

Årsrapport 2024



Innhold

1 Leders beretning	4
2 Introduksjon til virksomheten og hovedtall	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 for et utvalg tilsynsobjekter.....	8
2.3.2 Nøkkeltall fra regnskapet	10
2.3.3 Gjennomførte tiltak for å effektivisere driften i 2024	12
3 Aktiviteter og resultater.....	13
3.1 Virksomhetsmål 1 – Tilfredsstillende sikkerhetsnivå i norsk luftfart.....	13
3.1.1 Tilfredsstillende sikkerhetsnivå	14
3.1.2 Risikobasert tilsyn	15
3.1.3 God sikkerhetsdialog.....	17
3.1.4 Oppsummering – Sikkerhetsnivået i norsk luftfart	18
3.2 Virksomhetsmål 2 – Effektive tjenester tilpasset brukernes behov	19
3.2.1 Effektive og digitaliserte tjenester.....	19
3.2.2 God forvaltningskvalitet	20
3.2.3 God tilgjengelighet til flysikkerhetsinformasjon.....	20
3.3 Føringer og prioriteringer	21
3.3.1 Oppfølging av norsk arbeidsmiljølovgivning	21
3.3.2 Tilsynsmyndighet for romaktiviteter.....	22
3.3.3 Droner	22
3.3.4 Flysikkerhet.....	23
3.3.5 Klima- og miljømessig bærekraftig luftfart	23
3.3.6 FNs bærekraftsmål.....	24
3.3.7 Samfunnssikkerhet.....	25
4 Styring og kontroll i virksomheten.....	26
4.1 Risikovurderinger og internkontroll	26
4.2 Annen oppfølging.....	27
4.3 Andre føringer og krav	27
4.3.1 Fellesføringer fra regjeringen.....	27
4.3.2 Læringer.....	28
4.3.3 Anstendige lønns- og arbeidsvilkår ved kjøp av tjenester	28

4.3.4 EØS-arbeid.....	29
4.3.5 Oppfølging av meldingen om Nasjonal transportplan 2025-2036	29
4.4 Personalmessige forhold.....	29
4.4.1 Kompetanse.....	29
4.4.2 HMS/Arbeidsmiljø	29
4.4.3 Likestilling, mangfold og inkludering.....	30
5 Vurdering av fremtidsutsiktene	33
6 Årsregnskapet.....	35
6.1 Ledelsens kommentar til årsregnskapet 2024	35
6.1.1 Formål	35
6.1.2 Bekreftelse.....	35
6.1.3 Vurdering av vesentlige forhold	35
6.1.4 Tilleggsopplysninger	35
6.2 Årsregnskap	36
6.2.1 Prinsippnote til årsregnskapet.....	36
6.2.2 Bevilgningsrapporteringen	38
6.2.3 Bruk av fullmakter	39
6.2.4 Artskontorrapportering	40

1 Leders beretning

Det skal utvises forsiktighet med å vurdere flysikkerhetsresultater kun basert på antall ulykker. Likevel var ikke 2024 noe godt år for norsk luftfart når det kommer til nettopp ulykker. Mens 2023 er det året med færrest luftfartsulykker siden vi startet slik registrering for 55 år siden (fem ulykker, ingen fatale), hadde vi i alt 12 ulykker i 2024. To av disse ulykkene var fatale, med i alt tre omkomne. De fleste ulykkene skjer fortsatt innenfor privatflysegmentet, med totalt 9 ulykker i fjor.

Det er min vurdering at måloppnåelsen også i 2024 var tilfredsstillende. Vi anser at våre to virksomhetsmål for 2024 er oppnådd. Det første målet er at flysikkerheten skal være tilfredsstillende over en flerårig periode. Til tross for at vi kommer til å overskride målet for en maksimal fatal ulykke rate for mikrofly, og at vi har mangelfull oppdatering av risikoprofiler for enkelte tilsynsobjekt, er det vår vurdering at dette målet er nådd i 2024 og at flysikkerheten i Norge er akseptabel.

Vårt andre virksomhetsmål som handler om at vi skal tilby effektive tjenester tilpasset brukernes behov, er også realisert, basert på de kriteriene som er satt for dette målet.

Basert på kunnskap Luftfartstilsynet har om norsk luftfart og den enkelte operatør, statistikk og analyser har vi i 2024 prioritert å arbeide med forstyrrelser på satellittnavigasjonssystemer (GNSS), røykutvikling og damp om bord i passasjerfly under flyvning og et fortsatt økende antall rapporterte tilfeller som involverer droner. Vi har også fulgt spesielt med på rullebaneinntrenging, som er betegnelsen på at et kjøretøy eller andre objekter kommer inn på rullebanen på et tidspunkt hvor de absolutt ikke skal være der. Vi har også hatt en forsterket oppmerksomhet på forsendelse av litiumbatterier i innsjekket bagasje på kommersielle ruteflyvninger. I fjor var det om lag 13.000 rapporterte tilfeller hvor slik batterier er funnet i innsjekket bagasje og tatt ut.

Vi jobber med disse prioriterte områdene både gjennom ordinær drift, som tilsynsvirksomhet og godkjenninger, men også i den løpende flysikkerhetsdialogen vi har med operatørene gjennom året vil våre prioriteringer bli løftet frem. I tillegg setter vi søkelys på dette gjennom ulike safety promotion aktiviteter, enten det er brede kampanjer rette mot sluttbruker, konferanser eller workshops med utvalgte segmenter og operatører i norsk luftfart.

Luftfartstilsynet er arbeidstilsyn for flygende personell, og vi fører tilsyn med operatørens HMS-aktiviteter. Gjennom de siste årenes tildelingsbrev er vi også bedt om å følge særlig med på flygende personells arbeidsforhold for utenlandske aktører som opererer i Norge. Dette bl.a. for å sikre like konkurransevilkår i Norge. Første steg i dette arbeidet er å kartlegge om den enkelte utenlandske operatør som har virksomhet i Norge, er tilknyttet oss i et slikt omfang at de omfattes av vårt ansvarsområde. Hvis det er tilfellet, følger vi opp virksomhetene gjennom kontroller og tilsyn. I løpet av 2024 har vi hatt en intensiv oppfølging av særlig en utenlandsk operatør. Etter en grundig kartlegging og vurdering av selskapenes organisering, drift og individuelle kontraktsforhold, påla vi virksomheten å følge norsk lovgivning. Dette har medført at selskapets besetningsmedlemmer som opererer på norske ruter nå har fått utstedt arbeidsavtaler med selskapet de faktisk jobber for, de er inkludert i gjeldende kollektivavtaler og er omfattet av selskapenes systematiske HMS-arbeid.

De mer prinsipielle avgjørelsene som er tatt i denne saken har gitt oss et godt grunnlag for oppfølging av andre utenlandske selskaper. Luftfartstilsynet samarbeider både med internasjonale arbeidslivsorganisasjoner og ulike nasjonale myndigheter som bl.a. Arbeidstilsynet, Statens Arbeidsmiljøinstitutt (STAMI) og andre sektortilsyn.

Vi gjennomfører annet hvert år en undersøkelse opp mot våre brukere for å kartlegge hvordan kvaliteten på våre tjenester oppleves. Vi gjorde en slik undersøkelse i 2024, og totalt sett er tilliten til Luftfartstilsynet fortsatt på et høyt nivå. 79 % svarer at de totalt sett er godt fornøyde med våre leveranser, og dette er på nivå med de tre foregående undersøkelsene. Så har vi også identifisert noen forbedringsområder, som vi vil jobbe systematisk med i 2025.

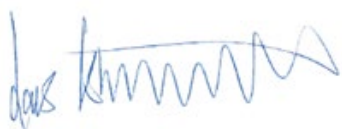
Samfunnssikkerhet, beredskap og totalforsvar blir en stadig viktigere oppgave for oss. Dette er en konsekvens av det geopolitiske sikkerhetssituasjonen og både sabotasje, cyberangrep, GNNS-forstyrrelser og mulige terrorangrep er noe norsk luftfart må være forberedt på å stå imot. Vi opplever samarbeidet både med forsvaret, politi og andre relevante sikkerhetsmyndigheter som godt på dette området, og det er vår vurdering at grunnsikringen i norsk luftfart er god.

Kommersiell helikoptervirksomhet i Norge deles, grovt sett, inn i offshore helikopter og innlands helikopter. Begge områdene har gjennomgått strukturelle endringer i 2024. Innenfor offshoreområdet har tromsøbaserte Lufttransport etablert seg som en tredje aktør i Norge, ved siden av Bristow og CHC. I tillegg har oljeselskapene på norsk sokkel, som er deres kunder, nå selv bestilt i alt 15 helikoptre som de vil leie ut til de som skal selge tilbringer tjenester til oljeselskapene. Dette har medført at man fra 2025 vil få flere helikoptertyper i drift på norsk sokkel, noe som vil redusere risikoen for driftsstans. Etter vår oppfatning vil også en tredje operatør bidra til å spre risikoen på flere operatører. Alt dette er viktig i en situasjon med fortsatt mangel på reservedeler til denne type helikoptre pga. råstoffmangel og det faktum at produsentene prioriterer militære luftfartøy. Flere operatører og flere helikoptertyper vil medføre en økt arbeidsmengde for Luftfartstilsynet, både når det gjelder godkjenninger og tilsyn.

Innlandshelikoptersegmentet i Norge har i noen år vært preget av anstrengt økonomi, og mange små aktører. De seneste årene har det pågått en konsolidering i bransjen, og fra være 12 operatører ved inngangen til 2024 vil det, slik det nå ser ut, kun være 8 operatører i Norge i løpet av 2025. Ut ifra et flysikkerhetsperspektiv mener vi at det er positivt med større aktører, da disse normalt vil kunne bruke mer ressurser på strukturert og forebyggende sikkerhetsarbeide.

Dialogen med vår oppdragsgiver om tildelte oppgaver og fremtidige utfordringer har etter min oppfatning vært god og konstruktiv gjennom hele 2024. Dette er svært tilfredsstillende i en situasjon med mange nye utfordringer og knappe finansielle ressurser. Luftfartstilsynet har ikke fått tilført ressurser i 2025 for å forberede seg på nye oppgaver som kommer mot slutten av 2025 og i 2026. Dette håndteres i 2025, men vil bli utfordrende over tid. Vårt arbeide med intern effektivisering, bruk av ny teknologi og god økonomistyring fortsetter derfor også fremover.

Avslutningsvis vil jeg få takke samtlige medarbeidere hos oss for innsatsen i 2024, 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, 14. mars 2025*

2 Introduksjon til virksomheten og hovedtall

2.1 Virksomheten og samfunnsoppdraget

Luftfartstilsynet er et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet (SD).

Luftfartstilsynet har hovedansvaret for å føre tilsyn med norsk luftfart. Luftfartstilsynet skal bidra til sikker, samfunnsnyttig og bærekraftig luftfart i tråd med de overordnede mål for samferdselspolitikken.

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

Den myndighet som er gitt Samferdselsdepartementet i medhold av luftfartsloven, er i stor utstrekning delegert til Luftfartstilsynet¹. Norsk Luftsportstilsyn (NLT) er 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 SD.

Videre er 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. 31. mai 2024 ble det også besluttet at Luftfartstilsynet skal ha ansvar for å føre tilsyn med norske satellitter når ny romlov er trådt i kraft.

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

2.2 Omtale av organisasjon og ledelse

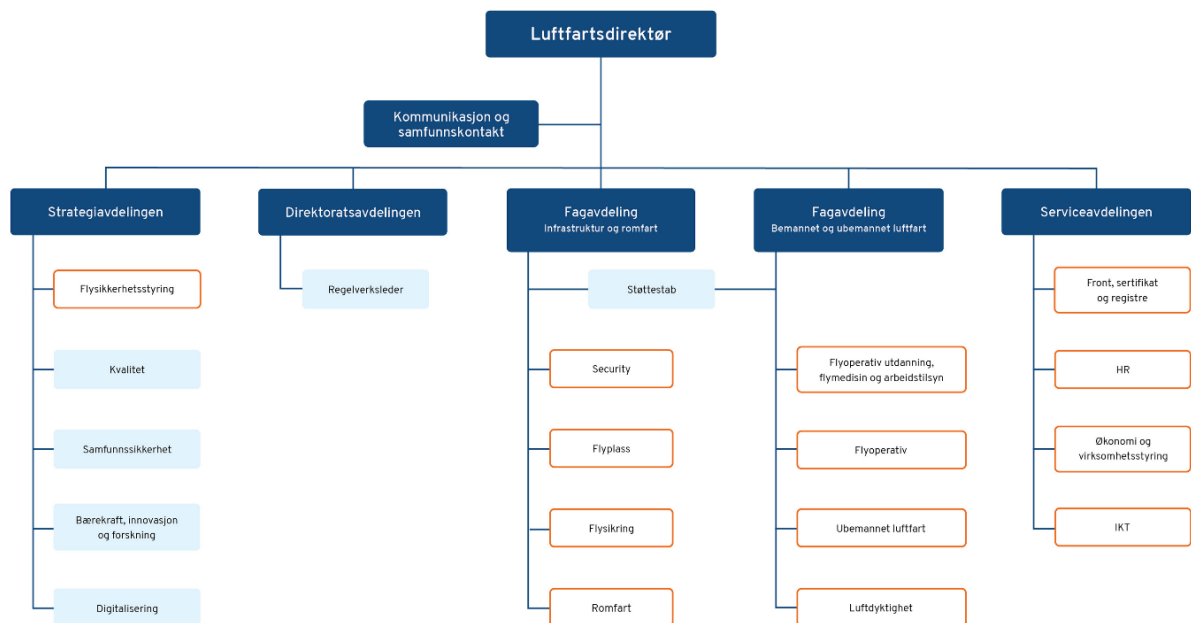
Hovedkontoret ligger i Bodø og luftfartsdirektør Lars E. de Lange Kobberstad er leder for Luftfartstilsynet. Luftfartstilsynet har også fem medarbeidere lokalisert i Oslo sentrum og en på Oslo lufthavn Gardermoen.

