyn med utdanning for seilfly og ballong. Myndigheten til å gi regelverk på området ligger likevel hos Luftfartstilsynet og Samferdselsdepartementet.

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

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

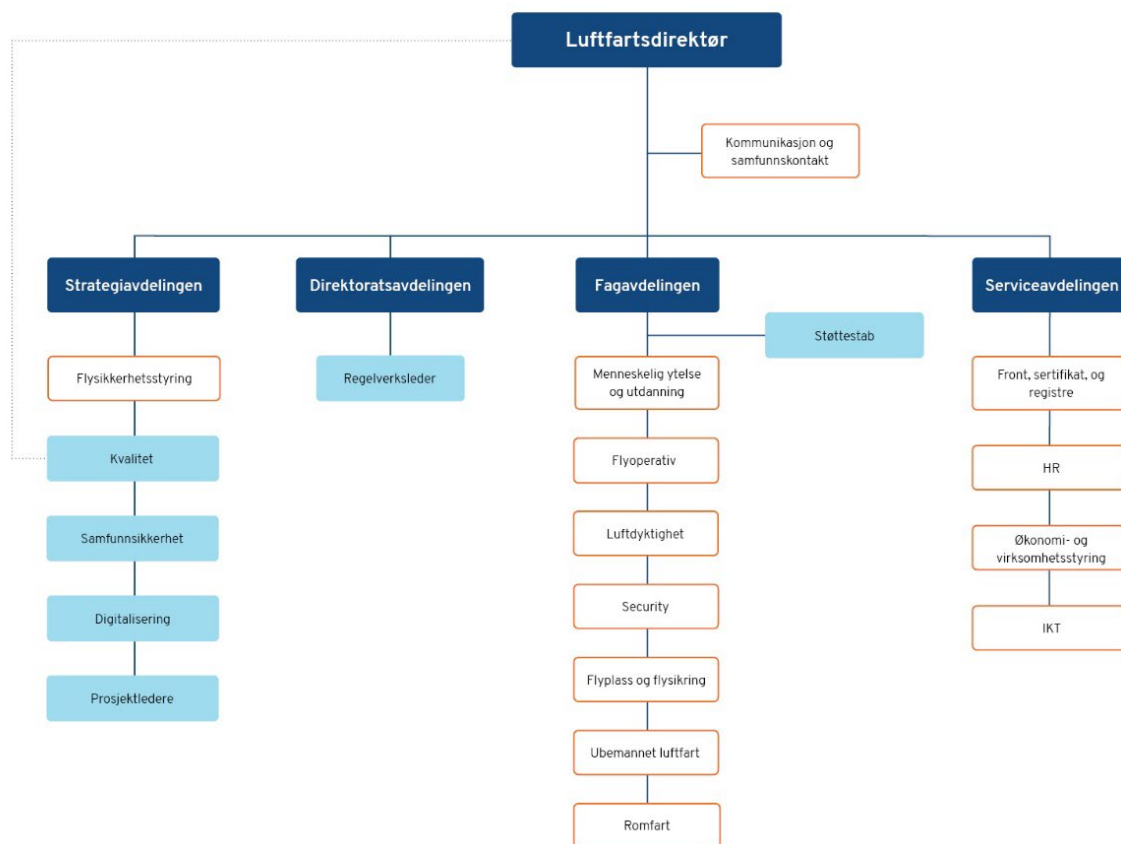
### 2.2 Omtale av organisasjon og ledelse

Hovedkontoret ligger i Bodø og luftfartsdirektør Lars E. de Lange Kobberstad er leder for Luftfartstilsynet. Luftfartstilsynet har også fem medarbeidere lokalisert i Oslo sentrum og to på Oslo Lufthavn Gardermoen.

Virksomheten består av fire avdelinger med i alt 11 seksjoner. Fagavdelingen ledes av fagdirektør og tilsynsdirektør, mens de øvrige avdelingene ledes av en avdelingsdirektør. Luftfartsdirektør, avdelingsdirektørene og kommunikasjonsdirektør utgjør Luftfartstilsynets ledergruppe og kriseledelse. I 2023 utførte 209 ansatte 193,9 årsverk.

---

<sup>1</sup>Forskrift 10. desember 1999 nr. 1273

**Figur 1: Organisasjonskart**


## 2.3 Presentasjon av utvalgte hovedtall

Nedenfor presenteres hovedtall fra vår produksjon.

### 2.3.1 Volumtall

**Tabell 1 – Tilsynsobjekter**

Tilsynsobjekter	2023	2022	2021	2020	2019
AOC-operatører	21	26	24	24	24
ATO	11	14	12	12	13
DTO	47	46	45	40	36
Kontrollanter	270	288	257	261	247
Flymedisinske senter	2	2	2	2	2
Flyleger	64	60	59	60	58
Simulator	10	9	9	17	21
Simulator (skandinavisk avtale) <sup>2</sup>	0	0	0	28	42
Tekniske skoler	6	5	5	6	7
Part-M (CAMO)	25	31	35	30	31
Part-145	28	30	29	33	30
Part-21 (Subpart G POA)	5	5	5	5	5

<sup>2</sup> Luftfartstilsynets tilsynsportefølje på flysimulatorområdet ble vesentlig redusert i 2021. Den klart største operatøren (CAE) overførte vinteren 2021 hele sin portefølje først til dansk luftfartsmyndighet, så til EASA.



BSL-B	7	6	6	9	7
Flysikringsleverandører	10	10	10	11	11
Treningsorganisasjoner flygeledere	1	1	1	2	2
Lufthavner	53	56	56	56	56
Heliport	47	46	46	45	41
Droner LUC <sup>3</sup>	4	5	3		
Tilsynspliktige droneoperatører	86	78	22		
Securityobjekter	559	535	543	618	641
Kontrollflyorganisasjoner	2	2	2	2	3
Treningsorganisasjoner AFIS	3	3	3	4	4
ACN	1	1	1	1	1
<b>Sum</b>	<b>1262</b>	<b>1259</b>	<b>1175</b>	<b>1266</b>	<b>1282</b>

**Tabell 2 - Luftfartøy**

Luftfartøy	2023	2022	2021	2020	2019
Motorfly	735	775	823	784	800
Helikopter	257	266	276	277	278
Seilfly/motorseilfly	156	154	152	148	145
Ballonger	19	19	19	19	19
<b>Sum</b>	<b>1167</b>	<b>1214</b>	<b>1270</b>	<b>1228</b>	<b>1242</b>

**Tabell 3 - Sertifikatholdere**

Sertifikatholdere	2023	2022	2021	2020	2019
Flyteknikere	1120	1127	1 117	1 135	1 108
Flygeledere	526	514	512	505	514
Pilotsertifikater kommersiell luftfart	2615	2565	2 449	2 401	2 436
Allmennflygersertifikater	1306	1338	1 361	1 355	1 346
<b>Sum</b>	<b>5567</b>	<b>5544</b>	<b>5439</b>	<b>5396</b>	<b>5404</b>

**Tabell 4 – Regelverksutvikling**

Regelverksutvikling	2023	2022	2021	2020	2019
Forskrifter som endrer eksisterende forskrifter	17	20	20	23	17
Nye forskrifter	0	1	10	2	4
Forskrift som opphever en forskrift	0	2	1	3	1
Restriksjonsområder	8	9	0	1	5
Regelverk sendt på høring	26	25	25	19	18

<sup>3</sup> LUC er forkortelsen for Light UAS Operator Certificate.

### 2.3.2 Nøkkeltall fra regnskapet

Samlet tildeling har økt med 18 mill. kr fra 2022 til 2023. Totale utgifter har økt med 23 mill. kr. Utgifter til lønn har økt med 14 mill. kr, mens andre driftsutgifter har økt med 10 mill. kr. Utgifter til investering har gått ned med ca. 1 mill. kr fra 2022 til 2023.

Økte lønnsutgifter skyldes at vi er blitt flere ansatte og et stort lønnsoppgjør i 2023. For administrative utgifter ser vi størst økning på kjøp av konsulenttjenester og lisenser. Årsaken til økning i utgifter til konsulenttjenester er blant annet kampanje for markedsføring av flydrone, digitalisering av papirarkiv samt kjøp av tjenester knyttet til Romfart. I 2023 har vi hatt normal reiseaktivitet og kurs.

Luftfartstilsynet har avgitt belastningsfullmakt til Statens Kartverk på 3,6 mill. kr som del av finansiering av deres merutgifter for å gjennomføre prosjekt for nasjonalt register over luftfartshinder. Beløpet er inkludert i sum for samlet tildeling, jf. note A i 6.2 Årsregnskap. 2,9 mill. kr av fullmakten er benyttet.

Videre har Luftfartstilsynet ihht. fullmakt mottatt fra Digitaliseringsdirektoratet (Digdir) belastet 1,7 mill. kr i forbindelse med prosjektet "Tilgjengeliggjøring av flysikkerhetsinformasjon"

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

Beskrivelse nøkkeltall	2023	2022	2021
Antall ansatte <sup>4</sup>	209	203	196
Antall avtalte årsverk <sup>5</sup>	205	199	194
Antall utførte årsverk	193,9	189,7	183,8
Samlet tildeling post 01–29	307 446	289 462	271 418
Utnyttelsesgrad av bevilgningen post 01–99	98,1 %	98,2 %	93,2 %
Driftsutgifter	299 575	276 439	252 285
Lønnsandel av driftsutgifter	73 %	74 %	76 %
Lønnsutgifter per årsverk	1 120	1 074	1 040
KPI 4: Andel administrative utgifter av totale utgifter	20 %	20 %	21 %
KPI 5: Administrative utgifter per årsverk	314	296	284

Rammekravet for inntekter fordeles på gebyrområdene i forhold til antall aktører i de ulike kategoriene, erfaringstall for aktiviteten og kjente endringer. Det er usikkerhet knyttet til aktivitetsnivået. I 2023 gikk to flyselskap konkurs og to mindre helikopterselskap avsluttet sin virksomhet. Samlet innebærer dette bortfall av inntekter på flere gebyrområder, blant annet luftfartøy og registrering i Norges luftfartøyregister. I forbindelse med rapportering for 2. tertial ble det utarbeidet en prognose for gebyrinntekter for 2023 hvor disse forholdene var hensyntatt. Mot slutten av siste tertial så vi imidlertid en noe høyere aktivitet både på drone-området og på bakgrunnssjekk.

Regnskapet for 2023 viser en merinntekt på gebyrinntekter på 1,5 mill. kr i forhold til justert budsjett

<sup>4</sup> Statistisk sentralbyrå (SSB) sin statistikk "12623" ansatte i staten og antall avtalte årsverk er brukt som kilde, jf. Veiledning fra DFØ

<sup>5</sup> Statistisk sentralbyrå (SSB) sin statistikk "12623" ansatte i staten og antall avtalte årsverk er brukt som kilde, jf. Veiledning fra DFØ

**Tabell 6 – Gebyrinntekter** (alle beløp i 1 000 kr)

Gebyrområder	Budsjett 2023	Regnskap 2023
Norges Luftfartøyregister	1 700	1 593
Ubemannet luftfart - droner	8 880	9 587
Sertifikat	16 130	16 291
Bakgrunnssjekk	7 600	9 044
Flymedisin	3 520	3 224
Skole, utdanning og simulator	4 310	4 576
Operative godkjenninger	31 895	31 543
Flytekniske godkjenninger	6 475	6 572
Luftfartøy	19 850	19 881
Security	10 070	10 115
Flysikringsområdet	20 760	20 603
Flyplass	9 910	9 539
<b>Sum gebyrinntekter</b>	<b>141 100</b>	<b>142 569</b>

### 2.3.3 Gjennomførte tiltak for å effektivisere driften i 2023

Luftfartstilsynet arbeider med effektivisering innenfor tre områder: kostnadsreducerende tiltak, kontinuerlig forbedring og digitaliseringstiltak. Det er i løpet av 2023 gjennomført tre budsjettrevisjoner hvor vi omdisponerer budsjettmidlene. Sykerefusjoner og vakanser er benyttet til overtid, midlertidige stillinger og nye prioriterte oppgaver. Vi har en grundig prosess for eventuell reansettelse ved avganger og vi holder stillinger vakante der dette er forsvarlig.

Det er gjort flere kostnadsreducerende tiltak i 2023. Det er innenfor noen regelverksområder gjennomført en større andel fjerntilsyn som gjør at reisekostnadene reduseres. Vi arbeider videre med å identifisere områder der det kan gjøres tverrfaglige, felles tilsyn og der man på sikt vil kunne gjennomføre tilsynene med færre personer og færre reiser. Vi har også gjennomført tilsyn med bare en inspektør der det er faglig forsvarlig. I tillegg er reiseaktivitet på møter, kurs og konferanser redusert da de i større grad gjennomføres digitalt.

Luftfartstilsynet har fått nye oppgaver som gir økt arbeidsmengde uten tilsvarende økning av ressurser. Krigen i Ukraina og den sikkerhetspolitiske situasjonen har medført et økt behov for å koordinere sivile og militære aktiviteter, samt gitt økt fravær i forbindelse med militære øvelser.

