



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortingets kontroll- og konstitusjonskomité
Stortinget
Karl Johans gate 22
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

16/1732-

28.09.2016

Spørsmål vedr. ressursituasjonen i LT - Tilleggsspørsmål

Jeg viser til brev av 22. september 2016 fra Kontroll- og konstitusjonskomiteen, som oppfølging til mitt svarbrev av 1. september.

Kontroll- og konstitusjonskomiteen viser til uttalelser i Luftfartstilsynets årsrapporter for 2014 og 2015, og har stilt følgende oppfølgingsspørsmål:

- 1. Kan statsråden forklare hvorfor en så klar melding i Luftfartstilsynets årsrapport for 2015 ikke førte til en orientering og forslag til prioritering av aktivitet og nødvendige bevilgninger ved Stortingets behandling av Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2016?*

Jeg anser det som svært viktig å ivareta sikkerheten i samferdselssektoren. Innen luftfarten er Luftfartstilsynet en av mange aktører som har en rolle i det arbeidet. Luftfartstilsynets hovedoppgave er å være en aktiv pådriver for en sikker og samfunnsnyttig luftfart. Operatørene har et selvstendig ansvar for å ivareta flysikkerheten. Luftfartstilsynets jobb er blant annet å føre tilsyn med om de etterkommer kravene i regelverket.

I tråd med forskrift 10. desember 1999 er Luftfartstilsynet delegert ansvaret etter luftfartsloven for å vurdere og følge opp flysikkerheten, herunder å føre tilsyn med aktørene i norsk luftfart. Det er opp til Luftfartstilsynet, innenfor rammen av instruks og tildelingsbrev, hvordan de organiserer sitt arbeid, hvilke prioriteringer de gjør og hvilken metodikk de tar i bruk i sitt daglige virke.

Luftfartstilsynet melder at de driver flysikkerhetsarbeid på mange nivåer hvor tilsynsaktiviteten bare er en del av dette arbeidet. Tilsynet melder selv at de gjennom arbeidet med Flysikkerhetsforum for operatører av innlandshelikoptre (FsF) oppnår betydelig effekt på området innlands helikopter. Jeg anser at Luftfartstilsynet må ha fleksibilitet og faglig integritet til å selv kunne justere kursen og doseringen i sitt arbeid basert på den aktuelle situasjonen og de langsiktige strategier.

Gjennom etatsstyringsdialogen mellom Samferdselsdepartementet og Luftfartstilsynet diskuteres situasjonen både i Luftfartstilsynet og i sektoren. Jeg er forsikret om at flysikkerheten er tilfredsstillende ivaretatt. Luftfartstilsynet har også orientert om en stram budsjettssituasjon, og hvilke tiltak de har iverksatt og/eller planlagt for å håndtere situasjonen og effektivisere driften. Jeg har full tillit til at Luftfartstilsynet foretar de prioriteringer som er nødvendige for at flysikkerheten ivaretas.

Jeg har derfor ikke funnet det nødvendig å gå tilbake til Stortinget for å be om ytterligere midler til Luftfartstilsynet utover det som ble lagt fram i Prop 1 S (2015-2016).

Luftfartstilsynet må fortsette arbeidet med effektivisering. Luftfartstilsynets tilsynsaktiviteter er fullt ut finansiert gjennom gebyrer som betales av aktørene i luftfarten. Som omtalt i Prop. 1 S (2015-2016), uttrykker markedet en forventning om at Luftfartstilsynet må fortsette arbeidet med effektivisering, for å bidra til å holde gebyrnivået så lavt som mulig.

Jeg merker meg med tilfredshet at Luftfartstilsynet nå rapporterer at de etter å ha gjennomført effektiviseringstiltak og omprioriteringer, har kunnet omdisponere om lag 6 millioner kr i 2016.

Kontroll- og konstitusjonskomiteen har vært spesielt opptatt av Luftfartstilsynets tilsynsaktivitet. I 2016 ser tilsynsaktiviteten ut til å være i henhold til plan, noe som viser at 2015 ikke representerer den generelle situasjonen for Luftfartstilsynets tilsynsaktivitet. Luftfartstilsynet går gradvis over til risikobasert tilsyn, som gjør at de kan rette innsatsen mot områder hvor behovet og sikkerhetsgevinsten er størst, og har helt nylig vedtatt en ny organisasjonsmodell som skal forbedre situasjonen for planlegging og ressursutnyttelse i forbindelse med tilsynsaktivitet.

Kontroll- og konstitusjonskomiteen har også vært spesielt opptatt av situasjonen for innlands helikopter. For innlands helikopter er det ifølge Luftfartstilsynet planlagt og gjennomført vesentlig flere tilsyn i 2016 enn i 2014 og 2015. Nytt av året er at man også gjennomfører uanmeldte sekundærbase- og feltinspeksjoner. Luftfartstilsynet melder at de nå har tilstrekkelig inspektørkapasitet på helikopterområdet etter stor personellutskifting i 2015.