I løpet av 2024 ble det gjort en omfattende vurdering av Luftfartstilsynets organisering, da i alt seks områder ble vurdert. Gjennomgangen konkluderte med at fagavdelingen deles i to, med en avdeling for infrastruktur og romfart og en avdeling for bemannet og ubemannet luftfart. I tillegg deles seksjon for flyplass og flysikring i to seksjoner. Det ble også gjort noen mindre justeringer i oppgavefordeling mellom seksjonene i løpet av året. I tillegg ble flere forbedringsområder uavhengig av organisering identifisert, og tiltak er iverksatt for å gjennomføre disse forbedringene.

Virksomheten består nå av fem avdelinger med i alt 13 seksjoner og en stabsfunksjon for kommunikasjon og samfunnskontakt. Avdelingene ledes av en avdelingsdirektør. Luftfartsdirektør og avdelingsdirektørene utgjør Luftfartstilsynets ledergruppe og kriseledelse.

¹Forskrift 10. desember 1999 nr. 1273

I 2024 utførte 217 ansatte 203 årsverk.



Figur 1 – Organisasjonskart

2.3 Presentasjon av utvalgte hovedtall

Nedenfor presenteres hovedtall fra vår produksjon.

2.3.1 Volumtall for et utvalg tilsynsobjekter

Tabell 1 – Utvalgte tilsynsobjekter

Tilsynsobjekter	2024	2023	2022	2021	2020
AOC-operatører	18	21	26	24	24
ATO	12	11	14	12	12
DTO	39	47	46	45	40
Flyleger	66	64	60	59	60
Simulator	10	10	9	9	17
Tekniske skoler	7	6	5	5	6
CAMO	23	25	31	35	30
Part-145	27	28	30	29	33
Flysikringsleverandører	10	10	10	10	11
Lufthavner	53	53	56	56	56
Heliport	48	47	46	46	45
Droner LUC ²	7	4	5	3	
Tilsynspliktige droneoperatører	99	86	78	22	
Securityobjekter	471	559	535	543	618

² LUC er forkortelsen for Light UAS Operator Certificate.

Luftfartstilsynet har totalt ca. 1 250 tilsynsobjekter og dette tallet vil øke i tiden fremover.

Tabellen over viser at antall flyselskap med lisens (AOC) har hatt en nedgang, og den største nedgangen er innenfor innlands helikopter der det pågår en konsolidering i bransjen. Dette medfører også endringer for vedlikeholdsorganisasjoner. Antall securityobjekter har også hatt en nedgang, men her er det en variasjon fra år til år både på grunn av oppkjøp og sammenslåinger samt at en del mindre selskap velger å avvikle eller gå ut av luftfartsoppdrag som krever at de er godkjente leverandører. Nedgang i antall DTO'er (treningsorganisasjon for ikke-erhvervsmessige sertifikater (PPL og LAPL)) skyldes nedgang i antall elever samt problemer med å få inn kvalifisert personell til skolesjefstillinger.

Antall droneoperatører innenfor spesifikk kategori har økt som følge av at det har vært en økning i markedet for denne type tjenester. Flere og flere oppdrag med kompliserte operasjoner har medført at operatører har endret fra åpen kategori til spesifikk kategori.

Tabell 2 – Luftfartøy

Luftfartøy	2024	2023	2022	2021	2020
Motorfly	724	735	775	823	784
Helikopter	238	257	266	276	277
Seilfly/motorseilfly	156	156	154	152	148
Ballonger	20	19	19	19	19
Sum	1138	1167	1214	1270	1228

Antall luftfartøy har gått ned de siste fem år, vi ser særlig en nedgang i antallet kommersielle luftfartøy. Noe av dette kan forklares med at SAS har faset ut sine B737, som i stor grad var på norsk register, og erstattet disse med A320 registrert i Sverige. Vi ser også en nedgang i helikoptersegmentet, noe som kan forklares med at vi den senere tid har sett en konsolidering i markedet innen innlands helikopter.

Tabell 3 – Sertifikatholdere

Sertifikatholdere	2024	2023	2022	2021	2020
Flyteknikere	1113	1120	1127	1 117	1 135
Flygeledere	549	526	514	512	505
Pilotsertifikater kommersiell luftfart	2684	2615	2565	2 449	2 401
Allmennflygersertifikater	1293	1306	1338	1 361	1 355
Sum	5639	5567	5544	5439	5396

Antall sertifikatholdere totalt har vært ganske stabilt gjennom de siste åtte årene bortsett fra en nedgang i pandemi-årene. Det er likevel en trend at antall allmennflygersertifikater går gradvis ned i hele perioden, og at antall pilotsertifikater kommersiell luftfart har hatt en økning sammenlignet med årene før pandemien. Noe av denne økningen kom etter Brexit da det var mere praktisk for flyselskapene at sertifikatene var innenfor EASA regimet.

Tabell 4 – Regelverksutvikling

Regelverksutvikling	2024	2023	2022	2021	2020
Forskrifter som endrer eksisterende forskrifter	25	17	20	20	23
Nye forskrifter	3	0	1	10	2
Forskrift som opphever en forskrift	1	0	2	1	3
Restriksjonsområder	28	8	9	0	1
Regelverk sendt på høring	25	26	25	25	19

Luftfartstilsynet vedtok i 2024 totalt 57 forskrifter. Det høye antallet forskrifter skyldes både at EASA basisforordning (EU) 2018/1139 ble tatt inn i norsk rett slik at underliggende regelverk dermed kunne EØS-gjennomføres, og at det ble vedtatt 28 forskrifter om restriksjonsområder. De fleste av forskriftene om restriksjonsområder 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 tjuetvåne slike endringsforskrifter i 2024.

Luftfartstilsynet bisto Samferdselsdepartementet med å forberede ni forskrifter for vedtakelse av departementet. I 2024 oversendte vi forslag til ny gebyrforskrift, forskrift om fordeling av tidsluker (slots) på lufthavner, forskrift om sportsflyging, forskrift om felleseuropeiske sikkerhetsregler og om etablering av et europeisk flysikkerhetsbyrå (EASA-forskriften), forskrift om U-space og krav til en integrert digital luftfartspublikasjon for brukere av luftrommet, forskrift om ubemannede luftfartøyer, og en forskrift om endring i forskrift om flyselskaper med driftsforbud.

2.3.2 Nøkkeltall fra regnskapet

Samlet tildeling har økt med 11 mill. kr fra 2023 til 2024. Totale utgifter har økt med 21 mill. kr. Utgifter til lønn har økt med 12,5 mill. kr, mens andre driftsutgifter har økt med 8,5 mill. kr. Utgifter til investering har gått ned med ca. 2,1 mill. kr fra 2023 til 2024.

Det statlige lønnsoppgjøret for 2024 er utsatt til 2025. Luftfartstilsynet har derfor ikke gjennomført lønnsoppgjør for 2024. Dette utgjør 3,8 mill. kr og blir gjennomført og utbetalt i 2025. Dette påvirker nøkkeltallene *Lønnsandel av driftsutgifter* og *Lønnsutgifter per årsverk*.

Økte lønnsutgifter skyldes at vi er blitt flere ansatte. For administrative utgifter ser vi størst økning på reisekostnader med en økning 3,7 mill. kr (18 %) fra året før. Dette er en kombinasjon av økt aktivitet knyttet til nye oppgaver, samt økte priser. Videre er det 12 % økning i utgifter til konsulenttjenester. Dette gjelder digitalisering av papirarkiv som avsluttes i 2025, samt kjøp av tjenester knyttet til romfart.

Luftfartstilsynet har en fullmakt mottatt fra Digitaliseringsdirektoratet (Digdir) som er belastet med 2,5 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	2024	2023	2022
Antall ansatte ³	217	209	203
Antall avtalte årsverk ⁴	213	205	199
Antall utførte årsverk	203,0	193,9	189,7
Samlet tildeling post 01–29	318 524	307 446	289 462
Utnyttelsesgrad av bevilgningen post 01–99	98,7 %	98,1 %	98,2%
Driftsutgifter	320 656	299 575	276 439
Lønnsandel av driftsutgifter	72 %	73%	74 %
Lønnsutgifter per årsverk	1 131	1 120	1 074
KPI 4: Andel administrative utgifter av totale utgifter	20 %	20 %	20 %
KPI 5: Administrative utgifter per årsverk	311	314	296

Rammekravet for inntekter blir fordelt i forhold til kostnadene på det enkelte gebyrområdet og antall aktører i de ulike kategoriene. Det tas utgangspunkt i faktisk antall aktører i de forskjellige kategoriene på budsjetteringstidspunktet og til kjente endringer. Det er fortsatt noe lavere aktivitet av nye registrering av luftfartøy i Norges luftfartøyregister, og det har vært en nedgang i antall tyngre luftfartøy på norsk register. Samlet innebærer dette bortfall av inntekter på flere gebyrområder. I forbindelse med Luftfartstilsynets rapportering etter 2. tertial 2024 ble det utarbeidet en prognose for gebyrinntekter på 150,5 millioner kroner, hvor disse forholdene var hensyntatt. I siste tertial har det vært en positiv utvikling i antall søknader om bakgrunnssjekk og i antall droneoperatører som har registrert seg i flydrone.no. Det har også vært en økning i gebyrinntekter som følge av søknader om særlig godkjenning om lufttransport til norsk lufthavn fra utenlandske luftfartsoperatører.

Regnskapet for 2024 viser en merinntekt på gebyrinntekter på 1,3 millioner kroner i forhold til justert budsjett.

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

Gebyrområder	Regnskap 2024	Regnskap 2023
Norges Luftfartøyregister	1 024	1 593
Flymedisin	3 690	3 224
Skole, utdanning og simulator	5 520	4 576
Operative godkjenninger	29 898	31 543
Flytekniske organisasjoner	6 812	6 572
Luftfartøy	17 470	19 881
Security	10 544	10 115
Flysikringsområdet	22 235	20 603
Flyplass	10 811	9 539
Ubemannet luftfart - droner	12 161	9 587
Sertifikat	15 184	16 291
Bakgrunnssjekk	16 462	9 044
Sum gebyrinntekter	151 811	142 569

³ Statistisk sentralbyrå (SSB) sin statistikk “12623” ansatte i staten og antall avtalte årsverk er brukt som kilde, jf. Veiledning fra DFØ

⁴ Statistisk sentralbyrå (SSB) sin statistikk “12623” ansatte i staten og antall avtalte årsverk er brukt som kilde, jf. Veiledning fra DFØ

2.3.3 Gjennomførte tiltak for å effektivisere driften i 2024

Luftfartstilsynet viderefører arbeidet med effektivisering innenfor tre områder: kostnadsreducerende tiltak, kontinuerlig forbedring og digitaliseringstiltak. Det er i løpet av 2024 gjennomført tre budsjettrevisjoner hvor vi omdisponerer budsjettmidlene. Vi har en grundig prosess for eventuell reansettelse ved avganger og vi holder stillinger vakante der dette er forsvarlig.

Reisekostnader er en betydelig kostnad for Luftfartstilsynet. Prisene for transport og overnatting er økt fra 2023, og kombinert med vekst i antall ansatte og høy aktivitet krever dette ytterligere innsats for å holde kostnadsveksten nede. Videreføring av en streng reisepolicy er et viktig tiltak, og med få unntak gjennomføres reisene innenfor policyen. Dette sikrer at vi reiser så kostnadseffektivt som mulig i tråd med gjeldende avtaler. I alle deler av organisasjonen gjøres det grep for å minimere reisebehov, ikke minst innenfor tilsynsaktiviteter. Samordning av tilsyn og bruk av fjerntilsyn er tiltak som gir effekt. I tillegg er generell reiseaktivitet redusert ved at vi deltar på færre kurs og konferanser, og flere møter gjennomføres digitalt.

Luftfartstilsynets bruk av ressurser for støtte til Forsvaret og andre oppgaver som er relatert til den nye sikkerhetssituasjonen i Europa og verden øker. Arbeidet er spesielt rettet mot fagområdene samfunnssikkerhet og beredskap, flysikring, lufthavn, flyoperativt og romfart. Den økende oppgavemengden løses ved bruk av eksisterende personell, og uten tilførsel av nye ressurser eller budsjettmidler.

Aktiv bruk av felles statlige kontrakter er en viktig kilde til kostnadseffektivisering. Også i 2024 har vi tatt flere av disse i bruk. I tillegg pågår et kontinuerlig arbeid på områder med store kostnader, med formål om endring av bruksmønster og innkjøpsvilkår der det er mulig.