Luftfartstilsynet har fortløpende implementert nye felles statlige kontrakter, vi fortsetter vår gjennomgang av våre leverandøravtaler på driftssiden og korrigerer vårt forbruksmønster på de områder hvor vi har sett mulighet for dette.

Det ble i 2023 utarbeidet gode planer og prioriteringer knyttet til digitaliseringsprosjekter. Det er satt fokus på å gjennomføre tiltak som forenkler saksbehandling internt og for våre brukere, herunder et arbeid med å digitalisere skjema og forenkle betalingsløsninger, sertifikatsøknader og avviksbehandling.

Vi arbeidet med utvikling av tilleggfunksjonalitet for automatisk arkivering av dokumenter. Flydrone.no er videreutviklet for å støtte krav i regelverket for droner og personvern. Det er innført enklere årlig kontroll av personer som innehar utvidet bakgrunnssjekk. Luftfartstilsynet har, som en konsekvens av brukerundersøkelsen, gjennomført tiltak for å gjøre informasjonen mer brukervennlig og universelt utformet.

### 3 Aktiviteter og resultater

I dette kapitlet redegjøres det for mål og føringer i tildelingsbrevet.

I kapittel 3.1 og 3.2 presenteres status og redegjørelse av delmål og styringsparametere knyttet til virksomhetsmål 1 og virksomhetsmål 2 i tildelingsbrevet.

Resultater og status for måloppnåelse ved utgangen av året er vist i tabeller.

Fargene indikerer følgende:

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

I kapittel 3.3 redegjøres det for føringer og prioriteringer knyttet til virksomhetsmålene, samt andre føringer, mål og prioriteringer fra tildelingsbrevet.

#### 3.1 Virksomhetsmål 1 - Tilfredsstillende sikkerhetsnivå i norsk luftfart

Et av Luftfartstilsynet hovedmål er å bidra til tilfredsstillende flysikkerhet, se tildelingsbrevet og luftfartsinstruksen. Det er luftfartsaktørene som har ansvaret for at flysikkerheten er ivarettatt.

Delmålene nedenfor er dermed nasjonale flysikkerhetsmål og LT sin vurdering av status på disse.

Delmål	Styringsparametere	Målstatus
<b>3.1.1 Tilfredsstillende sikkerhetsnivå for:</b> 1. Persontransport 2. Ruteflyging med fly 3. Annen kommersiell flyging med fly 4. Offshore helikopter 5. Innlands helikopter 6. GA (privatflyging) 7. Droner	1. Omkomnefrekvens (FAR-verdi) i perioden 2017–2026 < 2 omkomne per 100 millioner personflytimer	
	2. Ulykkesfrekvens i perioden 2022–2026 < 0,06 ulykker per 100 000 landinger	
	3. Ulykkesfrekvens i perioden 2022–2026 < 1 ulykker per 100 000 landinger	
	4. Ingen ulykker i perioden 2022–2026	
	5. Ulykkesfrekvens i perioden 2022–2026 < 0,4 ulykker per 100 000 landinger	
	6. a) Ulykkesfrekvens i perioden 2019–2028 < 60 ulykker per 100 000 flytimer for privat, selvbygd motorfly	
	6. b) Ulykkesfrekvens i perioden 2019–2028 < 13 ulykker per 100 000 flytimer for privat motorfly (unntatt selvbygde)	
6. c) Ulykkesfrekvens i perioden 2019–2028 < 20 ulykker per 100 000 flytimer for privat seilfly		

	6. d) Fatal ulykkesfrekvens i perioden 2019–2028 < 2 fatale ulykker per 100 000 flytimer for mikrofly	
	7. a) Luftfartstilsynet skal sikre hensiktsmessig rapportering fra droneoperatører til Luftfartstilsynet. b) Luftfartstilsynet skal sikre at droneoperatører gjennomfører obligatorisk opplæring. c) Droner skal ikke være delaktig/årsak til ulykker som involverer bemannet luftfart	
<b>3.1.2 Risikobasert tilsyn med aktørene</b>	Andel oppdaterte risikoprofiler for tilsynsobjekter Andel tilsynsproduksjon (gjennomføringsgrad)	
<b>3.1.3 God sikkerhetsdialog med aktørene</b>	Dialog med luftfartsaktørene gjennom: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kontaktmøter</li> <li>• Fagmøter</li> <li>• Konferanser</li> <li>• safety promotion tiltak gjennom kurs, samlinger, webinarer og digitale publikasjoner</li> </ul>	
	Møter og aktiviteter i forum for: Offshore helikopter samarbeidsforum/trepartsforum, innlands helikopter samarbeidsforum og trepartsforum, tung ruteflyging, Safe360, allmennfly GA (og annen relevant møtevirksomhet)	

### 3.1.1 Tilfredsstillende sikkerhetsnivå

Det norske flysikkerhetsprogrammet (State Safety Program, SSP) ble formelt etablert i 2017. I SSP-dokumentet framgår et overordnet flysikkerhetsmål om at antall omkomne per hundre millioner personflytimer i norsk, kommersiell persontransport for perioden 2017–2026 skal være under to. Så langt i perioden er raten estimert til 2,9 omkomne per hundre millioner personflytimer. For at målet skal nås, må antall personflytimer hvert av de tre siste årene av perioden ligge om lag 30 % høyere enn i 2023. Det er derfor lite sannsynlig at vi for årene 2017–2026 når målet om under to omkomne per hundre millioner personflytimer.

Målet er ambisiøst med tanke på at denne raten var 3,5 for den foregående tiårsperioden. Årsaken til denne utviklingen er at antall omkomne ikke har gått nedover i samme grad som antall personflytimer.

De øvrige flysikkerhetsmålene for kommersiell luftfart gjelder for perioden 2022-2026 (se tabell for delmål 3.1.1). Hittil i perioden, dvs. 2022-2023 er ulykkesfrekvensen 0,16 for ruteflyging, 1,20 for annen kommersiell flyging med fly, 0 for offshore helikopter og 0,33 for innlands helikopter. Dersom



det skjer én ny ulykke innen ruteflyging vil ikke sektoren nå målet. De andre sektorene ligger an til å kunne nå målet for 2022-2026.

Det er også fastsatt flysikkerhetsmål innen privatflyging, jf. tabell for delmål 3.1.1, for perioden 2019-2028. Selvbygde motorfly har for 2019-2023 en ulykkesfrekvens på 50, motorfly (unntatt selvbygde) har ulykkesfrekvens 9 og seilfly har ulykkesfrekvens 10, mens mikrofly har fatal ulykkesfrekvens 4. For mikrofly er altså fatal ulykkesfrekvens høyere enn målet for 2019-2028, mens ulykkesfrekvensen for de andre gruppene er lavere enn målet. Halvveis i perioden er målene fortsatt oppnåelige for alle gruppene innen privatflyging, men det skal mye til for at mikrofly når målet.

Det har aldri skjedd færre ulykker innen norsk luftfart enn i 2023. Vi registrerte fem ulykker i 2023, og ingen av dem skjedde i kommersiell luftfart. Det var en ulykke med drone og fire ulykker innen privatflyging. Én av ulykkene medførte tap av menneskeliv da to personer omkom under akroflyging i et selvbygd privatfly.

For 2023 har vi i alt registrert nær 11 400 luftfartshendelser, opp 28 % fra 2022. Økningen gjelder mange ulike typer hendelser, og det er grunn til å tro at økningen til en viss grad kan tilskrives økt oppmerksomhet om rapportering. Eksempelvis er antall tilfeller med droner nesten tredoblet, fra 161 i 2022 til 461 i 2023. Det samme gjelder tilfeller med GNSS-forstyrrelser, der vi registrerte 127 tilfeller for 2022 og 330 tilfeller for 2023. Rapporterte tilfeller av uregjerlige passasjerer har nær doblet seg, fra 293 i 2022 til 558 i 2023. Dette er områder som Luftfartstilsynet jobber med.

### 3.1.2 Risikobasert tilsyn

**Tabell 10: Tilsynsproduksjon**

Tilsynsproduksjon	2023	2022	2021	2020	2019
Direktorat	7				
Flyoperativ seksjon	134				
Flyplass og flysikring	75				
Luftdyktighet	154				
Menneskelig ytelse og utdanning	87				
Security	230				
Ubemannet luftfart	26				
<b>Totalt</b>	<b>713</b>	<b>658</b>	<b>564</b>	<b>514</b>	<b>611</b>

I 2023 endret vi oppsett på områdene, derfor vises kun totalen for årene 2019 – 2022.

Tilsynsproduksjonen i 2023 har vært høyere enn foregående år, med 713 gjennomførte tilsynsaktiviteter, mens det i 2022 ble gjennomført 658 tilsynsaktiviteter. I tillegg til ordinære tilsynsaktiviteter ble det også gjennomført aktiviteter relatert til oppfølgingstilsyn, tilsyn av nye aktører (fraktområdet), og verifiseringstilsyn i forbindelse med godkjenningssøknader.

To flyselskaper gikk konkurs tidlig i 2023, samt at det har vært endringer i antall aktører innenfor innland helikopter. Dette har resultert i at det ved utgangen av 2023 var 5 færre AOC'er enn ved starten av året. Det utarbeides risikoprofiler på aktørene, både på flyselskaper, flyverksteder, lufthavner, og innenfor securityområdet.

Hos flyselskapene er det registrert mange endringer i ledelse og i noen tilfeller svak økonomi. Endring i ledelse medfører at det har vært betydelig rekruttering i segmentet, og omfattende opplæringsbehov. Gjennom tilsynsaktivitetene har det vært avdekket flere alvorlige avvik, og disse har blitt fulgt opp av aktørene med tiltak i henhold til tidsfrister gitt av Luftfartstilsynet. Det har blant annet vært avdekket varierende kvalitet på opplæring, både for piloter og kabinpersonell, noe som har medført at Luftfartstilsynet har hatt spesifikt fokus på utdanning/trening i senere tilsynsaktiviteter.

De største flysikkerhetsmessige bekymringene innenfor kommersiell luftfart er knyttet til innlands helikopter, spesielt de små selskapene, droner og litium batterier. Gjennom tilsynsaktiviteter med de mindre innlands helikopterselskaper avdekkes det flere avvik knyttet til operativ kontroll, eksempelvis mangler i kvalitetsfunksjon etc. Luftfartstilsynet vil jobbe aktivt med denne problemstillingen i flysikkerhetsforumene, men også gjennom økt fokus på tilsyn.

Fra aktørene innenfor helikoptersegmentet og luftambulanses uttrykkes det bekymringer knyttet til risiko for kollisjon med droner. Her har Luftfartstilsynet iverksatt en kampanje for sikkerhetsformidling.

Fra de større kommersielle aktørene uttrykkes det bekymringer for risiko som ligger i litium batterier i bagasje/frakt. Luftfartstilsynet har satt ned en arbeidsgruppe som vil vurdere dette nærmere.

Innenfor luftdyktighetsområdet er det registrert mangelfull implementering av et system for sikkerhetsstyring (SMS) hos aktørene etter at det ble innført nye regelverkskrav. Dette er, som med alle andre avvik Luftfartstilsynet utsteder, fulgt opp ved å gi avvik med tidsfrister og krav om konkrete handlingsplaner for å utbedre dette. Det er også betydelige utfordringer med tilgang på reservedeler, spesielt for offshore helikopter. Innland helikopter har også registrert liknende utfordringer. Også innenfor luftdyktighet har det vært mange utskiftninger på ledende personell, som krever oppmerksomhet fra Luftfartstilsynet.

Flere av de større selskapene innen ubemannet luftfart er inne i omfattende omstilling med bakgrunn i utfordrende økonomi. Det er registrert manglende etterlevelse av regelverkskrav hos aktører som benytter såkalte «tillatelseshoteller», eksempelvis manglende operativ kontroll, trening og risikoanalyser.

For flyplass og flysikringsområdet er det stor oppmerksomhet på økonomi hos operatørene, og dette fører ofte til at Luftfartstilsynet blir utfordret på regelverksforståelse. Dette krever mye saksbehandlerressurser. Det er likevel tilfredsstillende fokus på flysikkerhet, og avvik følges opp og lukkes innenfor gitte frister.

For securityområdet er det registrert en forbedring i etterlevelse av regelverket sammenliknet med 2022.

### *3.1.3 God sikkerhetsdialog*

Luftfartstilsynet har gjennom 2023 arbeidet aktivt og målrettet for å bidra til flysikkerheten. Sikkerhetsformidling (safety promotion) er et viktig stikkord i denne sammenhengen. Luftfartstilsynet har i 2023 for første gang arrangert «Aviation Safety Week (ASW23)», i samarbeid med aktørene i bransjen. Hensikten var å skape felles møteplasser, med relevant sikkerhetsinnhold for flere sektorer i bransjen.

ASW23 er bygget opp etter samme modell som EASA. På bakgrunn av dette startet uken med et digitalt innhold i sosiale medier om ulike sikkerhetstemaer. Videre ble det i samarbeid med

Flyoperativt forum arrangert en heldagskonferanse om «just culture». I slutten av safety week ble det arrangert møter i flere av sikkerhetsforumene.

Det har vært tre møter i GA-flysikkerhetsforum der det er tatt opp aktuelle flysikkerhetsutfordringer i allmennflymiljøet, herunder trening, «tap av kontroll» og forebygging av landingsuhell.