Som nevnt ovenfor har jeg full tillit til at Luftfartstilsynet løpende vurderer situasjonen i sektoren og gjør sine faglige vurderinger om hvordan sikkerheten i luftfarten best mulig ivaretas. Der hvor Luftfartstilsynet ser at annen aktivitet enn det tradisjonelle tilsynet kan gi bedre effekt, vil dette kunne bety at tilsynet gjennomføres gjennom alternativ metodikk og ikke i henhold til den opprinnelige planen. Endrede forutsetninger og/eller hvis utvikling hos

tilsynsobjektene er negativt i løpet av året, vil også kunne bidra til variasjon i antall gjennomførte tilsyn i forhold til planen. Det overordnede viktige målet for meg er at sikkerheten ivaretas, og det er som nevnt tema i våre kontaktpunkter med Luftfartstilsynet.

- 2. I 2015 var det planlagt nærmere 800 tilsyn, mens det ble gjennomført bare 630. Tilsyn står sentralt i Luftfartstilsynets arbeid og mange tilsyn fører til melding om avvik som må rettes opp. Tilsynene har altså en viktig funksjon. Kan statsråden konkret liste opp de 170 tilsynene som var planlagt gjennomført i 2015 med sted, eier og funksjon for tilsynsstedet, og når de samme stedene sist hadde tilsyn?*

I vedlegget har Luftfartstilsynet listet opp internt planlagte tilsyn som ikke ble gjennomført i 2015.

Luftfarten er i sterk endring. Luftfartstilsynet har et bredt spekter av oppgaver i sitt flysikkerhetsarbeid. Tilsynsvirksomhet, i form av stedlige tilsyn/revisjoner, er bare én av flere aktiviteter i et balansert og effektivt flysikkerhetsarbeid.

Som nevnt over er arbeidet med planlegging og gjennomføring av tilsyn, etter det jeg får opplyst fra Luftfartstilsynet, en dynamisk prosess der krav i regelverk, ressurser, risikovurderinger og endringer i den aktuelle situasjonen påvirker den faktiske gjennomføringen.

- 3. Offshore helikoptertransport er krevende. Bransjens egen sikkerhetsstudie fra 2010, hvor blant annet SINTEF var med, bad om økt tilsynsaktivitet. Hvordan er denne rapporten konkret fulgt opp overfor de tilsynssteder som har offshore helikopteraktivitet?*

I Samferdselsdepartementets tildelingsbrev til Luftfartstilsynet for 2016, fremgår det at det er en høyt prioritert oppgave for Luftfartstilsynet å følge opp utfordringer knyttet til offshore- og innlands helikopter.

På området offshore helikopter har det vært gjennomført flere større utredninger som direkte og indirekte adresserer utfordringer, risikofaktorer og tilrådninger for dette segmentet, slik som Helicopter Safety Study (HSS) 1, 2 og 3, samt NOU 2001:21, NOU 2002:17. Etter at HSS-3 ble gitt ut i 2010, har petroleumsnæringen, helikopterbransjen, myndigheter og fagforeninger jobbet samlet og individuelt for å følge opp tilråkningene.

Innenfor mitt ansvarsområde er det Luftfartstilsynet, og Luftfartstilsynet i rollen som leder og pådriver i Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel, som har hatt det primære ansvaret for oppfølgingen. HSS-3 har vært ett av elementene i Luftfartstilsynets arbeid med flysikkerhet innen segmentet offshore helikopter.

Etter studien i 2010 har det vært en stor utvikling innen regelverk, kompetanse, metodikk og oppfølging av helikopteroperatørene. Innføring av nytt felleseuropeisk operativt

luftfartsregelverk (forordning 965/2012, EU OPS) i 2014 innebar et vesentlig løft for kravene til aktørene og luftfartsmyndighetene på offshoreområdet.

Jeg er kjent med at Luftfartstilsynet har lagt ned et omfattende arbeid i å følge opp helikopteroperatørene og disse aktørenes implementering av regelverket, og at Luftfartstilsynet målrettet har tilført inspektørene økt kompetanse for å sikre at inspeksjonene på offshoreområdet utføres effektivt og med høy grad av kvalitet.

Hvis kontrollkomiteen ser behov for ytterligere informasjon om oppfølgingen av denne rapporten, vil jeg be Luftfartstilsynet om lage en utfyllende rapport om dette. Luftfartstilsynet har meldt om at dette er et omfattende arbeid som vil ta noe tid.

Når det gjelder landingsplasser offshore, bistår Luftfartstilsynet Sjøfartsdirektoratet og Petroleumstilsynet som er ansvarlige myndigheter.

Med hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Ketil Solvik-Olsen', is written over the printed name.

Ketil Solvik-Olsen

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.