Luftfartstilsynets arbeid med digitalisering av arbeidsprosesser og tjenester er fortsatt sentralt for å få til effektivisering. Overgangen fra analoge til digitale skjema er viktig for å forbedre tjenestene til markedet, effektivisere arbeidsprosessene internt og redusere saksbehandlingstider. Gevinster i form av lavere tidsbruk tas ut fortløpende når digitale skjema settes i drift. Flere sentrale skjemaer vil bli digitalisert i 2025. I 2024 har Luftfartstilsynet gjort flere småskala pilotprosjekter med bruk av KI og automatisering, spesielt i håndtering av volumoppgaver. Erfaringene så langt er gode.

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
3.1.1 Tilfredsstillende sikkerhetsnivå for: 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) Sikre hensiktsmessig rapportering fra droneoperatører til Luftfartstilsynet. b) Sikre at droneoperatører gjennomfører obligatorisk opplæring. c) Droner skal ikke være delaktig/årsak til ulykker som involverer bemannet luftfart	
3.1.2 Risikobasert tilsyn med aktørene	Oppdatert risikoprofil for samtlige AOCer og frittstående ATOer	
	Oppdatert risikoprofil for alle lufthavner på securityområdet Utarbeidet risikoprofil for de fem største lufthavnene på safetyområdet	
3.1.3 God sikkerhetsdialog med aktørene	Dialog med luftfartsaktørene gjennom: <ul style="list-style-type: none"> • Kontaktmøter • Fagmøter • Konferanser • safety promotion tiltak gjennom kurs, samlinger, webinarer og digitale publikasjoner 	

3.1.1 Tilfredsstillende sikkerhetsnivå

Nasjonale flysikkerhetsmål framkommer i State Safety Program (SSP).

Et overordnet flysikkerhetsmål er 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 2,4. Målet nås dersom antall personflytimer ligger på samme nivå for de to neste årene som i 2024. Måloppnåelsen for 2024 er derfor satt til gul. Målet er ambisiøst med tanke på at denne raten var 3,5 for den foregående tiårsperioden.

De øvrige flysikkerhetsmålene for kommersiell luftfart gjelder for perioden 2022-2026. Hittil i perioden er ulykkesfrekvensen estimert til 0,11 for ruteflyging, 0,80 for annen kommersiell flyging med fly, 0 for offshore helikopter og 0,22 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 for perioden 2019-2028. Selvbygde motorfly har for 2019-2024 en ulykkesfrekvens på 41, motorfly (unntatt selvbygde) har ulykkesfrekvens 9 og seilfly har ulykkesfrekvens 15, mens mikrofly har fatal ulykkesfrekvens 5. For mikrofly er fatal ulykkesfrekvens høyere enn målet for 2019-2028. Vel halvveis i perioden er vår vurdering at det er svært lite sannsynlig at mikrofly kan nå målet, etter at det skjedde en mikroflyulykke i 2024 der to personer omkom. For de andre gruppene innen privatflyging er målene oppnåelige.

Det tredje målet for droner er at det ikke skal forekomme ulykker mellom droner og bemannet luftfartøy i årene 2022-2026. Så langt i perioden ligger vi an til å nå målet. De to øvrige flysikkerhetsmålene for droner omtales i punkt 3.3.3.

I 2024 var det i alt 12 ulykker, hvorav to av disse var fatale med totalt tre omkomne. Den 28. februar havarerte et SAR-helikopter i sjøen utenfor Sotra. En person omkom, en ble alvorlig skadd og fire personer ble lettere skadd. Ti ulykker skjedde med privatfly, derav en fatal ulykke med mikrofly der to personer omkom.

Det ble registrert 26 075 luftfartstilfeller i 2024, en økning på 126 % fra 2023. Årsaken til økningen er at flyplassoperatørene nå rapporterer farlig gods, hovedsakelig litium-batterier, som identifiseres og fjernes fra håndbagasje og innsjekkhet bagasje. Dette utgjør 48 % av alle rapportene. Luftfartstilsynet har derfor tatt initiativ til samarbeid med NHO Luftfart og Avinor for å utvikle konkrete tiltak for å redusere risikoen. Intensjonen er å styrke samarbeidet mellom aktørene for å forstå dagens utfordringer knyttet til farlig gods, spesielt batterier.

3.1.2 Risikobasert tilsyn

Tabell 7 –Tilsynsproduksjon

Område	2024	2023	2022	2021	2020
Direktorat	8	7	7	6	9
Flyoperativ	180	137	201	125	119
Flyplass	51	51	47	34	23
Flysikring	25	27	25	27	18
Luftdyktighet	192	171	179	316	273
Menneskelig ytelse og utdanning	56	74	69	41	49
Security	247	230	259	197	236
Ubemannet luftfart	46	26	17	17	17
Totalt*	805	723	804	763	744

*) Tallene inkluderer nå tilsyn av luftfartøy og personer (flyleger og kontrollanter), og avviker derfor noe fra tidligere årsrapporter

Tilsynsproduksjonen i 2024 har vært høyere enn foregående år, med 805 gjennomførte tilsynsaktiviteter, mens det i 2023 ble gjennomført 723 tilsynsaktiviteter. Majoriteten av tilsyn er knyttet til krav i fagspesifikke regelverk, mens økningen skyldes i hovedsak en større grad av oppsplitting av tilsyn innenfor flyoperativt område, oppfølgingstilsyn innenfor security og økt tilsynskapasitet for ubemannet luftfart.

Det er etablert konsept for risikoprofilering, både på flyselskaper, flyverksteder, lufthavner, og innenfor securityområdet. For flyselskapene er ikke alle risikoprofiler oppdatert, noe som i

hovedsak skyldes kapasitetsutfordringer. Det er etablert et prosjekt for å ytterligere forbedre risikoprofilering slik at dette tydeligere inngår i tilsynsplanlegging.

Innenfor det *flyoperative området* har tilsynene hatt et særskilt fokus på trening i 2024. I flyselskapene er det betydelig volum på rekruttering og tilsvarende stort behov for opplæring. Det er fortsatt stor avgang på grunn av alder i mange selskap, og det skal rekrutteres et høyt antall nye hvert år. Vi har sett en økning i antall rapporter knyttet til fatigue. Mangel på personell medfører mer arbeid på de som er i selskapene, samt at lavere erfaring fører til høyere belastning enn hva vi typisk ser hos de med erfaring. Dette indikeres gjennom tilsynsaktivitet og rapporteringer.

Det er registrert flere endringer på ledende personell som er godkjent av Luftfartstilsynet i 2024 enn tidligere år. Det avdekkes flere avvik og det er fortsatt selskaper som har problemer med å lukke avvik innenfor angitt frist, og det søkes ofte om utsettelse. Avvikene er hovedsakelig relatert til manglende kompetanse eller forståelse av regelverket.

På *luftdyktighetsområdet* har det gjennom tilsynsaktivitetene fortsatt vært fokus på implementering av Safety Management system (SMS).

Innenfor innlands helikopter er det en økning i avdekte tilfeller der det er utført endringer i konfigurasjonen til helikopter som ikke er i samsvar med gjeldene regelverk. Luftfartstilsynet forventer at sammenslåing av innlands helikopter operatører på sikt vil bidra til å øke luftdyktighets-standarden.

På offshore helikopter har det vært utfordringer med forsyningskjeden av reservedeler, enkelte kritiske reservedeler har medført at flere helikoptre har måttet stå på bakken. Situasjonen er blitt noe bedre i løpet av året, men dette bidrar fortsatt til et stort antall utsettelser av vedlikeholdsoppgaver. I august 2024 kom det nye krav knyttet til utløsning av redningsflåte. Operatørene har fått utsettelse på å imøtekomme dette kravet til 4. august 2025.

Innenfor *ubemannet luftfart* har tilsynsaktivitetene vært rettet mot operatører det ikke har vært gjennomført tilsyn hos tidligere. I spesifikke kategori har det vært fokus på hvilke operasjoner de driver, og om de holder seg innenfor et regelverk som har vært i utvikling. I tillegg har vi gjennomført flere tilsyn med aktører som er tilknyttet såkalte operatørhoteller. Utover dette har Luftfartstilsynet hatt fokus på aktører som driver med høyrisiko operasjoner, og som tidligere har hatt avvik. Andre prioriteringer har vært modellflyklubber som driver etter et sikkerhetssystem som forvaltes av NLF.

På *flysikringsområdet* er tilstanden i stor grad uendret med hensyn til antall avvik og lukking av avvik. I ett tilfelle med gjentakende manglende lukking av avvik så ble det gitt tvangsmulkt til tjenesteyter. Hovedfokus på revisjoner i 2024 har vært rettet mot organisatoriske krav i de ulike delene i flysikringsregelverket. Dialog og veiledning opp mot tjenesteyterne har bidratt positivt, og generelt er tilstanden god hos aktørene.

På *flyplassområdet* har det vært fokus på endringshåndtering, opplæring og treningsprogrammer. God dialog med aktørene har blant annet gitt seg utslag i at Luftfartstilsynet og operatørene er mer omforent rundt regelverksforståelse. Opplæringsprogram har blitt forbedret og operatørene er blitt bedre på å svare ut avvik innenfor

fristen. Det er også registrert en nedgang i antall avvik som i stor grad er relatert til aktørenes forbedring i kvalitetssystemer og interne rutiner.

Innenfor *operativ utdanning* har det ved tilsyn av ATO'ene vært avdekket mangelfulle prosesser ved endringer i organisasjonens ledende personell. Enkelte organisasjoner har personell som innehar flere funksjoner/roller i stillinger som er definert som ledende personell (nominated persons). Det kan være en utfordring at organisasjonene ønsker å benytte samme person i flere roller, eller at de ønsker å benytte eksternt personell som kanskje innehar tilsvarende rolle i andre organisasjoner. Det er organisasjonene som selv er ansvarlige for den ordningen de velger, men erfaringer viser at bruk av samme person i flere roller kan føre til uklare ansvarlinjer. Luftfartstilsynet følger dette opp gjennom ordinære tilsyn.

Utviklingen på *securityområdet* er fortsatt positiv og compliance-nivået innenfor dette området ligger i 2024 over EU-snittet. På cyberområdet har EU-kriteriene endret seg, sjekklister er blitt mere detaljert og i tillegg har inspektørene fått mer kompetanse. Dette har medført noen flere avvik i 2024 enn hva som var tilfellet i 2022 og 2023.

3.1.3 God sikkerhetsdialog

Luftfartstilsynet har gjennom 2024 arbeidet aktivt og målrettet med sikkerhetsformidling (safety promotion) for å bidra til flysikkerheten. Vi gjennomførte «Aviation Safety Week (ASW24) i samarbeid med aktørene i bransjen. Hensikten er å skape felles møteplasser, med relevant sikkerhetsinnhold for flere sektorer i bransjen, og da først og fremst privatflyging, droner og flyskoler. ASW er bygget opp etter samme modell som EASA bruker. Uken startet med digitalt innhold i sosiale medier om ulike sikkerhetstemaer, deretter en heldagskonferanse, og til slutt møter i flere av sikkerhetsforumene.

Det ble gjennomført to møter i Safe360 i 2024. Her møtes safety managers i ruteflyelskapene, Avinor og Avinor flysikring. I dette året var deltakerne spesielt opptatte av GNSS-forstyrrelser, droner, just culture, kommersielt press og arbeidspress – både på operativt og administrativt personell.

I Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel (SF) var det i 2024 fire møter, derav et digitalt møte like etter Bristow-ulykken. Også her har det vært mye oppmerksomhet om forsyningskjeden (reservedeler). Medlemmene er svært engasjerte, og forumet blir ansett som en viktig arena for felles søkelys på flysikkerhet. Det jobbes videre med oppfølging av anbefalinger fra helikoptersikkerhetsstudie 4, samt at det er stor vilje fra aktørene på å dele relevant flysikkerhetsinformasjon.

Samarbeidsforum for innlands helikoptersikkerhet (SFI) hadde i 2024 to møter. SFI jobber fremdeles opp mot sikkerhetsstudie 2, og en av tilrådingene er å etablere felles sikkerhetskrav i bransjen. SFI arrangerte en sikkerhetskonferanse for innenlands helikopter i Oslo i februar 2024. Det planlegges for årlige konferanser framover.

Flysikkerhetsforum for operatører av innlandshelikoptre (FsF) gjennomførte også i 2024 to møter. Også her var oppfølging av sikkerhetsstudie 2 hovedtema. Nedgangen i antall selskaper har medført at antall medlemmer i FsF har gått ned.

Vi gjennomførte GA-flysikkerhetsforum (GAF) med tre planlagte møter, hvor et bredt spekter av sikkerhetsrelaterte temaer ble diskutert. Blant annet ble sikkerhetstilrådingene fra Statens

havarikommisjon (SHK) gjennomgått for å implementere læringspunkter og utarbeide flytryggingstiltak. Forumet fokuserte også på koordinering og regulering av luftrom, med mål om å redusere nærpasseringer.

Vi videreførte to store kampanjer i 2024, en knyttet til uregjerlige passasjerer og en om droner, og begge kampanjene er godt tatt imot i markedet. Vi har også delt viktig informasjon om GNSS-forstyrrelser med både luftfartsaktører og andre interessenter, blant annet gjennom en podcast. Dette er et tema som berører svært mange både nasjonalt og internasjonalt og som vi kommer til å jobbe videre med framover.

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.