Forumet har diskutert behovet for regulering av G-luftrom, spesielt over Oslo-området og ulike løsninger for elektronisk synlighet.

I Offshore helikopter samarbeidsforum har det vært avholdt to møter hvor det er tatt opp en rekke relevante temaer som reservedelssituasjonen for S-92 helikoptre, oppfølging av Helikoptersikkerhetsstudie 4 (HSS-4), samt HOFO.

Det har vært gjennomført to møter i Safe360 (ruteflygning) i 2023. Temaer har vært blant annet SMS (Safety Management System), Just Culture og flysikkerhetsindikatorer.

Samarbeidsforum for innlands helikoptersikkerhet (SFI) hadde i 2023 tre møter. SFI jobber fremdeles opp mot sikkerhetsstudie 2, og en av tilrådingene er å etablere felles sikkerhetskrav i bransjen. Det har ført til at SFI har planlagt en Sikkerhetskonferanse i 2024 som er ment å være en møteplass for alle involverte parter i bransjen.

Flysikkerhetsforum for operatører av innlandshelikoptre (FsF) gjennomførte to møter i 2023. Det ene møtet var felles med Flysikkerhetsforum for GA (privatflygere) og SID (Sikker Integrasjon av Droner) med luftrom og elektronisk synlighet som hovedtema. Det jobbes i tillegg med samarbeid mellom operatørene innenfor blant annet standardisering av pålagt opplæring av involverte i helikopteroperasjoner utover flygende personell.

Vi startet to store kampanjer i 2023, en knyttet til uregjerlige passasjerer og en om droner. Begge kampanjene er godt tatt imot i markedet. Statistikk for kampanjene viser at de har hatt en effekt, og begge videreføres i 2024.

### *3.1.4 Oppsummering - sikkerhetsnivået i norsk luftfart*

Basert på den samlede informasjonen og kunnskap som Luftfartstilsynet har tilgjengelig vurderer vi at sikkerhetstilstanden i norsk luftfart er akseptabel.

Vi har ifm. både tilsynsaktivitet og i dialog med aktørene adressert en rekke temaer som berører flysikkerheten. Gjennom året har vi i tilsynsarbeidet hatt særlig oppmerksomhet på hvordan nytt regelverk er implementert hos aktørene, eksempelvis innføring av SMS (*Safety Management System*) hos vedlikeholdsorganisasjonene, Part ATS hos flysikkerhetsorganisasjonene, samt cyber security krav innenfor securityregelverket.

Luftfartstilsynet har fått mange søknader om godkjenning av ledende personell fra aktørene, noe vi vier et særskilt fokus da dette potensielt kan ha stor betydning for flysikkerheten. Endringshåndtering (*Management of Change, MoC*) er i så måte en fundamental prosess, og vi har sett at noen organisasjoners MoC ikke er helt på det nivået vi mener de bør være. Dette er noe vi adresserer både ifm. tilsyn og i den løpende dialogen vi har med dem.

### 3.2 Virksomhetsmål 2 – Effektive tjenester tilpasset brukernes behov

Delmål	Styringsparametere	Målstatus
<b>3.2.1 Effektive og digitaliserte tjenester</b>	Gjennomførte tiltak og oppnådde gevinster for LT og brukerne iht. digitaliseringsplan.	
	Brukerundersøkelser hos aktørene og gjennomførte tiltak for å følge opp undersøkelser.	
<b>3.2.2 God forvaltningskvalitet</b>	Gjennomførte interne forvaltningsrevisjoner.	
	Saksbehandlingstid på flymedisin og Sertifikater.	
<b>3.2.3 God tilgjengelighet til flysikkerhetsinformasjon, tilpasset brukernes behov</b>	Utarbeidelse og publisering av Annual safety review.	
	Oppdatering og publisering av Norges flysikkerhetsplan (SPAS).	

#### 3.2.1 Effektive og digitaliserte tjenester

##### Digitaliseringsprosjekter og gevinster

Gjennomføringsfasen for prosjektet sertifikater og avviksbehandling (SAB) ble startet i 2023. Luftfartstilsynet har gjennom året etablert den tekniske plattformen, og gjennomført prosesskartlegging innenfor sertifikatområdet og behandling av avvik etter tilsyn. I tillegg er det bygd kompetanse på de nye løsningene som er nødvendig for å lage effektive digitale tjenester. Dette legger grunnlaget for å lansere tjenester for personer med pilotsertifikater og effektivisere avviksbehandlingen i løpet av 2024.

Det nasjonale droneoperatørregisteret flydrone.no ble i 2023 videreutviklet med ny funksjonalitet innenfor personvern og droneområdet for å ivareta regelverkskrav. Flydrone.no har i 2023 bidratt med gebyrinntekter på om lag kr 5,17 mill. kr.

Luftfartstilsynet har svært mange skjemaer som er tilgjengeliggjort for brukerne i PDF-format. I 2023 begynte arbeidet med å digitalisere arbeidsprosessene. Altinn 3 blir brukt som plattform for nye digitale skjemaer.

I henhold til nye regler fra 1. januar 2023 ble en ny digital løsning tatt i bruk for årlig kontroll av akkreditering/vandel. Dette gjør at Luftfartstilsynet har unngått manuell behandling av over 9000 søknader om re-akkreditering i 2023. Automatisert årlig kontroll for innehavere av utvidet bakgrunnsjekk medfører minimalt av arbeid både for bruker og saksbehandler.

### Brukerundersøkelse

Et av resultatene fra brukerundersøkelsen i 2022 var at det er vanskelig å få oversikt over regelverkskrav, og at man ønsker bedre tilrettelagte nettsider. I løpet av 2023 ble det lagt ned et større arbeide på dette området, som blant annet innebar justering av nettsidene, og bedre tilgjengeliggjøring av regelverk.

#### 3.2.2 God forvaltningskvalitet

Luftfartstilsynet har generelt god forvaltningskvalitet med opplæring av nytilsatte og kontinuerlig oppmerksomhet knyttet til forvaltningslovens bestemmelser og kvalitet på godkjenning og saksbehandling. I 2023 ble én av de to planlagte interne forvaltningsrevisjonene gjennomført. Dette etter en prioritering av ressurser til andre oppgaver, der det ble vurdert at det ikke ville være noen risiko ved å utsette en forvaltningsrevisjon.

Funn fra forvaltningsrevisjoner følges opp med relevante tiltak for å lukke avvik. Videre bruker Luftfartstilsynet erfaringer fra interne forvaltningsrevisjoner når vi utformer opplæringstiltak og oppfriskingskursing i forvaltningskompetanse.

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

Luftfartstilsynet har spesielt satt fokus på saksbehandlingstid for fagområdet flymedisin og sertifikater da disse områdene er av særskilt interesse for våre aktører.

#### Saksbehandlingstid flymedisin

Median saksbehandlingstid for alle sertifikatklasser (kommersielle piloter, flygeleder og privatflygere) har i 2023 vært på 15 dager.

Antall mottatte henvisninger fra flylegene har økt med i overkant av 15 % i 2023 i forhold til året før, og er nå på det høyeste nivået i femårsperioden. Totalt ble 207 saker henvist til myndigheten i 2023. Variasjonen i antall saker anses å være innenfor det normale.

#### Saksbehandlingstid sertifikater

Saksbehandlingstiden på pilotsertifikater gikk ned i løpet av 2023, mens på sertifikater for flygeleder og teknisk personell har saksbehandlingstiden vært stabil. Det har vært stor mengde med innkommende søknader på personsertifikater. Økningen er spesielt stor innenfor pilotsertifikater der det i løpet av 2023 kom inn 7239 saker sammenlignet med 6460 saker i 2019.

Økningen skyldes blant annet at piloter bytter sertifikat mellom EASA-land, og konvertering og kreditering fra 3. land. I tillegg bidrar endring av flyparken til økt volum fordi rettighetene til flygende personell må oppdateres.

Luftfartstilsynet er spesielt tilfreds med å ha klart å redusere saksbehandlingstiden på pilotsertifikater til tross for en økning i søknader på 12 %, noe som er et resultat av gode prioriteringer og dyktige saksbehandlere.



### 3.2.3 God tilgjengelighet til flysikkerhetsinformasjon

For aktørene er det av stor interesse å få tilgang til flysikkerhetsinformasjon for å kunne se egne data opp mot andres, samt følge med på generelle trender innenfor fagområdet flysikkerhet.

Luftfartstilsynet følger også med på nasjonale flysikkerhetsdata opp mot data fra europeisk og global luftfart.

#### Publisering av norske flysikkerhetsresultater

Norske flysikkerhetsresultater (Annual Safety Review) er en gjennomgang av flysikkerhetsresultatene for norsk luftfart. Resultatene for 2022 ble publisert på Luftfartstilsynets nettsider sommeren 2023. Innholdet belyser sikkerhetsresultatene innen ulike sektorer av luftfarten og for utvalgte sikkerhetstemaer. Gjennomgangen baserer seg hovedsakelig på informasjon om luftfartsulykker og -hendelser som bransjen har rapportert til oss.

#### Norges flysikkerhetsplan

Gjennom året har Luftfartstilsynet også jobbet med å oppdatere flysikkerhetsplanen, som beskriver hvilke områder (sikkerhetstemaer) Luftfartstilsynet har prioritert og hvilke tiltak vi iverksetter knyttet til dem for å opprettholde og forbedre flysikkerheten.

## 3.3 Føringer og prioriteringer

### 3.3.1 Oppfølging av norsk arbeidsmiljølovgivning

#### *Føringer i tildelingsbrev 2023 og supplerende tildelingsbrev nr. 3.*

Luftfartstilsynet har i løpet 2023 fortsatt arbeidet med å sikre en god og målrettet oppfølging av norsk arbeidsmiljølovgivning, samt følge opp luftfartsstrategien og føringer i supplerende tildelingsbrev nr. 3.

Luftfartstilsynet har forbedret sitt system for mottak av bekymringsmeldinger og varsel om kritikkverdig forhold på arbeidsplassen og har tydeliggjort muligheten for ansatte og arbeidsgivere i bransjen til å melde fra til Luftfartstilsynet om mulig brudd på reglene. Videre jobber vi med å effektivt adressere utfordringer vi blir gjort kjent med, og være proaktive mht. veiledning og dialog med aktører, fagorganisasjoner og andre parter.

For å sikre at norsk arbeidsmiljølovgivning overholdes følger Luftfartstilsynet med på såkalte “pay to fly”-praksiser og eventuell bruk av selvstendige oppdragstakere.

Luftfartstilsynet har hatt særlig fokus på selskapsorganisering og konsernforhold, både for norske og utenlandske flyselskap, for å sikre ivaretagelse av arbeidsgiveransvar, grunnleggende strukturer som skal ivareta arbeidstakernes helse, miljø og sikkerhet mv. Luftfartstilsynet ser at dette er forhold som utfordres ved etablering av ulike selskapsstrukturer, med for eksempel egne bemanningsselskaper og flere AOC i ulike land. Det har også vært behov for å kartlegge flyselskapenes bruk av utenlandske datterselskaper og/eller wet-lease utført av utenlandske aktører.

#### *Tilsynsaktiviteter*

Det ble i 2023 gjennomført 10 tilsyn med arbeidsmiljølovgivningen i luftfarten. Tilsynene ble rettet mot alle segmentene i bransjen. Luftambulansetjenesten og tilhørende basefasiliteter har vært et satsningsområde over flere år, noe som videreføres i 2024.

I desember 2022 ble det igangsatt en større dokumentbasert tilsynsaktivitet, rettet mot ruteselskapenes rutiner og prosedyrer for håndtering av vold og trusler rettet mot egne ansatte.

Denne dokumentbaserte tilsynsaktiviteten ble gjennomført som en del av kampanjen «Uregjerlige passasjerer», et samarbeid mellom NHO Luftfart, arbeidstakerorganisasjoner, flyselskap, lufthavner og ground-handling selskaper. Tilsynsaktivitetene ble avsluttet i 2023, etter at alle tiltak for å lukke identifiserte avvik var gjennomført av bransjen og godkjent av Luftfartstilsynet.

#### *Annen oppfølging.*

Resultatene fra arbeidsmiljøundersøkelsen fra 2022 følges fortsatt opp gjennom en egen handlingsplan.

Trepartsforum for flybesetning videreføres i henhold til forumets mandat. Følgende tema har hatt fokus i 2023: Luftfartstilsynets oppfølging av arbeidsmiljøundersøkelsen i bransjen, oppfølging av nasjonal luftfartsstrategi, informasjon om prosjekt «uregjerlige passasjerer» og særskilt temabasert tilsynsaktivitet rettet mot vold og trusler.

Luftfartstilsynet samarbeider med andre etater på arbeidsmiljøsidan. Videre bidrar Luftfartstilsynet inn i regelverksutviklingen som ledes av Arbeidstilsynet. Det pågår flere større regelverksprosesser som er svært relevant også for luftfarten, herunder et større arbeid knyttet til psykososialt område.

Luftfartstilsynet er en del av nasjonal koordineringsgruppe for ELA (European Labour Authority), sammen med andre nasjonale myndigheter som Arbeidstilsynet, Skatteetaten, Statens vegvesen og NAV. Det iverksettes en rekke aktiviteter i regi av ELA, blant annet kompetansehevingstiltak, koordinerte og samordnede tilsynsaktiviteter på tvers av medlemsland, ulike informasjonskampanjer og arbeid for å sikre en samordnet fortolkning og håndheving av felleseuropeisk lovgivning. Det er satt mer søkelys på sosiale rettigheter og sosial bærekraft innen sivil luftfart i ulike europeiske fora, og Luftfartstilsynet følger dialogen og arbeidet tett.

### *3.3.2 Tilsynsmyndighet for romaktiviteter*

Luftfartstilsynet er fra 2023 utpekt til å ivareta rollen som tilsynsmyndigheter for romaktiviteter. I tildelingsbrevet for 2023 er det spesifisert at tilsynsansvaret gjelder for romhavn- og bærerakettområdet, og at Luftfartstilsynet skal ivareta følgende kjerneoppgaver: Kontroll og godkjenning av aktiviteter og utstedte tillatelser, tilsyn med aktiviteter, veiledning til aktører og koordinering med relevante myndigheter. Det er videre presisert at Luftfartstilsynet skal bidra til regelverksutvikling på området romfart, herunder forskriftsarbeid og utforming av retningslinjer.

For å ivareta ansvaret som tilsynsansvar for romaktiviteter, er det i 2023 opprettet en ny seksjon for romfart. Det er rekruttert seks personer til seksjonen. To av inspektørene, samt seksjonssjef, ble internt rekruttert. Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) har tidligere bedt Luftfartstilsynet om å utrede søknad fra Andøya Spaceport, og dette arbeidet ble oppsummert i en rapport og anbefaling som ble sendt til NFD i midten av juni. I siste halvår har oppfølgingen overfor Isar Aerospace, som har søkt om oppskytingstillatelse etter lov om oppskyting av gjenstander ut i verdensrommet, blitt intensivert i takt med at dokumentasjon er mottatt fra søker. For øvrig er det prioritert å bruke tid på opplæring og kompetanseutvikling. Det skal gjennomføres svært spesialiserte beregnings- og analyseoppgaver og for å sikre tilstrekkelig spesialistkompetanse til dette arbeidet er det inngått kontrakt med et konsulentfirma som bistår Luftfartstilsynet. Norsk Romsenter har også bidratt med fagressurser i arbeidet.

### 3.3.3 Droner

#### Markedstilsyn

Luftfartstilsynet er tildelt ansvaret for markedstilsyn med droner. Regelverket er enda ikke tatt inn i norsk rett, men det vil sannsynligvis gjennomføres i løpet av 2024. Det er tilsatt én av totalt to stillinger til markedstilsynet, og rekruttering av den siste pågår. Luftfartstilsynet har utviklet samarbeid med både nasjonale og europeiske myndigheter innenfor området, og er også deltaker i nasjonale og europeiske fora som gjelder markedstilsyn.

#### Rettslig rammeverk

Luftfartstilsynet har i slutten av 2023 sendt på høring to regelverksforslag om henholdsvis kunngjøringstjenesten og håndtering av dronetrafikk.

Regelverksforslaget knyttet til kunngjøringstjenesten tar utgangspunkt i felleseuropeisk regelverk rettet mot ytere av luftinformasjonstjenester, og foreslår noen nasjonale bestemmelser til utfylling av dette. I de nasjonale bestemmelsene søkes det å tydeliggjøre at luftfartsmyndigheten ved behov kan instruere kunngjøringstjenesten, samt at det søkes klargjort hvilke regelsett kunngjøringstjenesten er bundet av.

I regelverksforslaget knyttet til håndtering av dronetrafikk foreslås det at de felleseuropeiske reglene om U-space skal gjelde i Norge, herunder kravet til en CIS-funksjon (Common Information Service). I høringen påpekes det likevel at U-space neppe vil være egnet i alle deler av Norge. Det foreslås derfor også at departementet skal kunne pålegge yteren av CIS-funksjonen å tilby et produkt utenfor de delene av luftrommet det ytes U-space -tjenester. Dette produktet skal vise hvor i luftrommet droner og andre luftfartøyer har lov til å fly, og så langt som mulig hvor i luftrommet droner og andre luftfartøyer til enhver tid faktisk befinner seg.

Luftfartstilsynet forventer at arbeidet med disse regelverksprosjektene sluttføres i løpet av 2024.

I 2023 presenterte EASA utkast til felleseuropeiske regler om bruk av VTOL-fartøyer (vertical take-off and landing) samt regler om sertifisering og vedlikehold av droner. Luftfartstilsynet har deltatt i arbeidet med å gi skriftlige innspill i EASAs konsultasjonsprosess. Reglene vil bli vedtatt i 2024.

Luftfartstilsynet har også i 2023 startet arbeid på en nasjonal forskrift om sivil statsluftfart med drone. Et utkast til forskrift vil trolig bli sendt på høring i 2024.

#### Flydrone

Flydrone.no er en elektronisk løsning for registrering, kurs og eksamen for dronepiloter. Pr. 31.12.2023 var det registrert 2 580 organisasjoner og 21 118 personer som droneoperatører. Dette er en økning på henholdsvis 1,5 % og 10,0 % fra 2022. I tillegg har 31 300 bestått A1/A3-eksamen.

Medlemmer av modellflyklubber har mulighet til å registrere seg og er pliktige til å registrere seg i flydrone.no. Luftfartstilsynet og Norges Luftsportsforbund, som organiserer modellflyklubbene, er enige om å innføre en ny løsning for registrering i flydrone. Denne løsningen vil være på plass i 2024.

Luftfartstilsynet har også sett på system for kontroll av identitet for statsborgere fra tredjeland i droneregisteret. En mulig digital løsning er identifisert, men den er ikke utviklet og satt i drift. Det vil ikke være nok med en digital løsning – det må også opprettes en prosess for manuell kontroll og håndheving. Dette arbeidet videreføres i 2024.

### *Godkjenning og tilsyn*

Det er i 2023 utstedt 49 operative tillatelser innenfor ubemannet luftfart og vi ser at veksten i innenfor spesifikk kategori fortsatt er økende, men har avtatt noe i forhold til tidligere år.

For 2023 ble det gjennomført 26 tilsyn. Tilsynsaktiviteten avdekket gjentakende funn som var relatert til dokumentasjon, utdanning og luftromsforståelse. Droneområdet bærer preg av å være i rask vekst, og tjenestene som tilbys blir stadig mer komplekse, noe som hele tiden utfordrer Luftfartstilsynet på hvordan området skal reguleres og hva som kan gis av tillatelser.

Tilsynsaktiviteten viser at operatørene har en varierende evne til å fange opp og implementere nytt regelverk.

I 2023 behandlet Luftfartstilsynet 45 bekymringssaker, som resulterte i at det ble gjennomført 21 veiledningssamtaler med operatører av drone. Dette gjaldt saker hvor det forelå stor sannsynlighet for at gjeldene regelverk var brutt. I tillegg ble det utstedt ett overtredelsesgebyr for flyving uten gyldig tillatelse.

### *Safety promotion*

I 2023 har Luftfartstilsynet startet en større mediekampanje ved navnet «lufta er **ikke** for alle», med et mål om å øke kjennskapen til regelverket for droner og øke antallet som gjennomfører lovpålagt registrering og kurs i portalen flydrone.no.

Konferansen Sikker Integrering av Droner, SID, ble i 2023 avholdt sammen med Aviation Safety Week, ASW, for å i bedre grad integrere ubemannet og bemannet luftfart.

### *3.3.4 Flysikkerhet*

#### Risikoklassifisering luftfartshendelser

Det er fra 1. januar 2023 krav i europeisk regelverk om at alle luftfartstilfeller skal risikoklassifiseres i tråd med en angitt metode. Luftfartstilsynet er i gang med arbeidet, og valgte å starte med å risikoklassifisere alle ulykker og alvorlige hendelser. Vi har vektlagt intern opplæring samt å høste erfaring ved å klassifisere utvalgte typer tilfeller. Videre ser vi på mulighetene for å bruke maskinelle metoder for utvalgte typer av tilfeller, for å minske ressursbruken. Vi er kjent med at også andre europeiske myndigheter er i gang med en gradvis innfasing av slik risikoklassifisering. Fra og med 2024 er målsettingen å risikoklassifisere alle luftfartstilfeller i samsvar med krav i regelverket.

#### ADS-B og UAT

(Automatic Dependent Surveillance–Broadcast og Universal Access Transceiver)

Luftfartstilsynet har ønsket å distribuere værdata, trafikkdata og luftromsdata. Imidlertid har det vist seg vanskelig å få en kommersiell leverandør til å levere UAT sendere med tilhørende programvare. Kostnaden vil være for høy for å lage en enkelt test fordi det må utvikles egen programvare for denne testen.

På bakgrunn av dette har derfor ikke Luftfartstilsynet lyktes med å gjennomføre en test av elektronisk synlighet og tilleggstjenester (ADS-B inn-funksjonalitet) i 2023. Men det er nå tilgjengelig utstyr (UAT sender) som er bestilt og det planlegges med å gjennomføre en test sommeren 2024

### 3.3.5 Digitalisering (TAFI)

Luftfartstilsynets prosjekt «Tilgjengeliggjøring av flysikkerhetsinformasjon» TAFI er tidsriktig flysikkerhetsinformasjon, både tilgjengeliggjort for våre brukere (aktører) og ansatte i Luftfartstilsynet. Prosjektet er nå i gjennomføringsfasen og er i henhold til tidsplan. Teknisk plattform er etablert og Eccairs 2, som er primærkilde til flysikkerhetsdata er implementert. Likeså jobbes det med risikoklassifisering av hendelser og en ny systemisk tilnærming og effektivisering av ERCS (EASA risikomodel for rapportering til luftfartsmyndigheter i Europa).

### 3.3.6 Oppfølging nasjonal luftfartsstrategi

Nasjonal luftfartsstrategi ble lansert i 2023 og inneholder oppfølgingsområder fra regjeringen for en sikker og bærekraftig luftfartssektor. Nasjonal luftfartsstrategi følges opp i eksisterende utviklingsprosesser og i supplerende tildelingsbrev. Det er gitt to utredningsoppdrag, en knyttet til veiledningsfunksjon for næringsaktører i luftfarten og en tilsynsfunksjon for flyredningstjenesten. Den første beskriver en funksjon som skal gjøre det enklere for næringsaktører å navigere i virkemiddelapparatet og bidra til at virkemiddelapparatet kan fungere bedre for luftfarten. Arbeidet har frist tidlig 2024. Den andre utredningen ble levert i november 2023 og beskriver et forslag til hvordan en tilsynsfunksjon av flyredningstjenesten kan etableres.

### 3.3.7 Bærekraftig luftfart

Luftfartstilsynet arbeider for å legge til rette for mer klimamessig bærekraftig luftfart på de mest relevante områdene for norsk luftfart og gjennom forskjellige samarbeidskonstellasjoner.

I programmet «Grønn luftfart» har Luftfartstilsynet i samarbeid med Avinor, SINTEF og Norsk industri arrangert ZERAC23 (Zero Emission Regional Aviation Conference).

Samferdselsdepartementet bidro denne gangen også som medarrangør. Konferansen handlet om teknologistatus, infrastruktur og energi, regulatorisk utvikling og bruken av statlige virkemidler. I tillegg har «Grønn luftfart» spilt inn momenter til en rapport til EU-parlamentet om nullutslippsluftfart, med vekt på regional luftfart.

Bærekraftig flydrivstoff (Sustainable Aviation Fuel – SAF) er forventet å stå for minst 50 % av utslippsreduksjoner av CO<sub>2</sub> i perioden fram mot 2050. I Europa ble ReFuelEU Aviation (Forordning om like konkurransevilkår for bærekraftig luftfart) lansert og vil få stor betydning for europeisk luftfart og stiller blant annet krav til innblanding av SAF fra 2025.

For å legge til rette for sikker utprøving og innfasing av lav- og nullutslippsfly og -teknologier har Luftfartstilsynet opprettet en intern ressursgruppe. Hensikten med gruppen er å utvikle egen kunnskap, samt bidra med ekstern støtte og veiledning. Ved å koble oss tidlig på i utviklingsprosesser for ny teknologi vil vi både kunne bidra med luftfarts- og regulatorisk kompetanse.

Vi erfarer økende forsknings- og innovasjonsaktivitet og deltar i flere internasjonale prosjekter. I tillegg samarbeider vi nært med EASA innen bærekraftig luftfart, og er et aktivt medlem av EASA MAB Research Group som har til hensikt å koordinere forskning mellom medlemsstater.



### 3.3.8 FNs bærekraftsmål

Luftfartstilsynet har et sterkt fokus på bærekraft, og har identifisert hvilke av FNs bærekraftsmål som er mest relevant og som etaten påvirker mest.