Det jobbes godt med flysikkerhet hos aktørene, tross fokus på effektivisering, endringshåndtering, reservedelsproblematikk og betydelig rekruttering hos aktørene. Rapporteringskulturen er god og just culture praktiseres.

Et område som kan utfordre flysikkerheten er økningen av GNSS forstyrrelser som har vært betydelig i 2024. I norsk luftrom er dette først og fremst i Øst-Finnmark, der både jamming og spoofing forekommer hyppig. Primært skaper dette utfordringer for Widerøe og ambulansefly. Både flyselskapene og Luftfartstilsynet er bekymret for omfanget av forstyrrelser og hvordan dette kan påvirke flysikkerhetsnivået.

GNSS forstyrrelsene håndteres gjennom at bakkebaserte navigasjonssystemer benyttes. Alle lufthavnene har minst én inn/utflygningsprosedyre som er uavhengig av GNSS, selv om noen av disse kan ha høyere minima enn GNSS prosedyrer. Utfall av GNSS medfører høyere arbeidsbelastning for pilotene og at sikkerhetsfunksjoner ikke kan benyttes (anti-kollisjons varsling).

Luftfartstilsynet har sammen med flyselskapene og Avinor etablert en ekspertgruppe for å jobbe med GNSS forstyrrelser. Gruppen vil jobbe videre med tekniske forhold og prosedyreløsninger, Kommunikasjon/informasjon (PIREP), Logging av events og datafangst, samt vurdere og foreslå løsninger. Det jobbes også med å få luftfart inn som tema under den årlige jammetesten på Andøya.

3.2 Virksomhetsmål 2 – Effektive tjenester tilpasset brukernes behov

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

3.2.1 Effektive og digitaliserte tjenester

For 2024 ble det brukt 3,4 mill. kr på digitalisering. Prioritering av midlene er gjort i forhold til en vurdering av gevinster, kompleksitet og effekt for egen organisasjon, samt våre brukere. I 2024 er det jobbet med effektivisering av søknadsprosessen for sertifikater og avviksprosessen med aktørene. Arbeidet er ikke ferdigstilt, men produksjon planlegges med utvalgte pilotbrukere i Q2-2025.

Det nasjonale droneoperatørregisteret flydrone.no ble i 2024 integrert med NLFs medlemsregister. Denne integrasjonen muliggjør automatisk overføring av medlemmer som droneoperatører, noe som forenkler administrasjonen og sikrer at alle nødvendige data blir overført sømløst.

Luftfartstilsynet har fortsatt mange manuelle skjemaer. I 2024 ble ni skjemaer gjort tilgjengelig på Altinn, tre med automatisk mottak og arkivering. Det er også jobbet med å utvide mottaket for å håndtere kortbetaling i forbindelse med innsending av skjema.

Luftfartstilsynet skal innføre en ny digital løsning for sertifisering av sikkerhetspersonell. I 2024 ble det bestemt nye arbeidsprosesser og arkitektur for denne løsningen. Målet med den nye løsningen er at teoriprøver, praktiske prøver og bildefortolkningsprøver gjennomføres på samme måte for alt sikkerhetspersonell som sertifiseres.

Luftfartstilsynet gjennomfører brukerundersøkelse annethvert år. Etter undersøkelsen i 2022 ble det identifisert 20 forbedringstiltak der de fleste er ferdigstilt.

I brukerundersøkelsen for 2024 svarer 85 % at de har tillit til oss, og 79 % oppga at de alt i alt var fornøyde med oss som luftfartsmyndighet. Basert på funn i undersøkelsen vil det bli utarbeidet en tiltaksliste med forbedringspunkter, med en plan for oppfølging og implementering.

3.2.2 God forvaltningskvalitet

Luftfartstilsynet har over år rettet oppmerksomheten mot vår forvaltningskvalitet. Vi har god og planmessig opplæring av nytilsatte, og vi gjennomfører interne forvaltningsrevisjoner med søkelys på etterlevelse av krav i forvaltningsloven.

I 2024 gjennomførte vi to interne forvaltningsrevisjoner. Analyse av funn fra denne type revisjoner de senere årene viser jevnt over god kvalitet, men at det fremdeles er forbedringspotensial, blant annet når det gjelder å utforme gode begrunnelser når vi fatter enkeltvedtak. Dette har gjort at vi i 2024 har endret litt på vår interne grunnopplæring i forvaltningsrett med mer praktisk trening i det å skrive enkeltvedtak. Vi har også utarbeidet og holdt et eget kurs for ledere.

Luftfartstilsynet holder løpende oversikt over resultat fra klageinstansens behandling av klagesaker. I det alt vesentlige av klagesaker har vi fått medhold i våre vurderinger.

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

Median saksbehandlingstid for medisinsk godkjenning av kommersielle piloter, flygeledere og privatflygere var i 2024 på 29 dager. Dette var en økning fra 15 i 2023, men en forventet konsekvens grunnet sykefravær, samt prioritering av ressurser til flere tilsyn av flyleger.

Innenfor sertifikater er saksbehandlingstiden lengst på pilotsertifikater med et gjennomsnitt på 14,5 dager i 2024. Det har vært en svak nedgang i innkommende søknader i kategorien, der vi mottok 6 919 i 2024 mot 7 239 i 2023. Saksinngangen og behandlingstiden på sertifikater for teknisk personell og flygeledere er stabilt lav.

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 2023 ble publisert på Luftfartstilsynets nettsider høsten 2024. 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

I 2024 besluttet vi å endre strukturen i flysikkerhetsplanen, blant annet for å gjenspeile strukturen i EASAs flysikkerhetsplan. Flysikkerhetsplanen beskriver hvilke områder (sikkerhetstemaer) Luftfartstilsynet har prioritert og hvilke tiltak vi iverksetter knyttet til dem for

å opprettholde og forbedre flysikkerheten. Arbeidet med flysikkerhetsplanen ble mer krevende enn vi trodde på forhånd. Vi valgte derfor å beholde den publiserte planen uendret og fullføre oppdateringen og omarbeidingen i 2025. Målet er at en ny versjon skal publiseres før sommeren 2025.

TAFI-prosjektet

Luftfartstilsynet har gjennom Medfinansieringsordningen fått støtte til å gjennomføre prosjekt for tilgjengeliggjøring av flysikkerhetsinformasjon.

Prosjektets gevinster i form av god og tilgjengelig flysikkerhetsinformasjon skal gi færre skader og driftsavbrudd i luftfarten, slik at aktørene unngår kostnader og passasjerene slipper ventetid. Prosjektet har i 2024 ferdigstilt en rekke produkter, som foreløpig bare er internt tilgjengelig. Prosjektet avsluttes juni 2025.

3.3 Føringer og prioriteringer

3.3.1 Oppfølging av norsk arbeidsmiljølovgivning

Luftfartstilsynet har i 2024 hatt særskilt oppmerksomhet på ivaretagelse av arbeidsgiveransvar, strukturer som utfordrer arbeidsmiljølovgivningens grunnleggende prinsipper og systematikk (topartsforhold, arbeidstaker – arbeidsgiverrelasjon), individuelle kontraktsforhold (bogus self-employment etc.).

Vi gjennomfører jevnlig kartlegging av utenlandske selskapers operasjoner i Norge. Vi gjør konkrete juridiske avklaringer om tilknytning og om norsk rett får anvendelse. Vi gir pålegg overfor virksomhetene i den grad vi finner at dette er nødvendig. I tillegg iverksetter vi videre tilsynsaktiviteter for å kontrollere at arbeidsmiljølovgivningen overholdes over tid.

Luftfartstilsynet vil i denne forbindelse trekke frem vår kontrollaktivitet og oppfølging overfor Danish Air Transport A/S og deres datterselskap. Etter kartlegging av selskapenes operasjoner i Norge påla Luftfartstilsynet virksomhetene å følge norsk lovgivning. Manglende og ufullstendig etterlevelse gjorde det nødvendig å bruke ytterligere virkemidler, og Luftfartstilsynet ila virksomhetene en tvangsmulkt for å sikre nødvendig etterlevelse av norsk lovgivning.

Vi mener at vår oppfølging av virksomhetene har hatt positive effekter. Besetningsmedlemmene som opererer på flyruter i Norge har fått utstedt arbeidsavtaler som ivaretar gjeldende krav, og besetningsmedlemmene er inkludert i både kollektivavtaler og er omfattet av selskapenes systematisk HMS-arbeid. Luftfartstilsynet vil kontrollere etterlevelse ved senere tilsynsaktivitet.

På slutten av året igangsatte Luftfartstilsynet en kontrollaktivitet overfor operatøren SprintAir etter en nærmere kartlegging. Denne aktiviteten fortsetter i 2025.

I 2024 ble det gjennomført seks tilsyn innen arbeidsmiljøområdet. Årsaken til nedgang i antall tilsyn sammenlignet med året før, var at vi ved inngangen av 2024 hadde mange åpne og pågående tilsynssaker. Flere av de åpne tilsynssakene omhandler brudd på arbeidsmiljøloven ved luftambulansebaser.

Erfaringene så langt er at dette er krevende saker på grunn av helseforetakenes svært ulike tilnærming til det å få lukket avvik, samt uklare ansvarsforholdene mellom eierne av basene, luftambulansenes helseforetak som leietaker og operatør som disponerer basene. I 2024 gjennomførte vi et samtidig tilsyn med Arbeidstilsynet. Tilsynet var også koordinert med lokalt

brann- og el-tilsyn. Erfaringene fra dette myndighetssamarbeidet er svært positive, og vi planlegger å gjennomføre ny samkjørt aktivitet i løpet av 2025.

Luftfartstilsynet registrerer en økning i antall bekymringsmeldinger og varslinger av kritikkverdige forhold som helt, eller delvis har handlet om arbeidsmiljømessige forhold i virksomhetene. Årsaken til en slik økning mener vi er sammensatt. Muligheten for å melde ifra til myndighetene er bedre kjent ute i bransjen, nettsiden hvor det kan meldes i fra om slike forhold er blitt mer tilgjengelig, og konkurransesituasjonen i bransjen bidrar til å sette arbeidsmiljøet under press.

HMS-trepartsforum for flybesetning er videreført i henhold til forumets mandat.

3.3.2 Tilsynsmyndighet for romaktiviteter

Det har i 2024 vært arbeidet med kompetansebygging i samsvar med satsingsforslaget som lå til grunn for etableringen.

Hovedaktivitetene i 2024 har vært godkjenning av Andøya Spaceport (ASX) og Isar Aerospace. Første halvår brukte vi tiden til å forberede en tillatelse av ASX som ble gitt av Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) 22. august 2024. Etter det har vi arbeidet med oppfølging av vilkår fastsatt i tillatelsen til ASX.

Videre har vi fulgt opp søknaden fra Isar Aerospace om oppskytingstillatelse etter lov om oppskyting av gjenstander ut i verdensrommet fra ASX. Søknaden med dokumentasjon er svært omfattende, og arbeidet med søknaden fortsetter inn i 2025.

Fra august 2024 er det også brukt betydelige ressurser på oppdrag fra NFD om å utrede risiko og konsekvenser for eventuelle rakettoppskytinger fra Sverige som passerer over Norge, og ellers bistå departementene med oppfølging innenfor romområdet.

3.3.3 Droner

Luftfartstilsynet etablerte i 2024 Sikkerhetsforum for droner og har gjennomført ett møte i forumet. Arbeidet videreføres i 2025. I tillegg ble konferansen *Sikker Integrasjon av Droner (SID)* arrangert under *Aviation Safety Week* høsten 2024.

I 2024 prioriterte LT også kampanjen "*Lufta er IKKE for alle*", med mål om å informere om droneregler og øke antall registrerte dronepiloter på *flydrone.no*. Tiltakene inkluderte stand og debatt under Arendalsuka, annonsering i media, reklamefilmer og målrettet innsats mot turistnæringen i samarbeid med Avinor. Kampanjen har gitt resultater – antall registrerte dronepiloter økte fra 22 000 til 32 000 på ett år. Denne økningen bidrar også til at flere dronepiloter gjennomfører påkrevd opplæring og eksamen.

Avinor sine data viser at droneflyginger rundt lufthavnene øker, mens ulovlige operasjoner går ned. På grunn av begrensede ressurser videreføres ikke kampanjen i 2025.

Det er svært begrenset rapporteringsplikt for droner, og vi opplever at markedet er usikkert på hvor, hvordan og når de skal rapportere hendelser. Vi stiller nå, med hjemmel i regelverket, krav til rapportering når vi gir godkjenninger i spesifikk kategori. Dette vil bidra til risikoprofilering av selskaper.

I oktober 2024 ble felleseuropeiske U-space-regler tatt inn i norsk rett. Denne

regulerer utpeking av CIS-tjenesteyter og krav til en integrert digital luftfartspublikasjon (iAIT). I tillegg sendte LT en innstilling om endringer i forskriften for lufttrafikktenester. Endringen skal tydeliggjøre ansvarsforhold mellom kunngjøringstjenesten og LT, samt klargjøre hvilke regelverk som gjelder for ytere av luftfartsinformasjonstjenester. Forslaget er ennå ikke vedtatt.

Videre ble et forslag til forskrift om statsluftfart for droner sendt på høring i 2024. Forskriften skal regulere dronebruk i offentlige myndighetsoppgaver og sikre at operasjonene skjer i tråd med gjeldende sikkerhets- og luftromsbestemmelser. Arbeidet forventes ferdigstilt første halvår 2025.