Vi erfarer at spesielt mål **3 God helse og livskvalitet** treffer vårt arbeid med flysikkerhet og oppdraget om å jobbe målrettet for å hindre ulykker og tap av menneskeliv. **Mål 4 God utdanning** er viktig både for luftfart som næring og for Luftfartstilsynet. Vi er en kunnskapsorganisasjon og opptatt av utdanning for aktørene i norsk luftfart. **Mål 8 Anstendig arbeid og økonomisk vekst**. Her ser vi at vårt ansvar som arbeidstilsyn treffer og hvor globalisering og nye driftskonsepter utfordrer luftfarten. **Mål 9 Industri innovasjon og infrastruktur** – som myndighet jobber vi med sikker implementering av ny teknologi og at infrastruktur og luftrom blir tilgjengelig for testing av lav- og nullutslippfly. **Mål 13 Stoppe klimaendringer** blir stadig mer aktualisert med ambisjoner både nasjonalt og internasjonalt. Luftfartstilsynet jobber langs flere akser og har bl.a. sammen med Avinor, Norsk Industri og Sintef etablert grønt luftfartsprogram. Luftfartstilsynets visjon «sammen for sikker luftfart» passer godt til **Mål 17 Samarbeid for å nå målene**. Vi jobber mye sammen med våre aktører for at vi skal ha sikker, samfunnsnyttig og bærekraftig luftfart.

Arbeidet med å realisere de seks bærekraftsmålene vi har identifisert gjøres som en integrert del av Luftfartstilsynets virksomhet, jf tabellen nedenfor.

	Luftfartstilsynet har hovedansvaret for å føre tilsyn med norsk luftfart og jobber målrettet for at sikkerhetsnivået i luftfarten skal være tilfredsstillende. Flysikkerhetsarbeidet skal bidra til å minimere antall ulykker som fører til alvorlige skader eller tap av liv.
	Luftfartstilsynet er en kunnskapsorganisasjon og skal være en profesjonell og relevant myndighet. Luftfartstilsynet godkjenner og fører tilsyn med utdanningsorganisasjoner for teknisk og operativ utdanning knyttet til luftfartsindustrien.
	Luftfartstilsynet er arbeidstilsyn for besetningsmedlemmer med base i Norge og gjennomfører trepartssamarbeidet med arbeidsgiver- og arbeidstakerorganisasjonene i bransjen på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Globalisering og nye driftskonsepter utfordrer nasjonale rammer og mål.
	Luftfartstilsynet skal bidra til sikker integrering av ny teknologi og at regulatoriske forhold ivaretas, herunder bidra til innføring av lav- eller nullutslippsteknologi. Luftfartstilsynet skal følge opp universell utforming av luftfartens infrastruktur og sikre tilgjengelighet for personer med redusert mobilitet.
	Luftfartstilsynet bidrar til økt kunnskap om klima- og miljøutfordringer samt konsekvenser for luftfarten, og er en pådriver for tiltak som møter disse utfordringer. Luftfartstilsynet bidrar til en mer miljøvennlig luftfart gjennom arbeid med redusert støybelastning og fremme null- og lavutslippsluftfart.
	«Sammen for sikker luftfart» er vår visjon. Luftfartstilsynet har en rekke samarbeidsarenaer med norske aktører hvor det jobbes målrettet med bl.a. å bedre sikkerheten i luftfarten. Luftfartsverket representerer Norge i EASA (Europeisk luftfartsmyndighet) og ICAO (Global organisasjon for flysikkerhet).

### 3.3.9 Samfunnssikkerhet.

Årsrapport om samfunnssikkerhet er unntatt offentlighet og følger som et eget vedlegg. I vedlegget gis det et sammendrag av tertialrapportene for 2023. Informasjon fra perioden mellom siste tertialrapport til årsslutt er også tatt inn.

### 3.3.10 Tilgjengeliggjøring av offentlige data

Luftfartstilsynet har gjort tilgjengelig datasett fra Norges luftfartøyregister og om organisasjoner som er registrert som droneoperatører. Vi vil vurdere å tilgjengeliggjøre andre datasett basert på etterspørsel.

### 3.3.11 Forskrifts- og regelverksarbeid

Luftfartstilsynet vedtok i 2023 totalt 24 forskrifter. Det relativt høye antallet forskrifter skyldes til en viss grad at det ble vedtatt åtte forskrifter om restriksjonsområder mv. De fleste av disse forskriftene knytter seg til nye restriksjonsområder vedtatt som følge av den generelle beredskaps- og trusselsituasjonen, samt midlertidige restriksjonsområder i tilknytning til militærøvelser.

På flere av områdene med felleseuropeisk regulering skjer det jevnlig oppdatering av forordningene. De oppdaterte forordningene tas inn i norsk rett gjennom oppdatering av forskriftene. Luftfartstilsynet vedtok til sammen ti slike endringsforskrifter i 2023.

Luftfartstilsynet bisto Samferdselsdepartementet med å forberede tre forskrifter for vedtakelse av departementet. I 2023 oversendte vi forslag til ny gebyrforskrift, forslag til forskrift om beløpsgrense for overtredelsesgebyr etter luftfartsloven § 13a-5 og forslag til endring av forskrift om rapportering- og varslingsplikt ved luftfartsulykker og luftfartshendelser mv.

### EØS-arbeid

I 2023 publiserte EASA ti regelverksforslag (Notice of Proposed Amendment – NPA), mens fem regelverksforslag (Opinions) ble oversendt fra EASA til EU-kommisjonen. I den europeiske flysikkerhetsplanen (EPAS), der blant annet alle regelverkssakene EASA forbereder inngår, var det i EPAS for 2023 kun to nye regelverkssaker. EASA har fortsatt søkelys på slutføring av pågående regelverkssaker.

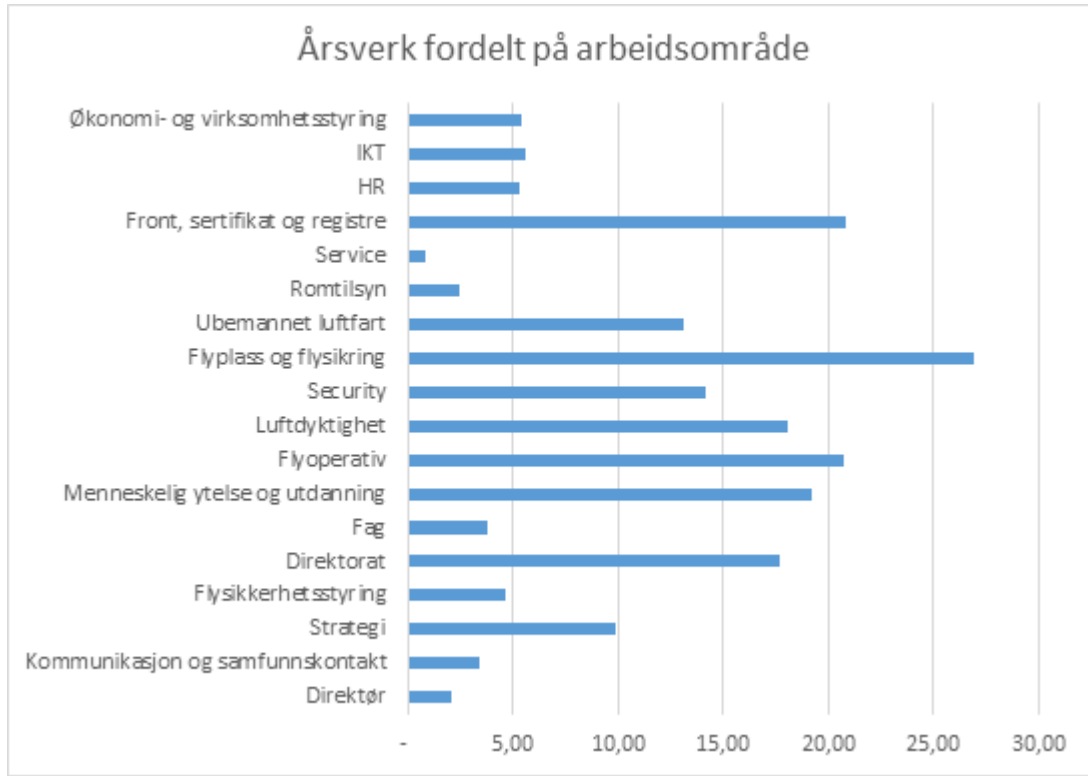
For Luftfartstilsynet ble også 2023 preget av at ny basisforordning (EU) 2018/1139 ikke er tatt inn i EØS-avtalen. De endringsforordningene som kommisjonen vedtar, blir gjennomført som nasjonal rett i påvente av slutføring av EØS-prosessen. Forordningene må etter oppdatering av EØS-avtalen gjennomføres på nytt gjennom endring av de samme forskriftene. Ved utgangen av 2023 var det totalt 95 forordninger gitt med hjemmel i den nye forordningen der endelig gjennomføring avhenger av EØS-prosessen. Det var i tillegg ved utgangen av året 19 forordninger som endrer en eller flere språkversjoner av forordninger, gitt med hjemmel i den nye basisforordningen, som også avhenger av EØS-prosessen.

Høringer og konsultasjoner gjennomføres hvis mulig tidlig i prosessen slik at norske aktører kan gi sine innspill til EASA under utviklingen av nytt regelverk. Luftfartstilsynet publiserer informasjon om relevante høringer og konsultasjoner som EASA og EU-kommisjonen gjennomfører. I 2023 ble det publisert informasjon om åtte slike høringer/konsultasjoner.

### 3.3.12 Ressursbruk i 2023

Luftfartstilsynet hadde 209 ansatte pr utgangen av 2023 og 193,9 årsverk. Fordelingen av årsverk mellom enhetene er som følger:

**Figur 1 – Årsverk fordelt på arbeidsområde**



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

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

## 4 Styring og kontroll i virksomheten

### 4.1 Risikovurderinger og internkontroll

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

Luftfartstilsynet har identifisert og risikovurdert fem overordnede faktorer som kan påvirke måloppnåelsen negativt. Se vedlegg i kapittel 7.1.2.

Luftfartstilsynet har etablert et internrevisjonsprogram med 4-årlig rotasjon. Det er gjennomført fire internrevisjoner i 2023. I tillegg er det utført én av to planlagte forvaltningsrevisjoner. Det er ikke avdekt alvorlige feil eller mangler ved disse revisjonene.

Vi har etablerte økonomiprosedyrer, tilgangskontroll til systemer og prosesser som bidrar til å ivareta internkontrollkravene i økonomireglementet og dermed forsvarlig økonomidrift. Disse strukturene revideres regelmessig. Det er Riksrevisjonens som ser til at LT drifter i henhold til disse prosedyrene. Riksrevisjonen hadde ingen merknader til dette i 2023.

#### 4.1.1 Vesentlige endringer

Luftfartstilsynet får flere ansvarsområder og flere oppgaver, og har også økt bemanningen som følge av dette. Vi har gjort bygningsmessige grep i våre lokaler for å ivareta behovet for effektive og funksjonelle arbeidsstasjoner for alle medarbeidere. For å ivareta kravet til forsvarlig lagring av dokumentasjon er vi i prosess med digitalisering og listeføring av vårt papirarkiv. Både bygningsmessige grep og lagring har bidratt til økte kostnader.

### 4.2 Oppfølging av Riksrevisjonens regnskaps- og forvaltningsrevisjoner

#### 4.2.1 Kostnadsriktige gebyrer

Gebyrene i gjeldende gebyrforskrift er så langt det er mulig fastsatt i tråd med Finansdepartementets rundskriv R-112 (R-2015-112) *Bestemmelser om statlig gebyr og avgiftsfinansiering*, datert 07.10.2015. Beregning av gebyrinntekter er gjort på grunnlag av erfaringstall fra tidligere år og kjente endringer. Luftfartstilsynet har over tid gjennomført registrering av medgått tid per oppgave for å kontrollere og sikre at beregningsgrunnlaget for gebyrsatsene er korrekt i forhold til ressursbruk og andre direkte kostnader. I tilknytning til denne gjennomgangen er det også utviklet en ny og forbedret beregningsmodell for gebyrsatsene.

Beregningsmodellen baserer seg på selvkostmetoden. Arbeidet med gjennomgang og kvalitetssikring av data som benyttes i gebyrberegningsmodellen er omfattende. For enkelte gebyrområder er det identifisert et avvik mellom dagens gebyrsats og kostnaden ved å produsere tjenesten. Det er derfor foreslått endring i gebyrsatsene og/eller gebyrstrukturen. På andre gebyrområder er det behov for å samle inn ressursdata over en lengre periode. Disse gebyrområdene vil bli ytterligere gjennomgått og kvalitetssikret slik at endringene kan tas inn ved neste revisjon av gebyrforskriften. Dette arbeidet fortsetter i 2024.

### 4.3 Annen oppfølging

Det er utført tre eksterne revisjoner av Luftfartstilsynet i 2023 på Luftdyktighet, medisinske sertifikater og pilotsertifikater. Alle tre revisjoner er utført av EASA, og revisjonene har som formål å verifisere at Norge har implementert gjeldende regelverk og at vi følger dette opp gjennom vår tilsynsvirksomhet.

Resultatene fra disse revisjonene er at vi får positive tilbakemeldinger på erfaring og kompetanse hos våre inspektører og at vi har gode systemer på plass. Forbedringsområder går på håndtering av endringsprosesser, tilsynsvirksomhet og implementering av regelverksendringer. Antall avvik fra disse 3 revisjonene ligger på et normalnivå og det er laget tiltaksplaner som er godkjent av EASA. Etter hvert som tiltakene gjennomføres, blir lukking av avvik godkjent av EASA.