I 2024 utviklet LT en løsning for identitetskontroll av statsborgere fra tredjeland i droneregisteret. Løsningen krever opplastning av passbilde og et personlig bilde ved registrering. Implementeringen ble utsatt i 2024 pga manglende budsjettmidler, men forventes å bli satt i drift i 2025.

3.3.4 Flysikkerhet

Det felles europeiske regelverket knyttet til ground handling ble ikke vedtatt i 2024, men forventes vedtatt første kvartal i 2025. Luftfartstilsynet har kartlagt hvilke aktører som vil bli omfattet av regelverket. Dette gjelder foreløpig 34 aktører på 43 lufthavner. Utover dette har vi ikke hatt tilstrekkelige ressurser til å prioritere videre arbeid med forberedelser.

Fra og med 2024 har Luftfartstilsynet etablert risikoklassifisering av alle rapporterte luftfartstilfeller i tråd med europeisk regelverk. Store deler av klassifiseringen er automatisert, noe som frigjør saksbehandlingstid. Arbeidet med å forenkle og effektivisere denne arbeidsprosessen vil fortsette. Risikoklassifiseringen vil forbedre våre forutsetninger for å identifisere risikokonsentrasjoner, og gjøre oss i stand til å prioritere hva slags temaer og områder vi bør ha særskilt oppmerksomhet på.

3.3.5 Klima- og miljømessig bærekraftig luftfart

Konferansen ZERAC (Zero Emission Regional Aviation Conference) ble arrangert for tredje gang i Oslo i oktober sammen med blant annet Samferdselsdepartementet og Avinor, og er en attraktiv aktivitet for både fly-/motorprodusenter, flyselskap og andre nøkkelinteressenter. I 2024 arrangerte vi i tillegg og i forkant av ZERAC en internasjonal nullutslippsdialog i Brussel for å øke den europeiske interessen og bidra til norsk synlighet.

Luftfartstilsynet leverte en utredning knyttet til å etablere en veiledningsfunksjon som bindeledd mellom virkemiddelapparatet og næringsaktører i luftfarten. Funksjonen vil bli etablert i 2025.

Norges samlede tiltak og plan for å redusere luftfartens klimafotavtrykk redegjøres for og sammenstilles i State Action Plan som Luftfartstilsynet i 2024 utarbeidet på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Planen oppdateres hvert tredje år og sendes til ICAO. Den er et bidrag til en felles global oversikt over de forskjellige staters tiltak – til inspirasjon og som erfaringsoverføring.

I Nasjonal transportplan, vedtatt i juni 2024, ble en milliard kroner satt av for å støtte grønnere luftfart i perioden 2025-2036. Regjeringen prioriterte økte ressurser til Luftfartstilsynet og

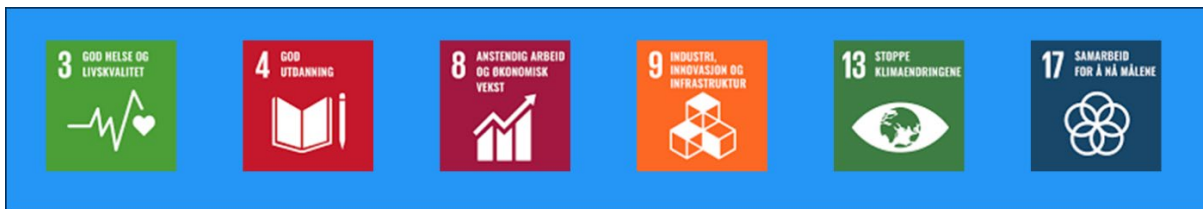
Avinor for å styrke faglig og regulatorisk tilrettelegging, samt en gradvis utvikling av infrastrukturen for å støtte nye teknologier. Prosjektet for etablering av internasjonal testarena ble derfor etablert av Luftfartstilsynet og Avinor som en arena for utprøving og demonstrasjon av null- og lavutslipps luftfartøy.

Som en integrert del av testarenaen vil Luftfartstilsynet utvikle en regulatorisk sandkasse med tanke på å identifisere behov for nye regler/ regelendringer knyttet til ny teknologi. EUs luftfartsmyndighet EASA deltar også i utviklingen av konseptet.

For å synliggjøre Norge som en pådriver for nye løsninger og et tyngdepunkt for kunnskapsutvikling, har Luftfartstilsynet frontet konseptet med en testarena og den regulatoriske sandkassen internasjonalt. Responsen har vært god fra forskjellige interessentgrupper som produsenter, operatører, andre luftfartsmyndigheter, interesseorganisasjoner, mv.

3.3.6 FNs bærekraftsmål

I forhold til vår kjernevirksomhet og myndighetsoppgave har vi 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. Trening og kompetanse er for 2025 valgt ut som et spesielt viktig område og hovedtema for vår Aviation Safety Week 2025. **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 nullutslippsfly. **Mål 13 Stoppe klimaendringer** blir stadig mer aktualisert med ambisjoner både nasjonalt og internasjonalt. Luftfartstilsynet jobber langs flere akser og samarbeider både nasjonalt og internasjonalt for å redusere norsk luftfart sitt klimaavtrykk. 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.

3.3.7 Samfunnssikkerhet

Luftfartstilsynet har i sitt arbeid med samfunnssikkerhet følgende prioriterte områder⁵:

1. Sikring av kritisk infrastruktur og kritiske samfunnsfunksjoner
2. Digital sikkerhet
3. Totalforsvaret (støtte til Forsvaret)
4. Klimatilpasninger

Sikring av kritisk infrastruktur og kritiske samfunnsfunksjoner i luftfarten gis stadig større oppmerksomhet på grunn av den økte trusselen vi har sett i forhold til sabotasje og etterretning. Sabotasjetrusselen mot transportsektoren, som ble aktualisert gjennom en rekke hendelser og gjennomførte aksjoner fra sommeren 2024, har gjort at tiltak for å redusere sårbarhet er innført.

Den økende oppmerksomheten rettet mot totalforsvaret påvirker også luftfarten. Dette inkluderer bruk av sivile flyplasser og luftfartøy for militære formål. Luftfartstilsynet er militær luftromsmyndighet, og dermed en viktig samarbeidspartner for å kunne øve på god og hensiktsmessig måte. Luftfartstilsynets rolle i totalforsvaret er med på å sikre at luftfarten kan være en viktig bidragsyter i nasjonal sikkerhet og beredskap, samt sørge for at sivil luftfart blir berørt minst mulig i forbindelse med militære øvelser.

Samfunnssikkerhet inkluderer også vurderinger forbundet med konsekvenser av klimaendringer. Luftfartens infrastruktur skal kunne stå imot endringer i vindretninger samt økt vindstyrke, økt havnivåstigning, ising og andre ekstraordinære naturskapte hendelser. Her er kunnskap om tiltak for klimatilpasning viktig for å kunne bidra til å redusere risiko forbundet med uønskede naturhendelser av større omfang. Vi har blant annet gjennomgått naturhendelser de siste årene med bakgrunn i innrapporterte hendelser, for å se om noen værrelaterte utfordringer er mer alvorlige enn andre for luftfarten.

Luftfartstilsynet har i 2024 arbeidet for å klargjøre innfasing av et omfattende regelverk på området digital sikkerhet i luftfarten (Part-IS som trer i kraft i oktober 2025 og februar 2026.). Svært mange aktører vil bli berørt av regelverket, som skal bidra til å redusere sårbarhet overfor digitale anslag. Luftfartstilsynet har blant annet informert om regelverket i møter i Forum for digital sikkerhet i luftfarten, hatt flere møter med enkeltaktører i luftfarten og arbeidet internt for å ivareta egne forpliktelser som følger av regelverket.

Samferdselsdepartementet tildelte Luftfartstilsynet tilsynsmyndighet angitt i sikkerhetsloven i mai 2024.

Årsrapport om samfunnssikkerhet er unntatt offentlighet og følger som et eget vedlegg. I vedlegget gis det et sammendrag av tertialrapportene for 2024. Informasjon fra perioden mellom siste tertialrapport til årsslutt er også tatt inn.

⁵ De prioriterte områdene følger av «Strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren», utgitt av Samferdselsdepartementet i desember 2020. Områdene er ikke opplistet i prioritert rekkefølge.

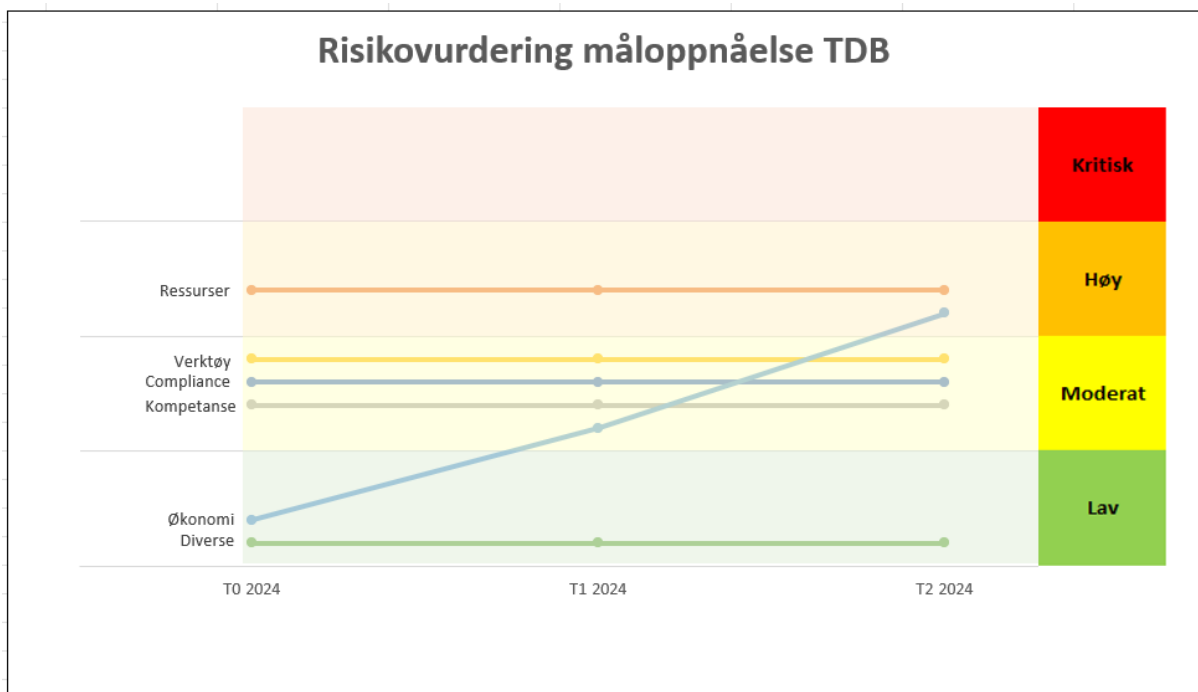
4 Styring og kontroll i virksomheten

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.

I 2024 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. Grafen viser våre vurderinger gjennom året, og resultatet for måloppnåelse indikeres i tabeller for virksomhetsmål 1 og 2 i kapitler 3.1 og 3.2. Neste risikovurdering gjøres ved inngangen av 2025.



Figur 2 – Risikovurdering gjennom 2024

Luftfartstilsynet gjennomfører også en årlig prosess hvor vi identifiserer interne farer/risikoer som kan begrense vår evne til å utøve vårt oppdrag. Farene kategoriseres i de samme 5 faktorer som for måloppnåelsen. Alle identifiserte farer blir så risikovurdert og det blir satt inn tiltak dersom sannsynlighet og konsekvens tilsier at risikoen er uakseptabel.

I 2024 ble det identifisert 51 farer, og det ble iverksatt 61 tiltak for å redusere risikofaktoren. 3 tiltak fra 2024 er fortsatt under implementering, og planlagt gjennomført i løpet av første halvår 2025.

Luftfartstilsynet har et internrevisjonsprogram med 4-årlig rotasjon. Det er gjennomført fire internrevisjoner i 2024, hvorav to 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. Riksrevisjonen reviderer Luftfartstilsynets ivaretagelse av internkontrollkravene. Riksrevisjonen hadde ingen merknader til dette i 2024.

4.2 Annen oppfølging

Det er utført to eksterne revisjoner av Luftfartstilsynet i 2024. En ICAO-revisjon av nasjonen Norge som også inkluderer vårt fagområde security, og en EASA-inspeksjon av flyplassområdet. Formålet med revisjonene er å verifisere at Norge har implementert gjeldende regelverk og at vi følger dette opp gjennom vår tilsynsvirksomhet.

Resultatene fra EASA-inspeksjonen er at vi får positive tilbakemeldinger på erfaring hos våre inspektører og at vi har gode systemer på plass. Forbedringsområder går på håndtering av endringsprosesser, manglende risikobasert tilsyn og implementering av regelverksendringer. Antall avvik fra revisjonene ligger på et normalnivå og det er laget en tiltaksplan som er godkjent. Etter hvert som tiltakene gjennomføres, blir lukking av avvik godkjent av EASA.

Resultatet fra ICAO-revisjonen er bra. Norge ligger på et godt nivå, og avvikene er i hovedsak små justeringer. Det ble gitt enkelte avvik hvor vi har etterfulgt EU-regelverket, men hvor EU-regelverket ikke har vært i tråd med ICAOs standarder. Dette blir fulgt opp av ICAO/EU-kommisjonen, og avvikene vil bli svart ut når EU-kommisjonen har korrigert regelverket.

På security området er det ESA som fører tilsyn med Norge på vegne av EU-Kommisjonen. I 2024 ble det gjennomført 2 tilsyn. Antall avvik var på et relativt lavt nivå. Det har gjennom 2024 vært jobbet med å lukke avvik gitt i 2023 på sertifisering av sikkerhetskontrollører. Dette har vært gjort i samarbeid med de andre nordiske landene som har fått samme avvik. Ny ordning forventes å være på plass i slutten av 2025.

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 2024.

4.3 Andre føringer og krav

4.3.1 Fellesføringer fra regjeringen

Luftfartstilsynet arbeider systematisk med å følge opp fellesføringene i tildelingsbrevet, med særlig vekt på de områdene som er mest relevante, eller der vi har størst mulighet til å påvirke omgivelsene positivt. Der det er hensiktsmessig integreres fellesføringene i planverk, og vi tilpasser tiltakene ut fra vår rolle, samfunnsoppdrag og ressurser.

Gjennom året følger vi opp de mest relevante fellesføringene gjennom etablerte styringssystemer, konkrete tiltak og rapportering.

Systematisk og helhetlig arbeid for å redusere klimagassutslipp, naturfotavtrykk og energibruk i Luftfartstilsynet

Luftfartstilsynet er i dag sertifisert som miljøfyrtårn. Vi ønsker som virksomhet å ha et lavt klimaavtrykk, og følger i den forbindelse rutiner i forhold til energibesparing, avfall, reisepolicy mm. Dette forplikter organisasjonen og vi rapporterer i løpet av første halvår på forbruk og tiltak knyttet til de aktuelle områder.

Luftfartstilsynets virksomhet er i liten grad påvirket av ytre faktorer, og klimaendringer anses ikke å ha direkte betydning for tilsynets oppdrag og virke.

Vår kjernevirksomhet forutsetter imidlertid reiseaktivitet. Luftfartstilsynets reisepolicy understreker at nødvendigheten av en reise alltid skal vurderes i et kostnads- og miljøperspektiv, inkludert en vurdering av om video/telefonkonferanse kan erstatte et fysisk oppmøte.

Positiv utvikling i antall ansettelser av personer med funksjonsnedsettelse

Rekruttering er en strategisk lederoppgave som skal ha en bred og inkluderende tilnærming. I rekrutteringsprosessen oppfordrer Luftfartstilsynet alle kvalifiserte søkere med funksjonsnedsettelse, innvandrerbakgrunn eller som har fravær fra arbeid, utdanning eller opplæring til å søke. Vi inviterer videre minimum en søker med funksjonsnedsettelse, fravær fra arbeid, utdanning eller arbeid til intervju, dersom de er kvalifiserte til stillingen.

Ledelsen har, i samarbeid med de tillitsvalgte, besluttet å videreføre mål om å rekruttere 5 % medarbeidere med funksjonsnedsettelse og/eller fravær fra arbeid utdanning eller opplæring årlig. I løpet av 2024 rekrutterte vi 8,7 % fra denne gruppen arbeidstakere, og vi oppnådde dermed målsetningen.

Reduksjon av konsulentbruk

Luftfartstilsynet har i 2024 brukt 17 mill. kr til kjøp av konsulenttenester, som er 2,2 mill. kr mer enn året før. Av forbruket gjelder 3,5 mill. kr digitalisering. 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 digitalisering av papirarkiv samt kjøp av tjenester knyttet til romtilsyn. Luftfartstilsynet kjøper ikke konsulenttenester fra kommunikasjonsbransjen.

4.3.2 Lærlinger

Luftfartstilsynet er tilknyttet opplæringskontoret OK stat, og bidrar til å utdanne fagarbeidere til næringslivet og til det offentlige. I løpet av 2024 har vi hatt to lærlinger innen lærefagene service- og administrasjonsfag og IT-driftsfag. Førstnevnte mottok pris som årets lærling av Nordland fylkeskommune.

Studenter i praksis

Luftfartstilsynet arbeider for å ta imot studenter i praksis som ledd i utdanningen og å gi studenter mulighet for å skrive mastergradsoppgaver innen relevante fagområder. Luftfartstilsynet har tatt imot to studenter i praksis innenfor studiene juss og samfunnssikkerhet.

4.3.3 Anstendige lønns- og arbeidsvilkår ved kjøp av tjenester

Arbeidet med å ha oversikt over, og påvirke, leverandørenes lønns- og arbeidsvilkår for egne ansatte og eventuelle underleverandører, bygger på en vesentlighetstilnærming; Innenfor hvilke vare- og tjenestekategorier er det størst risiko for uanstendige lønns- og arbeidsvilkår, og høyest sannsynlighet for at vi kan påvirke i kraft av å være innkjøper. I hovedsak sikrer vi dette gjennom:

- Vilkår ved inngåelse av kontrakter
- Oppfølging og kontroll
- Tiltak ved avvik

Ved utlysning av konkurranser/anbud må leverandører avgi egenerklæring på at egne ansatte som direkte medvirker til oppfyllelse av kontrakten har anstendige vilkår. Dersom leverandører inngår avtaler med underleverandører, gjelder anbuds vilkårene tilsvarende. I tillegg tar vi slike initiativ overfor leverandører i bransjer med risiko for uanstendige vilkår, der vi ber om tilsvarende egenerklæringer. Eventuelle avvik følges opp gjennom dialog med leverandørene. Luftfartstilsynet har som ambisjon å utvikle bedre rutiner for oppfølging og kontroll på dette området.

Vi har i 2024 ikke avdekket eller er gjort kjent med, uanstendige lønns- eller arbeidsforhold hos våre leverandører.

4.3.4 EØS-arbeid

I 2024 publiserte EASA åtte regelverksforslag (Notice of Proposed Amendment – NPA), mens åtte regelverksforslag (Opinions) ble oversendt fra EASA til EU-kommisjonen.

Ny basisforordning (EU) 2018/1139 ble EØS-gjennomført 1. juli 2024, dermed kunne underliggende forordninger bli gjennomført som EØS-rett i Norge. Luftfartstilsynet EØS-gjennomførte høsten 2024 60 forordninger, hvor de fleste av disse tidligere var nasjonalt gjennomført i påvente av EØS-prosessen.

Høringer og konsultasjoner gjennomføres så tidlig som mulig 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 2024 ble det publisert informasjon om åtte slike høringer/konsultasjoner.

4.3.5 Oppfølging av meldingen om Nasjonal transportplan 2025-2036

Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036 har flere tiltak for å fremme klimavennlig luftfart i Norge. Et av de viktigste tiltakene er etableringen av Norge som en internasjonal testarena for null- og lavutslippsluftfartøy. Regjeringen har fulgt opp dette med å bevilge til sammen 50 mill. kr til statsbudsjettet for 2025, fordelt på 40,8 mill. kr til Avinor og 9,2 mill. kr til Luftfartstilsynet. Dette er en satsing som skal gjelde for hele NTP-perioden med til sammen 1 milliard for kommende 12-årsperiode. Arbeidet med etablering av testarena er omtalt nærmere i 3.3.5.

4.4 Personalmessige forhold

4.4.1 Kompetanse

Luftfartstilsynet har kontinuerlig fokus på kompetanseutvikling. I løpet av 2024 har 12 nye medarbeidere blitt autorisert som inspektør, samtidig som vi har vektlagt utvikling og vedlikehold av kompetansen til erfarne medarbeidere.

Det er fortsatt krevende å rekruttere og beholde rett kompetanse. Luftfartstilsynet har iverksatt tiltak, blant annet fleksibilitet knyttet til hjemmekontor og kompensasjon av kostnader knyttet til dette for kritisk kompetanse. Dette har bidratt til at vi har klart å sikre godt kvalifiserte medarbeidere. Utviklingen av mer effektive arbeidsformer ved bruk av blant annet kunstig intelligens vil også kreve videre innsats med tanke på kompetanse.

4.4.2 HMS/Arbeidsmiljø

Luftfartstilsynet jobber systematisk med å sikre helse, miljø og sikkerhet på arbeidsplassen. Vi ønsker å skape en helsefremmende, inkluderende og trygg arbeidsplass for våre medarbeidere.

Livsfasepolitikk

Arbeidsmiljøutvalget og partssamarbeidet har livsfasepolitikk på agenda årlig. I 2024 har det vært arbeidet aktivt på følgende områder: Fjernarbeid/hjemmekontor, tilrettelegging for medarbeidere i småbarnsfasen, kvinnehelse, velferdspermisjonsordninger og tilrettelegging av kontorarbeidsplassen.

Kartlegging av arbeidsmiljøet

Det gjennomføres arbeidsmiljøundersøkelse hvert annet år, og resultatene av undersøkelsen for 2023 med tiltak ble fulgt opp i 2024. Vernerunden i 2024 ble gjennomført av bedriftshelsetjenesten som en spørreundersøkelse for å kartlegge i hvilken grad ansatte eksponeres for vold, trusler eller andre uheldige belastninger som følge av kontakt med andre. Resultatene av undersøkelsen følges opp i løpet av neste år.

Sykefravær

Det totale sykefraværet for 2024 var 5,2 %, en reduksjon på 0,7 prosentpoeng fra 2023. Sykefraværet ligger over Luftfartstilsynets mål på 4,0 %.

Sykefraværet er i hovedsak legemeldt. Leder følger opp sykemeldte arbeidstakere iht. interne prosedyrer for oppfølging og tilrettelegging ved sykefravær. Vi vurderer fortløpende om det kan settes inn relevante tiltak for å redusere sykefraværet.

4.4.3 Likestilling, mangfold og inkludering

Luftfartstilsynet jobber aktivt, målrettet og planmessig for å fremme likestilling og hindre diskriminering. Vår holdning er at mangfold er en styrke. Medarbeidere med ulike kompetanse, fagkombinasjoner, livserfaring og perspektiver, bidrar til bedre oppgaveløsning og er nødvendig for å sikre rett kompetanse for dagens og fremtidens oppgaver. Luftfartstilsynet skal legge til rette for at alle medarbeiderne føler seg verdsatt og respektert. Våre kulturverdier, samarbeid, profesjonalitet, åpenhet og respekt, skal gjenspeiles i vårt arbeide med likestilling, inkludering og mangfold.

Handlingsplan for likestilling, inkludering og mangfold er forankret i ledelsen og i partssamarbeidet, og danner grunnlaget for vårt arbeid for likestilling og mot diskriminering.

Tilstandsrapport likestilling, mangfold og inkludering, arbeidsgiver

Sentralt i Luftfartstilsynets arbeid med likestilling, mangfold og inkludering er aktivitets- og redegjørelsesplikten for statlige virksomheter etter likestillings- og diskrimineringsloven.

Tabell 8 – Tilstandsrapport likestilling

	År	Kjønnsbalanse			Lønn		
		Ansatte i alt	Kvinner %	Menn %	Gjennomsnitt årslønn kvinner	Gjennomsnitt årslønn menn	Kvinneres lønn av menn (%)
I alt i virksomheten	2024	220	36,8%	63,2%	781 453	884 789	88,3%
	2023	213	36,6%	63,4%	784 409	881 840	89,0%
Avdelingsdirektører	2024	7	42,9%	57,1%	1 314 667	1 349 250	97,4%
	2023	7	57,1%	42,9%	1 286 000	1 365 667	94,2%
Seksjonssjefer, spesialrådgiver	2024	12	41,7%	58,3%	1 085 516	1 114 313	97,4%
	2023	12	41,7%	58,3%	1 070 480	1 104 243	96,9%
Seniorrådgivere	2024	44	56,8%	43,2%	767 852	852 191	90,1%
	2023	41	56,0%	44,0%	761 028	850 194	89,5%
Seniorinspektører, senioringeniør og sjefingeniører	2024	80	21,2%	78,8%	872 666	903 094	96,6%
	2023	78	19,2%	80,8%	857 155	911 481	94,0%
Inspektører	2024	41	17,1%	82,9%	814 949	850 815	95,8%
	2023	43	20,1%	79,1%	798 011	841 869	94,8%
Rådgivere, arkivleder	2024	30	63,3%	36,7%	597 351	654 356	91,3%
	2023	25	65,4%	34,6%	599 374	599 528	100,0%
Førstekonsulenter, konsulenter, fagarbeider med f	2024	6	83,3%	16,7%	568 374	576 944	98,5%
	2023	7	71,4%	28,6%	591 235	537 859	109,9%

*Tabellen viser kjønnsbalansen over faste og midlertidige ansatte.

**Luftfartstilsynet har tatt i bruk nye stillingskoder og stillingskategorier, og dette reflekteres i oppdaterte tall for 2023.

Per 31.12.2024 var det 220 ansatte i Luftfartstilsynet. Av dette er 37 % kvinner og 63 % menn. Det er tilsvarende nivået for 2023. I kategorien avdelingsdirektør er det likt antall kvinner og menn. På seksjonsledernivå er det fem kvinner og seks menn. Vi vurderer at Luftfartstilsynet har en tilfredsstillende kjønnsbalanse på ledernivå. Det er flest kvinner i kategorien seniorrådgiver, rådgiver og førstekonsulent, mens i kategorien inspektør, seniorinspektør og ingeniør er det flest menn. Det er en målsetning å ha en god kjønnsbalanse i alle stillingskategorier.