På security området er det ESA som fører tilsyn med Norge på vegne av EU-Kommisjonen. I 2023 ble det gjennomført 2 tilsyn. Antall avvik var på et relativt lavt nivå, men ett av avvikene medfører en større endring av prosessen med sertifisering av sikkerhetskontrollører. Alle de nordiske landene har fått tilsvarende avvik. Tiltaksplaner for ESA avvik skal på samme måte som for EASA utarbeides og godkjennes av ESA.

Oppfølging av avvik og våre tiltak knyttet til disse følges opp i vårt interne kvalitetssystem på månedlig basis. Vi hadde ingen forfalte avvik ved utgangen av 2023.

### 4.4 Statlige fellesføringer

#### 4.4.1 Reduksjon av konsulentbruk

Luftfartstilsynet har i 2023 brukt kr 14,8 mill. kr til kjøp av konsulenttenester, som er 3,6 mill. kr mer enn året før. Vi kjøper tjenester på de områder hvor vi selv ikke har kompetanse og hvor arbeidsomfanget er så begrenset at det ikke er forsvarlig å opparbeide egen kompetanse. Årsaken til økning i utgifter til konsulenttenester er blant annet kampanje for markedsføring av flydrone, digitalisering av papirarkiv samt kjøp av tjenester knyttet til romtilsyn. Luftfartstilsynet kjøper ikke konsulenttenester fra kommunikasjonsbransjen.

#### 4.4.2 Lærlinger

Luftfartstilsynet er tilknyttet OK stat og bidrar til å utdanne fagarbeidere til næringslivet og til det offentlige, og har siden 2014 tatt inn lærlinger i to lærefag, service- og administrasjonsfag og IT-driftsfag. Luftfartstilsynet ser på muligheten for å øke antall lærlinger. Luftfartstilsynet har også tatt imot to studenter i praksis innenfor studiene juss og samfunnsikkerhet.

#### 4.4.3 Desentralisert arbeid

Luftfartstilsynet ble i 2005 vedtatt flyttet til Bodø, etter en gjennomgang av organiseringen av de statlige tilsyn. Luftfartstilsynets geografiske plassering bidrar så ledes grunnleggende med desentralisering av statlige arbeidsplasser og styrking av lokale fagmiljøer som i utgangspunktet var plassert på det sentrale Østlandet. Det er ikke vurdert som formålstjenlig med mindre enheter/avdelinger av tilsynet spredt ut i distriktet.

### 4.5 Informasjonssikkerhet

Luftfartstilsynet legger sikkerhetsloven og virksomhetsforskriften til grunn for sitt arbeid med informasjonssikkerhet, samt råd og veiledere fra Nasjonal sikkerhetsmyndighet,



Digitaliseringsdirektoratet, helsecert og andre sikkerhetspartnere. Arbeidet med forbyggende sikkerhet har stor oppmerksomhet både ovenfor ansatte og på tekniske løsninger.

Luftfartstilsynet ser at sårbarhetsflatene er under endring og dette kombinert med at trusselbildet blir mer komplekst, krever innføring av nye organisatoriske og tekniske tiltak. Det jobbes blant annet med videreutvikling av styringsystem for informasjonssikkerhet og nye holdningsskapende tiltak. Det vil også innføres nye teknologiske tiltak for å bedre den totale sikkerheten.

## 4.6 Personalmessige forhold

### 4.6.1 Kompetanse

Alle nye medarbeidere omfattes av Luftfartstilsynets onboardingprogram. Læringsformen er en kombinasjon av klasseromskurs og i økende grad nettkurs.

Det felleseuropeiske regelverket stiller omfattende kompetansekrav til våre inspektører. Luftfartstilsynet har konkretisert kravene i ulike treningsplaner med opplæringstiltak, slik at medarbeideren har nødvendig kompetanse før inspektørautorisasjon utstedes. I tillegg til den initielle opplæringen skal inspektørene holde seg oppdatert på ny teknologi og utviklingen i markedet.

Luftfartstilsynet er delegert tilsynsoppgaver innen simulator gjennom avtalen EASA Partnership Agreement. Avtalen forplikter Luftfartstilsynet å inneha nødvendig inspektørkompetanse. Luftfartstilsynet har fire autoriserte EASA-inspektører innenfor simulatordomenet. Inspektørene har i 2023 opparbeidet ytterligere kompetanse på ulike typer simulatorer.

Luftfartstilsynet har åpnet for at medarbeidere med kritisk kompetanse kan ha avtale om hjemmekontor. Dette er en ordning som opprinnelig ble innført i 2021, og det har vært en gradvis økning i bruken av ordningen frem til utgangen av 2023. 24 personer har hjemmekontor etter hjemmekontorforskriften.

### 4.6.2 Sykefravær

Sykefraværet for 2023 er på 5,9 %, som er det samme som i 2022. Sykefraværet ligger over Luftfartstilsynets interne HMS mål som er å holde sykefraværet på under 4,0 %.

Sykefraværet er i hovedsak legemeldt. Leder følger opp sykemeldte arbeidstakere ihht. interne prosedyrer for oppfølging og tilrettelegging ved sykefravær. Jevnlige kontakt med de som er sykemeldt blir prioritert.

### 4.6.3 HMS/Arbeidsmiljø

I 2023 har Luftfartstilsynet arbeidet med oppfølging av medarbeiderundersøkelsen (MUST), og hatt særlig fokus på etablering av ny handlingsplan for likestilling, inkludering og mangfold gjennom et partssammensatt samarbeid. Vi jobber i tråd med handlingsplan for likestilling, inkludering og mangfold – og har etablert en partssammensatt arbeidsgruppe for å sikre et kontinuerlig arbeid.

I 2023 ble det gjennomført HMS kurs for ledere, vernetjeneste og AMU, med særskilt fokus på fjernledelse, likestilling, inkludering og mangfold, psykososialt arbeidsmiljø og psykisk helse. Dette er i tråd med det som har vært fokus for øvrig i arbeidet med Luftfartstilsynets arbeidsmiljøet igjennom året. Det har også vært arrangert AKAN kurs for ledere, vernetjenesten og AMU.

#### 4.6.4 Mangfold og likestilling

Luftfartstilsynet arbeider for å være en attraktiv og konkurransedyktig arbeidsplass som sikrer mangfold, bredde og riktig kompetanse i organisasjonen. Vi har de siste årene jobbet aktivt for å nå dette målet.

I rekrutteringsprosessen oppfordrer vi alle kvalifiserte søkere med funksjonsnedsettelse, innvandrerbakgrunn eller som har fravær fra arbeid, utdanning eller opplæring til å søke.

Per 31.12.2023 var det 219\* ansatte i Luftfartstilsynet. Kjønnfordelingen har vært stabil de siste årene. Det er flest kvinner i kategorien toppledelse, rådgiver, førstekonsulent og konsulent. I kategorien seniorrådgiver er det flest menn. I ledergruppen er det syv medarbeidere, hvorav fire er kvinner. På seksjonsledernivå er det fem kvinner og seks menn.

Totalt i virksomheten per 31.12.2023						
Kjønnsbalanse			Gjennomsnittlig brutto månedslønn			
	Menn	Kvinner	Antall ansatte i alt *	Menn (kr)	Kvinner (kr)	I alt (kr)
2022	62,3 %	37,7 %	212	68 767	59 290	65 191
2023	63,5 %	36,5 %	219	71 889	63 374	69 153

Toppleidelse (9117 Luftfartsdirektør, 1060 avd. direktør)						
Kjønnsbalanse			Gjennomsnittlig brutto månedslønn			
	Menn	Kvinner	Antall ansatte i alt	Menn (kr)	Kvinner (kr)	I alt (kr)
2022	42,9 %	57,1 %	7	107 325	102 917	104 806
2023	42,9 %	57,1 %	7	113 805	107166	110 011

Mellomledelse (1211 seksjonssjef)						
Kjønnsbalanse			Gjennomsnittlig brutto månedslønn			
	Menn	Kvinner	Antall ansatte i alt	Menn (kr)	Kvinner (kr)	I alt (kr)
2022	54,5 %	45,5 %	11	87 750	84 895	86 452
2023	54,5 %	45,5 %	11	91 468	89 206	90 440

Kategori 1 (1364 seniorrådgiver, 1088 sjefsingeniør, 1181 senioringeniør, 1220 spesialrådgiver)						
Kjønnsbalanse			Gjennomsnittlig brutto månedslønn			
	Menn	Kvinner	Antall ansatte i alt	Menn (kr)	Kvinner (kr)	I alt (kr)
2022	71,0 %	29,0 %	155	69790	62 259	67 603
2023	71,0 %	29,0 %	162	73 989	66 287	71 754

Kategori 2 (1434 rådgiver, 1072 arkivleder)						
Kjønnsbalanse			Gjennomsnittlig brutto månedslønn			
	Menn	Kvinner	Antall ansatte i alt	Menn (kr)	Kvinner (kr)	I alt (kr)
2022	33,3 %	66,7 %	27	46 715	45 580	45 958
2023	35,0 %	65,0 %	26	48 010	49 947	59 277

Kategori 3 (1408 førstekonsulent)						
Kjønnsbalanse			Gjennomsnittlig brutto månedslønn			
	Menn	Kvinner	Antall ansatte i alt	Menn (kr)	Kvinner (kr)	I alt (kr)
2022	28,6 %	71,4 %	7	41 320	39 293	39 873
2023	28,6 %	71,4 %	7	44 800	49 251	47 979

Kategori 4 (1065 konsulent, 1362 lærling, 1203 fagarbeider med fagbrev)						
Kjønnsbalanse			Gjennomsnittlig brutto månedslønn			
	Menn	Kvinner	Antall ansatte i alt	Menn (kr)	Kvinner (kr)	I alt (kr)
2022	40,0 %	60,0 %	5	24 410	29 510	27 470
2023	50,0 %	50,0 %	2	17 420	17 420	17 420

\*Avvik fra tabell 5 skyldes at tallene fra SSB er gjennomsnitt for året, mens det her er tall per 31.12.23.

## 5 Vurdering av fremtidsutsiktene

For Luftfartstilsynet vil det også i kommende år være fokus på å være en anerkjent, respektert, synlig og tydelig myndighet. Det forventes en ytterligere konsolidering i europeisk luftfart. Dette kan medføre at operatører går fra nasjonale til EASA-godkjenninger. For å opprettholde kritisk luftfartskompetanse og for å ivareta norske interesser, må vi sikre vår rolle som nasjonal luftfartsmyndighet gjennom å gjøre oppdrag for EASA innenfor utvalgte områder.

Luftfartstilsynet følger med på flere strategisk viktige temaer for luftfartsindustrien som kan påvirke utviklingen av sektoren:

- **Bærekraft og miljø:** Reduksjon av klimagassutslipp, implementering av mer energieffektive teknologier og utvikling av bærekraftige drivstoffalternativer er alle sentrale områder for industrien. Her må luftfarten søke samarbeid utover det som har vært tradisjonelt tidligere, bl.a. for å finne nye løsninger i forhold til både elektrifisering og mulig innfasing av hydrogen.
- **Teknologi og digitalisering:** Teknologiske fremskritt, som kunstig intelligens, maskinlæring og automatisering, vil fortsette å påvirke luftfartssektoren. Forbedringer i flynavigasjon, sikkerhetssystemer, passasjeropplevelse og operasjonelle effektiviteter er bare noen av de mange områdene der teknologien vil spille en viktig rolle. Dette vil også påvirke Luftfartstilsynets arbeid.
- **Cybersikkerhet:** Med økende avhengighet av digitale systemer og tilkobling er cybersikkerhet en betydelig bekymring for luftfartsindustrien. Beskyttelse av data, sikkerhet på bakken og i luften, samt forebygging av hacking og dataangrep vil være avgjørende for å opprettholde påliteligheten og tilliten til sektoren.

## 6 Årsregnskapet

### 6.1 Ledelsens kommentar til årsregnskapet 2023

#### 6.1.1 Formål

Luftfartstilsynet ble opprettet 1. januar 2000 og er et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet (SD). Luftfartstilsynet har hovedansvar for å føre tilsyn med norsk luftfart, og skal bidra til sikker, samfunnsnyttig og bærekraftig luftfart i tråd med de overordnede mål for samferdselspolitikken. Årsregnskapet utgjør del VI i årsrapporten til Luftfartstilsynet. Luftfartstilsynet er et ordinært forvaltningsorgan som fører regnskapet i henhold til kontantprinsippet.

#### 6.1.2 Bekreftelse

Årsregnskapet er avlagt i henhold til bestemmelser om økonomistyring i staten, rundskriv R-115 av desember 2022 fra Finansdepartementet og krav om økonomistyring i Luftfartstilsynets instruks. Regnskapet viser et dekkende bilde av Luftfartstilsynets disponible bevilgning, regnskapsførte utgifter, inntekter, eiendeler og gjeld.

#### 6.1.3 Vurdering av vesentlige forhold

I 2023 har Luftfartstilsynet samlet disponert tildelinger på utgiftssiden på 307,4 mill. kr som består av 299,4 mill. kr i ordinær bevilgning og 8 mill. kr overført fra 2022, jf note A. Avgitt belastningsfullmakt til Statens kartverk på 3,6 mill. kr som del av finansieringen av deres merutgifter for å gjennomføre prosjekt for nasjonalt register over luftfartshindre er inkludert i tildelingsbeløpet.

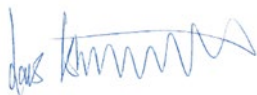
Luftfartstilsynet har mottatt fullmakt fra Digitaliseringsdirektoratet (Digdir) til å belaste kap. 540, post 25 med 2,4 mill. kr i forbindelse med gjennomføring av prosjektet "Tilgjengeliggjøring av flysikkerhetsinformasjon". Kap. 540, post 25 er belastet med kr 1,7 mill. kr.

Luftfartstilsynet har merinntekter på kr 2,7 millioner på kapittel 4313 post 02 jf fullmakt 7.3 i tildelingsbrev av 2023, jf note B. I tillegg har Luftfartstilsynet merinntekt på 1,5 mill. kr på kapittel 4313 post 01. Med fradrag for lønnsrefusjoner har Luftfartstilsynet brukt 217,3 mill. kr på lønn og sosiale utgifter, jf note 2, som gir en lønnsandel av driftsutgifter på 73 %. Husleien utgjør 22,7 mill. kr, se note 3. Reiseutgifter utgjør en vesentlig post på 17 mill. kr, jf note 3.

Mellomværende med statskassen utgjorde per 31.12.2023 18,4 mill. kr, jf bevilgningsrapporteringen. Oppstilling av artskontorrapportering viser hvordan mellomværende er fordelt på eiendeler og gjeldsposter.

#### 6.1.4 Tilleggsopplysninger

Riksrevisjonen er ekstern revisor og bekrefter årsregnskapet for Luftfartstilsynet. Årsregnskapet er ikke ferdig revidert, men revisjonsberetning antas å foreligge i løpet av 2. kvartal 2024.



Lars E. de Lange Kobberstad

Bodø, 15. mars 2024

## 6.2 Årsregnskap

### 6.2.1 Prinsippnote til årsregnskapet

Årsregnskapet for Luftfartstilsynet er utarbeidet og avlagt etter nærmere retningslinjer fastsatt i bestemmelser om økonomistyring i staten («bestemmelsene»). Årsregnskapet er i henhold til krav i bestemmelsene punkt 3.4.1, nærmere bestemmelser i Finansdepartementets rundskriv R-115 av desember 2022 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) Regnskapet er utarbeidet i tråd med kontantprinsippet
- d) Utgifter og inntekter er ført i regnskapet med bruttobeløp.

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

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

### **Bevilgningsrapporteringen**

Oppstillingen av bevilgningsrapportering omfatter en øvre del med bevilgningsrapporteringen og en nedre del som viser beholdninger Luftfartstilsynet står oppført med i kapitalregnskapet. Bevilgningsrapporteringen viser regnskapstall som Luftfartstilsynet har rapportert til statsregnskapet. Det stilles opp etter de kapitler og poster i bevilgningsregnskapet Luftfartstilsynet



har fullmakt til å disponere. Kolonnen «samlet tildeling» viser hva Luftfartstilsynet har fått stilt til disposisjon i tildelingsbrev for hver statskonto (kapittel/post). Oppstillingen viser i tillegg alle finansielle eiendeler og forpliktelser som Luftfartstilsynet står oppført med i statens kapitalregnskap.

Mottatt fullmakt til å belaste Digitaliseringsdirektoratets kapittel/post (belastningsfullmakt) vises ikke i kolonnen for samlet tildeling, men er omtalt i note B til bevilgningsoppstillingen. Utgiftene knyttet til mottatt belastningsfullmakt er bokført og rapportert til statsregnskapet, og vises i kolonnen for regnskap.

Avgitt belastningsfullmakt er inkludert i kolonnen for samlet tildeling, men bokføres og rapporteres ikke til statsregnskapet fra Luftfartstilsynet selv. Avgitt belastningsfullmakt bokføres og rapporteres av virksomheten som har mottatt belastningsfullmakten og vises derfor ikke i kolonnen for regnskap. Avgitt fullmakt framkommer i note B til bevilgningsrapporteringen.

### Artskontorrapporteringen

Oppstillingen av artskontorrapportering har en øvre del som viser hva som er rapportert til statsregnskapet etter standard kontoplan for statlige virksomheter og en nedre del som viser eiendeler og gjeld som inngår i mellomværende med statskassen. Artskontorrapporteringen viser regnskapstall Luftfartstilsynet har rapportert til statsregnskapet etter standard kontoplan for statlige virksomheter. Luftfartstilsynet har en trekkmyndighet på konsernkonto i Norges Bank. Tildelingene er ikke inntektsført og derfor ikke vist som inntekt i oppstillingen.

Regnskapstall i bevilgnings- og artskontorrapportering med noter viser regnskapstall rapportert til statsregnskapet. I tillegg viser noten til artskontorrapporteringen *Sammenheng mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen* bokførte tall fra Luftfartstilsynets kontospesifikasjon i kolonnen *Spesifisering av bokført avregning med statskassen*. Noter viser forskjellen mellom beløp Luftfartstilsynet har bokførte på eiendels- og gjeldskontoer i vår kontospesifikasjon (herunder saldo på kunde- og leverandørreskontro) og beløp Luftfartstilsynet har rapportert som fordringer og gjeld til statsregnskapet og som inngår i mellomværende med statskassen.

Luftfartstilsynet har innrettet bokføringen slik at den følger kravene i bestemmelser om økonomistyring i staten. Dette innebærer at alle opplysninger om transaksjoner og andre regnskapsmessige disposisjoner som er nødvendige for å utarbeide pliktig regnskapsrapportering, jf. bestemmelsene punkt 3.3.2, og spesifikasjon av pliktig regnskapsrapportering, jf. bestemmelsene punkt 4.4.3, er bokført. Bestemmelsene krever blant annet utarbeiding av kundespesifikasjon og leverandørspesifikasjon. Dette medfører at salgs- og kjøpstransaksjoner bokføres i kontospesifikasjonen på et tidligere tidspunkt enn de rapporteres til statsregnskapet, og innebærer kundefordringer og leverandørgjeld i kontospesifikasjonen.

## 6.2.2 Bevilgningsrapporteringen

Oppstilling av bevilgningsrapportering 31.12.2023 (alle beløp i 1 000 kr)								
Utgiftskapittel	Kapittelnavn	Post	Postnavn	Note	Samlet tildeling	Regnskap 2023	Mindreutgift	
1313	Luftfartstilsynet	01	Driftsutgifter	A, B	307 446	301 382	6 064	
0540	Digitaliseringsdirektoratet	25	Medfinansieringsordning for digitaliseringsprosjekter	B		1 720		
1633	Nettoordning, statlig betalt MVA	01	Driftsutgifter			10 816		
<b>Sum utgiftsført</b>					<b>307 446</b>	<b>313 918</b>		
Inntektskapittel	Kapittelnavn	Post	Postnavn	Note	Samlet tildeling	Regnskap 2023	Merinntekt	
4313	Luftfartstilsynet	01	Gebyrinntekter	B	141 100	142 596	1 496	
4313	Luftfartstilsynet	02	Refusjon av diverse utgifter	B		2 687	2 687	
5309	Tilfeldige inntekter	29	Ymse			445		
5700	Folketrygdens inntekter	72	Arbeidsgiveravgift			17 573		
<b>Sum inntektsført</b>					<b>141 100</b>	<b>163 301</b>		
<b>Netto rapportert til bevilgningsregnskapet</b>						<b>150 617</b>		
<b>Kapitalkontoer</b>								
60047101	Norges Bank KK/innbetalinger						152 637	
60047102	Norges Bank KK/utbetalinger						-302 562	
713212	Endring i mellomværende med statskassen						-692	
<b>Sum rapportert</b>						<b>0</b>		
<b>Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12)</b>								
					<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>Endring</b>	
<b>713212</b>	<b>Mellomværende med statskassen</b>				<b>-18 373</b>	<b>-17 681</b>	<b>-692</b>	

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

Kapittel og post	Overført fra i fjor	Årets tildelinger	Samlet tildeling
<b>131301</b>	<b>7 983</b>	<b>299 463</b>	<b>307 446</b>

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

Kapittel og post	Stikkord	Merutgift/mindre utgift	Utgiftsført av andre iht. avgitte belastningsfullmakter	Merutgift/mindreutgift etter avgitte belastningsfullmakter	Merinntekter/mindreinntekter iht. merinntektsfullmakt	Omdisponering fra post 01 til 45 eller til post 01/21 fra neste års bevilgning	Sum grunnlag for overføring	Maks overførbart beløp*	Mulig overførbart beløp beregnet av virksomheten
131301		6 064	-2 880	3 184	4 184		7 368	14 973	7 368

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

#### Forklaring til bruk av budsjettfullmakter

##### Mulig overførbart beløp (alle beløp i 1 000 kr)

Luftfartstilsynet har i henhold til R-2/2024 søkt Samferdselsdepartementet om overføring av mulig overførbart beløp på kr 7 368. Beregningen er påvirket av avgitt belastningsfullmakt til Statens Kartverk på kr 3 600, hvor kr 2 880 er belastet. Det er knyttet en merinntektsfullmakt til kap. 4313, post 01 og 02. Merinntektene på i disse postene utgjorde i 2023 hhv. kr 1 496 og kr 2 687, til sammen utgjør merinntektene 4 184 (avrundet). Det er tatt hensyn til disse ved beregning av mulig overført beløp på kap. 1313, post 01.

Luftfartstilsynet har mottatt belastningsfullmakt fra Digitaliseringsdirektoratet på kr 2 446, og av denne er det brukt kr 1 720.

#### 6.2.3 Bruk av fullmakter

Luftfartstilsynet har i tildelingsbrevet for 2023 mottatt følgende fullmakter:

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

Luftfartstilsynet har i 2023 inngått følgende nye kontrakter:

Inngåtte avtaler i 2023	Leveranse
Nova Aerospace AS	Kjøp av konsulentbistand Risk Management
Dansk Scanning AS	Listeføring og medieoverføring papirarkiv

## 6.2.4 Artskontorapportering

<b>Oppstilling av artskontorapporteringen 31.12.2023</b> (alle beløp i 1 000 kr)			
	<b>Note</b>	<b>2023</b>	<b>2022</b>
<b>Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Innbetalinger fra gebyrer	1	142 569	143 666
Andre innbetalinger	1	2 708	2 597
<b>Sum innbetalinger fra drift</b>		<b>145 277</b>	<b>146 263</b>
<b>Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Utbetalinger til lønn	2	217 301	203 732
Andre utbetalinger til drift	3	82 275	72 707
<b>Sum utbetalinger til drift</b>		<b>299 576</b>	<b>276 439</b>
<b>Netto rapporterte driftsutgifter</b>		<b>154 299</b>	<b>130 176</b>
<b>Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Innbetaling av finansinntekter	4	31	37
<b>Sum investerings- og finansinntekter</b>		<b>31</b>	<b>37</b>
<b>Investerings- og finansutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet</b>			
Utbetaling til investeringer	5	3 544	4 537
Utbetaling av finansutgifter	4	6	12
<b>Sum investerings- og finansutgifter</b>		<b>3 551</b>	<b>4 549</b>
<b>Netto rapporterte investerings- og finansutgifter</b>		<b>3 520</b>	<b>4 512</b>
<b>Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten</b>			
Innbetaling av skatter, avgifter, gebyrer m.m.	6	114	0
<b>Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten</b>		<b>114</b>	<b>0</b>
<b>Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler</b>			
Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)		330	249
Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)		17 573	15 169
Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)		10 816	9 765
<b>Netto rapporterte utgifter på felleskapitler</b>		<b>-7 087</b>	<b>-5 653</b>
<b>Netto rapportert til bevilgningsregnskapet</b>		<b>150 617</b>	<b>129 034</b>
<b>Oversikt over mellomværende med statskassen</b>			
<b>Eiendeler og gjeld</b>		<b>2023</b>	<b>2022</b>
Fordringer		365	290
Skyldig skattetrekk og andre trekk		-10 087	-9 256
Skyldige offentlige avgifter		-171	-795
Avsatt pensjonspremie til Statens pensjonskasse <sup>6</sup>		-8 461	-7 906
Annen gjeld		-19	-14
<b>Sum mellomværende med statskassen</b>	<b>7</b>	<b>-18 373</b>	<b>-17 681</b>

<sup>6</sup> Statens pensjonskasse endret premiemodell for beregning av pensjonskostnader fra 2022. Endringen medfører at arbeidsgiverandelen er virksomhetsspesifikk og hendelsesbasert, jf. rundskriv R-118 Regnskapsføring av pensjonspremie for statlige virksomheter. Pensjonstrekket i de ansattes lønn (2%) på konto 263 inngår i denne linjen

<b>Note 1 Innbetalinger fra drift</b>		
	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>
Innbetalinger fra gebyrer	142 569	143 666
<b>Sum innbetalinger fra gebyrer</b>	<b>142 569</b>	<b>143 666</b>
<b>Andre innbetalinger</b>		
Annen driftsrelatert inntekt	2 708	2 597
<b>Sum andre innbetalinger</b>	<b>2 708</b>	<b>2 597</b>
<b>Sum innbetalinger fra drift</b>	<b>145 277</b>	<b>146 263</b>