Kvinneres lønn utgjorde i gjennomsnitt 88,3 % av menns lønn i 2024. På avdelingsdirektør- og seksjonssjefsnivå utgjorde kvinners lønn 97,4 % av menns lønn, mens på seniorrådgiver-, seniorinspektør-, rådgiver- og inspektørnivå utgjorde kvinners lønn henholdsvis 90,1 %, 96,6 %, 91,3 % og 95,8 % av menns lønn. En vesentlig årsak til at kvinners lønn i Luftfartstilsynet er lavere enn menns, er at menn er overrepresentert blant lønnstakerne i de høyest lønnende stillingskategoriene. Det arbeides systematisk med ikke-diskriminering i personal- og lønnspolitikken. Hvert år utarbeides det statistikkgrunnlag for lønnskartlegging etter kjønn. Tallmaterialet gjennomgås med de tillitsvalgte i forbindelse med årlige lokale lønnsforhandlinger.

Tabell 9 – Deltidstilsatte, midlertidig tilsatte, overtid, foreldrepermisjon og legemeldt sykefravær

	Deltid		Midlertidige ansatte (tall)		Overtid (%)		Foreldrepermisjon (uker)		Legemeldt sykefravær (%)	
	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M
2024	3	2	1	6	14,8%	85,2%	14,9	12,1	4,5%	4,6%
2023	6	2	3	5	12,7%	87,3%	2	20,6	9,2%	3,8%

Alle stillinger i Luftfartstilsynet lyses ut som 100 % stillinger. De medarbeidere som arbeider deltid, gjør det etter egen søknad, herunder delvis overgang til AFP, uførepensjon eller annen stilling utenfor virksomheten. Kvinner jobbet 14,8 % av den totale overtiden, mens menn jobbet 85,2 %. Årsaken skyldes at det er flest menn i inspektørstillingene, og det er i denne stillingskategorien at majoriteten av overtid genereres i forbindelse med tilsynsaktivitet. Det var tre kvinner og to menn i foreldrepermisjon i 2024. Det legemeldte sykefraværet er tilnærmet likt for kvinner og menn, hvor kvinners sykefravær utgjorde 4,5 % og menn 4,6 %. Dette tilsvarer en

betydelig reduksjon i sykefraværet på 4,7 prosentpoeng for kvinner og en økning på 0,8 prosentpoeng for menn sammenlignet med 2023.

Tilstandsrapport likestilling, mangfold og inkludering, offentlig myndighet

Som offentlig myndighet har Luftfartstilsyn som mål at personer som bruker våre tjenester skal tilbys et likeverdig tilbud.

Luftfartstilsynet vektlegger universell utforming i utviklingen av nye digitale løsninger og i den digitale kommunikasjonen. Informasjon om våre tjenester er tilgjengelig på både norsk og engelsk på våre nettsider, og vi jobber med forbedring av våre nettsider inkludert oppfølging av arbeidet knyttet til tilgjengelighetserklæring på nett. Luftfartstilsynets lokaler er fysisk tilrettelagt for synshemmede og personer med redusert mobilitet, og vi sørger for opplæring av våre ledere og nyansatte i kulturverdier, mangfold og inkludering.

Luftfartstilsynet vurderer vold og trakassering som en del av likestillingsutfordringene, og vi har i tett samarbeid med NHO Luftfart og andre nøkkelaktører i bransjen satt søkelyset på å bedre arbeidsvilkårene i luftfarten gjennom prosjektet «uregjerlig passasjerer». Målet er å intensivere innsatsen mot problematikken rundt uregjerlige passasjerer for å sikre et trygt arbeidsmiljø for flypersonalet og en god reiseopplevelse for alle passasjerer. Dette inkluderer å redusere forekomstene av verbal og fysisk trakassering, overstadig beruselse, røyking ombord, narkotikabruk, og manglende etterlevelse av besetningens instruksjoner under flyreiser.

Luftfartstilsynet deltar i ICAOs nettverk for likestilling mellom kjønn. Initiativet har som målsetning å øke kvinners deltakelse i internasjonal luftfart, og dekker et bredt spekter av aktiviteter. Noen av disse er spesifikke for ICAO, mens andre fokuserer på medlemsstater, myndigheter og beslutningstakere inkludert mentorprogrammer for kvinner i luftfarten og felles opplæringstiltak forbeholdt kvinnelige deltakere innen tematikken «safety management».

5 Vurdering av fremtidsutsiktene

Deler av norsk luftfart har kommet over i en mer positiv økonomisk utvikling, preget av økende passasjertall og styrket finansiell inntjening. Det er imidlertid store ulikheter mellom de ulike segmentene, hvor innlands helikopter er preget av konsolidering og har hatt mer utfordrende økonomiske tider. Norsk luftfart merker fremdeles effekten av begrenset tilgang på deler, tilgang til kvalifisert personell, høye drivstoffpriser og høyt rentenivå. Bransjen treffes også i økende grad av nye reguleringer og regelverk, blant annet innen digital sikkerhet, samt krav om å redusere karbonutslipp. Samtidig er aktørene opptatte av å ta i bruk ny teknologi både når det gjelder redusert utslipp, digitalisering og automatisering på mange forskjellige områder. Det jobbes blant annet med å bedre passasjeropplevelser med kontaktløse reiser og økt digital samhandling med passasjerene. Det gjøres tester av nye driftskonsepter, autonome løsninger og bruk av kunstig intelligens. Alt dette setter krav til at vi som myndighet følger med for en sikker implementering av ny teknologi og nye konsepter.

Økt oppmerksomhet på beredskap og sikkerhet i luftfarten i takt med geopolitiske spenninger forventes også å prege fremtiden. Dette kan igjen gi driftsmessige utfordringer, og det forventes at GNSS-forstyrrelser fortsatt vil være en utfordring for flytrafikken.

Samhandling med forsvaret er økende, og Luftfartstilsynet må påregne å fortsatt bruke mer ressurser på dette enn for få år siden. Forsvaret (og NATO) vil trolig kreve mer kapasitet på norske flyplasser og i norsk luftrom i forbindelse med økt øvelsesaktivitet, spesielt i nord. Dette vil medføre stadig flere restriksjonsområder, og betydning av god koordinering mellom sivil og militær luftfart vil bare øke fremover. Vi legger også til grunn en økt oppmerksomhet mot luftfartens betydning for totalforsvaret.

På litt sikt vil det være behov for å fornye flyene som har den ytelsen som kreves på det norske kortbanenettet. Widerøe, med sine minste Dash 8 (39 seter) er i dag eneste operatør på de mest krevende flyplassene på anbudsnettet, og selskapet planlegger nå med å kunne operere denne flytypen i 5-10 år til. Det norske anbudsnettet gir også muligheter for grønn innovasjon og innføring av ny teknologi, bl.a. etter modell av det som er gjort på fergeanbud i Norge, med krav om gass-, el- og hydrogenferger. Luftfartstilsynet arbeider aktivt for både å bistå næringen, og også for selv å kunne håndtere en innfasing av null- og lavutslippsluftfart, inkludert elektriske og hydrogenbaserte luftfartøy i Norge. Det vil likevel ta noen år før vi ser denne type teknologi i bruk i kommersiell luftfart i noe særlig omfang. I nær fremtid vil derfor satsing på bærekraftig flydrivstoff (SAF) fortsatt være viktig og kommer til å være et sentralt virkemiddel for å få regjeringens mål om et norskt nullutslippssamfunn i 2050.

Det er per i dag usikkert hvor stor aktiviteten på Andøya Space Port vil bli fremover, og om etableringen av en kommersiell norsk romhavn blir vellykket. Det kreves et visst antall årlige oppskytinger for at driften skal være lønnsom, men dersom det ikke oppnås lønnsomhet, så vil det likevel kunne tenkes mer begrenset virksomhet, med enkelte sivile, statlige og militære oppskytinger. Omfanget av Luftfartstilsynets aktivitet på romområdet vil i stor grad avhenge av omfanget av driften ved romhavna. Det ventes at ny romlov vedtas av Stortinget i 2025. I den nye romloven vil flere typer romaktiviteter bli regulert. Vurdering av hvilke aktiviteter som skal reguleres, og i hvilken grad, vil være en sentral oppgave for Luftfartstilsynet de neste 10 årene. EU-kommisjonen skal etter planen legge frem forslag til nye forordninger på området romfart i andre kvartal i 2025. Dersom de vedtas, vil de mest sannsynlig være omfattet av EØS-avtalen. Det er sannsynlig at det vil ta 1-3 år før det er klart om det vil komme slik regulering.

Teknologisk utvikling innen batterier, hydrogen, KI og autonomi vil muliggjøre mer effektive og komplekse droneoperasjoner i fremtiden. Bruken av droner vil vokse innen er rekke bruksområder, men vi vil trekke frem nødretter, inspeksjon, logistikk og landbruk, med potensielt store besparelser. Dronetransport av medisinsk utstyr og varer vil kommersialiseres, og store selskaper investerer tungt i dette. Testing av ubemannet vare- og persontransport i byer forventes innen få år. Elektronisk synlighet på droner sammen med systemer for informasjonsutveksling vil i større grad tas i bruk for bedre integrasjon med bemannet luftfart. Økt dronebruk skaper utfordringer knyttet til sikkerhet, støy og personvern. For oss betyr dette økt behov for mer spesialisering og teknologisk kompetanse i tilsynsarbeidet, særlig innen KI og autonomi.

Luftfartstilsynet skal også i fremtiden være en anerkjent og foretrukken myndighet som har tillit hos aktørene og samtidig gir disse en merverdi. Gjennom å være tett på utviklingen som skjer i markedet og aktivt utvikle vårt myndighetsansvar i tråd med næringens behov og forventninger skal vi bidra til at fremtidens luftfart er både sikker, bærekraftig og konkurransedyktig.

Som myndighet skal vi optimalisere ressursbruken i samsvar med statens målsettinger om økonomisk bærekraft og effektiv bruk av offentlige midler. Vi er i en tid hvor det økonomiske handlingsrommet blir stadig mer utfordrende. Vi kommer derfor også i fremtiden til å måtte jobbe med interne forbedringer og effektiviseringer, bl.a. ved å ta i bruk nye og forbedrede IKT-verktøy. I tillegg vil vi vurdere hvilket handlingsrom vi har for å ta i bruk en annen form for finansiering enn direkte netto bidrag over statsbudsjettet.

Samlet sett peker fremtidsutsiktene for norske luftfartsmyndigheter mot en grønnere, sikrere og mer effektiv luftfart gjennom strategiske initiativer og internasjonalt samarbeid. Det er vår ambisjon og målsetting å fortsatt være en aktiv pådriver i denne utviklingen.

6 Årsregnskapet

6.1 Ledelsens kommentar til årsregnskapet 2024

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 2024 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 2024 har Luftfartstilsynet samlet disponert tildelinger på utgiftssiden på 318,5 mill. kr som består av 311,2 mill. kr i ordinær bevilgning og 7,3 mill. kr overført fra 2023, jf note A. Luftfartstilsynet har mottatt fullmakt fra Digitaliseringsdirektoratet (Digdir) til å belaste kap. 1540, post 25 med 3,1 mill. kr i forbindelse med gjennomføring av prosjektet «Tilgjengeliggjøring av flysikkerhetsinformasjon». Kap. 1540, post 25 er belastet med kr 2,5 mill. kr.

Luftfartstilsynet har merinntekter på kr 4,7 millioner på kapittel 4313 post 02 jf fullmakt 7.2.1 i tildelingsbrev av 2024, jf. note B. Dette er merinntekter knyttet til eksterne oppdrag etter avtaler med Havindustritilsynet og Sjøfartsdirektoratet samt tilsynsoppdrag etter avtale med EASA Partnership. Vi ser en økning i merinntektene fra 2023 på kr 2,1 millioner som skyldes økt oppdragsmengde på slike tilsynsoppdrag.

I tillegg har Luftfartstilsynet merinntekt på 1,4 mill. kr på kapittel 4313 post 01. Med fradrag for lønnsrefusjoner har Luftfartstilsynet brukt 229,8 mill. kr på lønn og sosiale utgifter, jf. note 2, som gir en lønnsandel av driftsutgifter på 72 %. Husleien utgjør 23,4 mill. kr, se note 3. Reiseutgifter utgjør en vesentlig post på 20,8 mill. kr, jf. note 3.

Mellomværende med statskassen utgjorde per 31.12.2024 19,9 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 2025.



*Lars E. de Lange Kobberstad
Bodø, 14. mars 2025*

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 2024 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.

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*. Notene viser forskjellen mellom beløp Luftfartstilsynet har bokførte på eiendels- og gjeldskontoer i vår kontospesifikasjon (herunder saldo på kunde- og leverandørreskonto) 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 31.12.2024 (alle beløp i 1 000 kr)								
Utgiftskapittel	Kapittelnavn	Post	Postnavn	Not e	Samlet tildeling	Regnskap 2024	Mindreutgift	
1313	Luftfartstilsynet	01	Driftsutgifter	A, B	318 524	319 058	-534	
1540	Digitaliseringsdirektoratet	25	Medfinansieringsordning for digitaliseringsprosjekter	B		2 482		
1633	Nettoordning, statlig betalt MVA	01	Driftsutgifter			11 408		
<i>Sum utgiftsført</i>					318 524	332 948		
Inntektskapittel	Kapittelnavn	Post	Postnavn	Not e	Samlet tildeling	Regnskap 2024	Merinntekt	
4313	Luftfartstilsynet	01	Gebyrinntekter	B	150 500	151 858	1 358	
4313	Luftfartstilsynet	02	Refusjon av diverse utgifter	B		4 751	4 751	
5309	Tilfeldige inntekter	29	Ymse			378		
5700	Folketrygdens inntekter	72	Arbeidsgiveravgift			18 714		
<i>Sum inntektsført</i>					150 500	175 701		
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet						157 248		
Kapitalkontoer								
60047101	Norges Bank KK/innbetalinger						165 989	
60047102	Norges Bank KK/utbetalinger						-321 725	
713212	Endring i mellomværende med statskassen						-1 512	
<i>Sum rapportert</i>						0		
Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12)								
					31.12.2024	31.12.2023	Endring	
713212	Mellomværende med statskassen				-19 884	-18 372	-1 512	

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

Kapittel og post	Overført fra i fjor	Årets tildelinger	Samlet tildeling
131301	7 368	311 156	318 524

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

Kapittel og post	Stikkord	Merutgift/mindre utgift	Utgiftsført av andre iht. avgitte belastningsfullmakter	Merutgift/mindreutgift etter avgitte belastningsfullmakter	Merinntekter / mindreinntekter iht. merinntektsfullmakt	Omdisponering fra post 01 til 45 eller til post 01/21 fra neste års bevilgning	Sum grunnlag for overføring	Komp. For lønnsoppgjøret 2024*	Maks overførbart beløp**	Mulig overførbart beløp beregnet av virksomheten**
131301		-534		-534	6 108		5 575	5 656	21 299	5 656

*Kolonnen viser lønnskompensasjon på den enkelte budsjettpost for lønnsoppgjøret 2024 slik foreslått i departementenes omgrupperingsproposisjoner og slik disse fremgår av vedlegg 4 i Prop. 36 S (2024-2025). Nysaldering av statsbudsjettet 2024. Se årlig rundskriv R-2/2025 for mer detaljert informasjon.

** Maksimalt beløp som kan overføres er lønnskompensasjon pluss 5% av årets bevilgning på driftspostene 01-29, unntatt post 25, fratrukket lønnskompensasjon, eller sum av de siste to års bevilgning for poster med stikkordet "kan overføres". For poster uten stikkordet "kan overføres,

*** Mulig overførbart beløp er "Sum grunnlag for overføring", men maksimalt "Maks. overførbart beløp", og minimum "Kompensasjon for lønnsoppgjøret 2024". Se årlig rundskriv R-2/2025 for mer detaljert informasjon om mulig overførbart beløp.

Forklaring til bruk av budsjettfullmakter

Mulig overførbart beløp (alle beløp i 1 000 kr)

Luftfartstilsynet har i henhold til R-2/2025 søkt Samferdselsdepartementet om overføring av mulig overførbart beløp på kr 5 656. Luftfartstilsynet har ikke gjennomført lønnsoppgjør for 2024. Dette blir gjennomført og utbetalt i 2025. I henhold til R-2/2025 fra Finansdepartementet kan bevilgning i henhold til prop. 20 S (2024-2025) overføres til 2025. Det er knyttet en merinntektsfullmakt til kap. 4313, post 01 og 02. Merinntektene på i disse postene utgjorde i 2024 hhv. kr 1 358 og kr 4 751, til sammen utgjør merinntektene 6 108(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 3 126, og av denne er det brukt kr 2 482.

6.2.3 Bruk av fullmakter

Luftfartstilsynet har i tildelingsbrevet for 2024 mottatt følgende fullmakter:

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

Luftfartstilsynet har i 2024 inngått følgende nye kontrakter:

Inngåtte avtaler i 2024	Leveranse
Yne AS	Kjøp av konsulentbistand på utvikling av skjema i Altinn

6.2.4 Artskontorrapportering

Oppstilling av artskontorrapporteringen 31.12.2024 (alle beløp i 1 000 kr)			
	Note	2024	2023
Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Innbetalinger fra gebyrer	1	151 810	142 569
Andre innbetalinger	1	5 234	2 708
Sum innbetalinger fra drift		157 045	145 277
Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetalinger til lønn	2	229 834	217 301
Andre utbetalinger til drift	3	90 822	82 275
Sum utbetalinger til drift		320 656	299 576
Netto rapporterte driftsutgifter		163 611	154 299
Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Innbetaling av finansinntekter	4	49	31
Sum investerings- og finansinntekter		49	31
Investerings- og finansutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetaling til investeringer	5	1 357	3 544
Utbetaling av finansutgifter	4	13	6
Sum investerings- og finansutgifter		1 370	3 551
Netto rapporterte investerings- og finansutgifter		1 320	3 520
Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten			
Innbetaling av skatter, avgifter, gebyrer m.m.	6	15	114
Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten		15	114
Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler			
Grupplivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)		363	330
Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)		18 714	17 573
Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)		11 408	10 816
Netto rapporterte utgifter på felleskapitler		-7 669	-7 087
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet		157 248	150 617
Oversikt over mellomværende med statskassen			
Eiendeler og gjeld		2024	2023
Fordringer		325	365
Skyldig skattetrekk og andre trekk		-9 005	-10 087
Skyldige offentlige avgifter		-194	-171
Avsatt pensjonspremie til Statens pensjonskasse ⁶		-10 983	-8 461
Annen gjeld		-28	-19
Sum mellomværende med statskassen	7	-19 884	-18 373

⁶ 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

Note 1 Innbetalinger fra drift		
	31.12.2024	31.12.2023
Innbetalinger fra gebyrer	151 810	142 569
Sum innbetalinger fra gebyrer	151 810	142 569
Andre innbetalinger		
Annen driftsrelatert inntekt	5 235	2 708
Sum andre innbetalinger	5 235	2 708
Sum innbetalinger fra drift	157 045	145 277

Note 2 Utbetalinger til lønn		
	31.12.2024	31.12.2023
Lønn	195 543	185 266
Arbeidsgiveravgift	18 714	17 573
Pensjonsutgifter ⁷	19 707	17 526
Sykepenger og andre refusjoner (-)	-6 514	-5 644
Andre ytelser	2 384	2 580
Sum utbetalinger til lønn	229 834	217 301
Antall årsverk⁸	203	194

Note 3 Andre utbetalinger til drift		
	31.12.2024	31.12.2023
Husteie	23 469	22 669
Vedlikehold og ombygging av leide lokaler	106	105
Andre utgifter til drift av eiendom og lokaler	1 427	1 709
Reparasjon og vedlikehold av maskiner, utstyr mv.	0	7
Mindre utstyrsanskaffelser	1 197	1 036
Leie av maskiner, inventar og lignende	15 724	13 700
Kjøp av konsulenttenester	16 968	14 799
Kjøp av fremmede tenester	3 759	3 404
Reiser og diett	20 787	17 025
Kurs og konferanse	4 188	4 816
Øvrige driftsutgifter	3 199	3 004
Sum andre utbetalinger til drift	90 822	82 275

⁷Fra 2022 har SPK lagt om pensjonspremiemodellen for statlige virksomheter. Fra 1. januar 2022 betaler alle statlige virksomheter en virksomhetsspesifikk hendelsesbasert arbeidsgiverandel som del av pensjonspremien. At premien er virksomhetsspesifikk, betyr at den beregnes ut fra den enkelte virksomhets forhold. At den er hendelsesbasert, betyr at den tar hensyn til de faktiske hendelser i medlemsbestanden i virksomheten, slik at premiereserver er ajour i forhold til medlemmets opptjening. Medlemsandelen på to prosent av lønnsgrunnlaget er uendret. Pga forsinket lønnsoppgjør i staten har Luftfartstilsynet ikke gjennomført og utbetalt lønnsoppgjør, mens pensjonskostnaden hensyntar forventet pensjonsøkning.

Premiesatsen for arbeidsgiverandel utgjorde i 2024 10,7 prosent (arbeidsgiverandel av pensjonspremiem/pensjonsgrunnlaget i 2024 rapportert til SPK). For regnskapsåret 2023 utgjorde premiesatsen 10,4 prosent

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

Note 4 Finansinntekter og finansutgifter		
	31.12.2024	31.12.2023
<i>Innbetaling av finansinntekter</i>		
Renteinntekter	47	27
Valutagevinst	2	4
Sum innbetaling av finansinntekter	49	31
<i>Utbetaling av finansutgifter</i>		
Renteutgifter	1	1
Valutatap	12	5
Sum utbetaling av finansutgifter	13	6

Note 5 Utbetaling til investeringer og kjøp av aksjer		
	31.12.2024	31.12.2023
<i>Utbetaling til investeringer</i>		
Immaterielle eiendeler og lignende (lisenser og programvare)	55	1 014
Tomter, bygninger og annen fast eiendom (påkostning bygg)	0	610
Driftsløsøre, inventar, verktøy og lignende (Inventar, datamaskiner og servere)	1 302	1 920
Sum utbetaling til investeringer	1 357	3 544

Note 6 Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten		
	31.12.2024	31.12.2023
Tilfeldige og andre inntekter (Statskonto 530929)	15	114
Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten	15	114

Note 7 Sammenheng mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen				
Del A Forskjellen mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen				
		31.12.2024	31.12.2024	
		Spesifisering av bokført avregning med statskassen	Spesifisering av rapportert mellomværende med statskassen	Forskjell
Omløpsmidler				
	Kundefordringer	4 311	0	4 311
	Andre fordringer	325	325	0
	Sum	4 636	325	4 311
Langsiktig gjeld				
	Annen langsiktig gjeld	0	0	0
	Sum	0	0	0
Kortsiktig gjeld				
	Leverandørgjeld*	- 13 027	0	-13 027
	Skyldig skattetrekk og andre trekk	-9 005	-9 005	0
	Skyldige offentlige avgifter	- 197	-194	-3
	Annen kortsiktig gjeld	-27	-11 011	10 984
	Sum	-22 256	-20 210	-2 046
Sum		-17 620	-19 884	2 264



Riksrevisjonen

Vår saksbehandler
Catrine Spro 22241014
Vår dato
11.04.2025
Deres dato

Vår referanse
2024/00646-79
Deres referanse

LUFTFARTSTILSYNET
Postboks 243
8001 BODØ

Revisjon av årsregnskapet for Luftfartstilsynet 2024

Vedlagt følger revisjonsberetningen for Luftfartstilsynets årsregnskap for 2024.

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, samt vår uttalelse om "Øvrig informasjon i årsrapporten". Denne revisjonsberetningen omfattes ikke av bestemmelsen om utsatt offentlighet jf. rrevl (2024) § 7-4.

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

Etter fullmakt

Åse Kristin Berglihn Hemsén
ekspedisjonssjef

Kari Frisvold Kay
avdelingsdirektør

Brevet er godkjent og ekspedert digitalt.

Vedlegg: Revisjonsberetning

Liste over kopimottakere:

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET



Riksrevisjonen

LUFTFARTSTILSYNET

Org. Nr.: 981105516

Riksrevisjonens beretning

Konklusjon

Riksrevisjonen har revidert årsregnskapsoppstillingene for Luftfartstilsynet for regnskapsåret 1. januar - 31. desember 2024. Årsregnskapsoppstillingene består av oppstilling av bevilgnings- og artskontorrapportering og noter, herunder sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Oppstilling av bevilgnings- og artskontorrapporteringen viser at 157 248 000 kroner er rapportert netto til bevilgningsregnskapet.

Etter Riksrevisjonens mening

- oppfylder årsregnskapsoppstillingene gjeldende krav, og
- gir årsregnskapsoppstillingene et dekkende bilde av virksomhetens disponible bevilgninger, inntekter og utgifter for 2024 og kapitalposter per 31. desember 2024, 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 og styret 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 et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil.

Det overordnede departementet har det overordnede ansvaret for at virksomheten rapporterer relevant og pålitelig resultat- og regnskapsinformasjon og har forsvarlig 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 bevilgningsreglementet, gjennomfører vi utvalgte revisjonshandlinger for å kunne uttale oss om hvorvidt det er vesentlige brudd på bevilgningsreglementet.
- evaluerer vi den samlede presentasjonen, strukturen og innholdet i årsregnskapsoppstillingene, 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 det overordnede departementet om funn og svakheter.

Oslo, 11. april 2025

Etter fullmakt

Åse Kristin Berglihn Hemsén
ekspedisjonssjef

Kari Frisvold Kay
avdelingsdirektør

Beretningen er godkjent og ekspedert digitalt.

Rettelse i årsrapporten

I Luftfartstilsynets årsrapport 2024 ble det i kapittel 4.4 (Personalmessige forhold – HMS/Arbeidsmiljø), på side 29, oppgitt feil tall for sykefravær. Korrekt legemeldt sykefravær for 2023 er **6,7 % for kvinner og 3,6 % for menn**, ikke 9,2 % for kvinner og 3,8 % for menn.

Denne rettelsen endrer ikke vurderingene eller konklusjonene i rapporten. Vi beklager feilen og ber brukerne merke at denne noten er en del av rapportens korleksjon.