<b>Note 2 Utbetalinger til lønn</b>		
	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>
Lønn	185 266	173 095
Arbeidsgiveravgift	17 573	15 169
Pensjonsutgifter <sup>7</sup>	17 526	17 726
Sykepenger og andre refusjoner (-)	-5 644	-5 280
Andre ytelser	2 580	3 022
<b>Sum utbetalinger til lønn</b>	<b>217 301</b>	<b>203 731</b>
<b>Antall årsverk<sup>8</sup></b>	<b>194</b>	<b>190</b>

<b>Note 3 Andre utbetalinger til drift</b>		
	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>
Husleie	22 669	22 165
Vedlikehold og ombygging av leide lokaler	105	114
Andre utgifter til drift av eiendom og lokaler	1 709	1 539
Reparasjon og vedlikehold av maskiner, utstyr mv.	7	7
Mindre utstyrskaffelser	1 036	1 534
Leie av maskiner, inventar og lignende	13 700	11 787
Kjøp av konsulent tjenester <sup>9</sup>	14 799	11 193
Kjøp av fremmede tjenester	3 404	2 711
Reiser og diett	17 025	15 197
Kurs og konferanse	4 816	3 462
Øvrige driftsutgifter	3 004	2 999
<b>Sum andre utbetalinger til drift</b>	<b>82 275</b>	<b>72 707</b>

<sup>7</sup>Fra 2022 har SPK lagt om pensjonspremiemodellen for statlige virksomheter. Fra 1. januar 2022 betaler alle statlige virksomheter en virksomhetsspesifikk hendelsesbasert arbeidsgiverandel som del av pensjonspremiemodellen. At premien er virksomhetsspesifikk, betyr at den beregnes ut fra den enkelte virksomhets forhold. At den er hendelsesbasert, betyr at den tar hensyn til de faktiske hendelser i medlemsbestanden i virksomheten, slik at premiereserver er ajour i forhold til medlemmets opptjening. Medlemsandelen på to prosent av lønnsgrunnlaget er uendret.

<sup>8</sup> Beregning av utførte årsverk er basert på definisjon fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet, jf. Personalmelding: PM-2019-13.

<sup>9</sup> Fra og med 2019 presenteres konsulent tjenester og andre fremmede tjenester separat. I sammenligningstallene for 2018 er kjøp av fremmede tjenester presentert samlet på notelinjen kjøp av fremmede tjenester.

<b>Note 4 Finansinntekter og finansutgifter</b>		
	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>
<i>Innbetaling av finansinntekter</i>		
Renteinntekter	27	36
Valutagevinst	4	1
<b>Sum innbetaling av finansinntekter</b>	<b>31</b>	<b>37</b>
<i>Utbetaling av finansutgifter</i>		
Renteutgifter	1	10
Valutatap	5	2
<b>Sum utbetaling av finansutgifter</b>	<b>6</b>	<b>12</b>

<b>Note 5 Utbetaling til investeringer og kjøp av aksjer</b>		
	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>
<i>Utbetaling til investeringer</i>		
Immaterielle eiendeler og lignende (lisenser og programvare)	1 014	3 084
Tomter, bygninger og annen fast eiendom (påkostning bygg)	610	14
Driftsløsøre, inventar, verktøy og lignende (Inventar, datamaskiner og servere)	1 920	1 438
<b>Sum utbetaling til investeringer*</b>	<b>3 544</b>	<b>4 537</b>

<b>Note 6 Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten</b>		
	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>
Tilfeldige og andre inntekter (Statskonto 530929)	114	0
<b>Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten</b>	<b>114</b>	<b>0</b>

<b>Note 7 Sammenheng mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen</b>				
<b>Del A Forskjellen mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen</b>				
		<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2023</b>	
		Spesifisering av bokført avregning med statskassen	Spesifisering av rapportert mellomværende med statskassen	Forskjell
<b>Omløpsmidler</b>				
	Kundefordringer	3 119	0	3 119
	Andre fordringer	365	365	0
	<b>Sum</b>	<b>3 484</b>	<b>365</b>	<b>3 119</b>
<b>Langsiktig gjeld</b>				
	Annen langsiktig gjeld	0	0	0
	<b>Sum</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Kortsiktig gjeld</b>				
	Leverandørgjeld*	- 10 602	0	-10 602
	Skyldig skattetrekk og andre trekk	-10 087	-10 087	0
	Skyldige offentlige avgifter	- 172	-171	-1
	Annen kortsiktig gjeld	-19	-8 479	8 461
	<b>Sum</b>	<b>-20 880</b>	<b>-18 737</b>	<b>-2 142</b>
<b>Sum</b>		<b>17 396</b>	<b>-18 373</b>	<b>977</b>



## 7 Vedlegg

### 7.1 Risikostyring

#### 7.1.1 Risikovurdering årsslutt

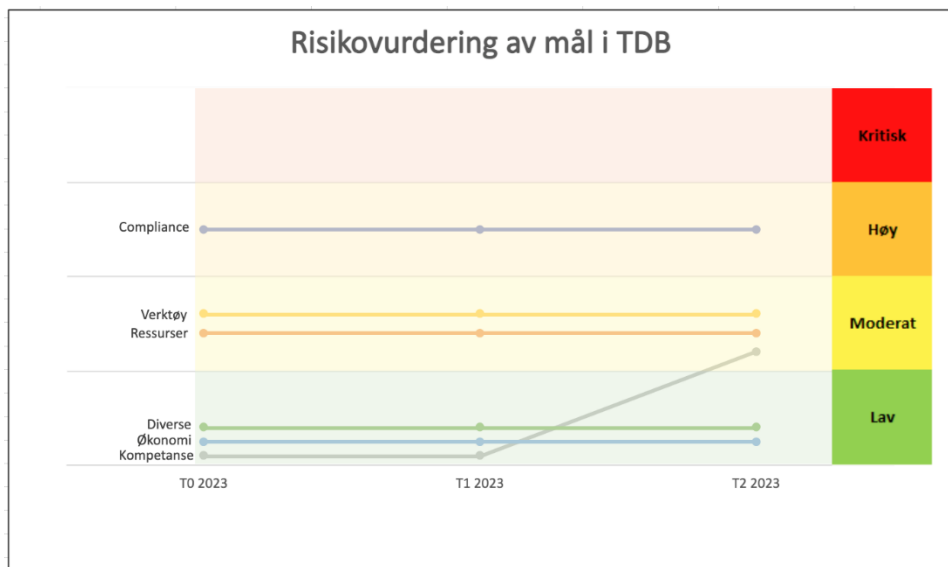
Se tabell og omtale i kapittel 3.2.

#### 7.1.2 Luftfartstilsynets interne risikostyring avgrenset til forhold som kan påvirke måloppnåelsen negativt

Luftfartstilsynet har gjennomført risikovurderinger av organisasjonens evne til å nå målene i Tildelingsbrevet i løpet av året. Risikovurderingene ble utført ved årets start og ved utgangen av hvert tertial. I 2023 ble evnen til måloppnåelse vurdert opp mot fem hovedfaktorer – compliance (etterlevelse), kompetanse, ressurser, IKT-verktøy og økonomi. I tillegg er det lagt til en diverse-kategori for å ivareta eventuelle midlertidige faktorer.

Tabellen under viser utviklingen i risikofaktorene gjennom året. Ved årsslutt hadde Luftfartstilsynet nådd alle målene, bortsett fra forvaltningsrevisjoner som ikke nådde fastsatt mål pga. ressurser (se kapittel 3.2.2).

Luftfartstilsynet vil i 2024 videreføre risikovurdering av måloppnåelse opp mot innvirkende faktorer.





Riksrevisjonen

Vår saksbehandler  
Catrine Spro 22241014  
Vår dato  
08.05.2024  
Deres dato

Vår referanse  
2023/00934-16  
Deres referanse

LUFTFARTSTILSYNET  
Postboks 243  
8001 BODØ

## Revisjon av årsregnskapet for Luftfartstilsynet 2023

Vedlagt følger revisjonsberetningen for Luftfartstilsynet årsregnskapet for 2023.

Riksrevisjonen har revidert virksomhetens årsregnskapsoppstillinger i samsvar med *lov om Riksrevisjonen*, *instruks om Riksrevisjonens virksomhet* og internasjonale standarder for offentlig finansiell revisjon.

### Offentliggjøring av revisjonsberetning

Revisjonsberetningen inneholder Riksrevisjonens konklusjon på gjennomført revisjon av årsregnskapsoppstillingene og våre uttalelser om «øvrig informasjon» og «øvrige forhold». Denne revisjonsberetningen omfattes ikke av bestemmelsen om utsatt offentlighet i lov om Riksrevisjonen § 18 (2). ledd.

Revisjonsberetningen skal i samsvar med Bestemmelser om økonomistyring i staten punkt 2.3.3 publiseres på virksomhetens nettsider sammen med årsrapporten.

Etter fullmakt

Tora Struve Jarlsby  
ekspedisjonssjef

Bernt Nordmark  
avdelingsdirektør

*Brevet er godkjent og ekspedert digitalt.*

Vedlegg: 1

Liste over kopimottakere:

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET



# Riksrevisjonen

LUFTFARTSTILSYNET

Org. Nr.: 981105516

## Riksrevisjonens beretning

### **Konklusjon**

Riksrevisjonen har revidert årsregnskapsoppstillingene for Luftfartstilsynet for regnskapsåret 1. januar - 31. desember 2023. Årsregnskapsoppstillingene består av oppstilling av bevilgnings- og artskontorrapportering og noter, herunder sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Oppstilling av bevilgnings- og artskontorrapporteringen viser at 150 617 000 kroner er rapportert netto til bevilgningsregnskapet.

Etter Riksrevisjonens mening

- oppfyller årsregnskapsoppstillingene gjeldende krav, og
- gir årsregnskapsoppstillingene med noter et dekkende bilde av virksomhetens disponible bevilgninger, inntekter og utgifter for 2023 og kapitalposter per 31. desember 2023, i samsvar med regelverket for økonomistyring i staten.

### **Grunnlag for konklusjonen**

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med *lov om Riksrevisjonen*, *instruks om Riksrevisjonens virksomhet* og internasjonale standarder for offentlig finansiell revisjon (ISSAI-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til lov, instruks og disse standardene er beskrevet nedenfor under Riksrevisjonens oppgaver og plikter ved revisjonen. Vi er uavhengige av virksomheten i samsvar med kravene i lov og instruks om Riksrevisjonen og ISSAI 130 Code of Ethics utstedt av International Organisation of Supreme Audit Institutions (INTOSAI's etikkregler), og vi har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Innhentet revisjonsbevis er etter vår vurdering tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

### **Øvrig informasjon i årsrapporten**

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

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

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

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

### **Ledelsens og det overordnede departementets ansvar for årsregnskapet**

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

### **Riksrevisjonens oppgaver og plikter ved revisjon av årsregnskapsoppstillingene**

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

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

- identifiserer og vurderer vi risikoene for vesentlig feilinformasjon i årsregnskapsoppstillingene, enten det skyldes misligheter eller utilsiktede feil. Vi utformer og gjennomfører revisjonshandlinger for å håndtere slike risikoer, og innhenter revisjonsbevis som er tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon. Risikoen for at vesentlig feilinformasjon som følge av misligheter ikke blir avdekket, er høyere enn for feilinformasjon som skyldes utilsiktede feil, siden misligheter kan innebære samarbeid, forfalskning, bevisste utelatelser, uriktige fremstillinger eller overstyring av intern kontroll.
- opparbeider vi oss en forståelse av intern kontroll som er relevant for revisjonen, for å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av virksomhetens interne kontroll.
- evaluerer vi om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige, og om tilhørende noteopplysninger utarbeidet av ledelsen er rimelige.
- dersom vi gjennom revisjonen av årsregnskapsoppstillingene får indikasjoner på vesentlige brudd på administrative regelverk med betydning for økonomistyring i staten, gjennomfører vi utvalgte revisjonshandlinger for å kunne uttale oss om hvorvidt det er vesentlige brudd på slike regelverk.
- evaluerer vi den samlede presentasjonen, strukturen og innholdet i årsregnskapsoppstillingene, inkludert tilleggsopplysningene, og hvorvidt årsregnskapsoppstillingene gir uttrykk for de underliggende transaksjonene og hendelsene på en måte som gir et dekkende bilde i samsvar med regelverket for økonomistyring i staten.

Vi kommuniserer med ledelsen blant annet om det planlagte innholdet i og tidspunkt for revisjonsarbeidet og eventuelle vesentlige funn i revisjonen, herunder vesentlige svakheter i den interne kontrollen som vi avdekker gjennom revisjonen. Vi informerer overordnede departementet om funn og svakheter.

## **Uttalelse om øvrige forhold**

### **Konklusjon om etterlevelse av administrative regelverk for økonomistyring**

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

Basert på revisjonen av årsregnskapsoppstillingene, 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 08.05.2024

Etter fullmakt

Tora Struve Jarlsby  
ekspedisjonssjef

Bernt Nordmark  
avdelingsdirektør

*Beretningen er godkjent og ekspedert digitalt.*