



Statsråden

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

Deres ref
2025/2101

Vår ref
25/3243-

Dato
24. juni 2025

Svar på oppfølgingsspørsmål - tilsyn i luftfarten

Jeg viser til brev av 17. juni 2025 fra kontroll- og konstitusjonskomiteen, som oppfølging til mitt svarbrev av 10. juni 2025.

Spørsmål 1:

«I svaret viser statsråden til at det i Samferdselsdepartementets Prop. 1 S (2022-2023) og Prop. 1 S (2023-2024) er opplyst at «alle lovpålagte tilsyn ble gjennomført», og at «Luftfartstilsynet bekrefter for øvrig at tilsynet er i overensstemmelse med det felleseuropeiske regelverket for årene 2021 og 2022, og at rapporteringen derfor medfører riktighet for disse årene». I Safetecs rapport «Utredning – Luftfartstilsynets kapasitet til risikobasert tilsyn» fra mars 2025, viser til at EASAs tilsyn med Luftfartstilsynet i 2022 hvor et av funnene er *«ingen inspeksjoner ble gjennomført under flyging («flight inspection») for innlands helikopteroperatører»*. EASA klassifiserer dette som et regelverksbrudd som må rettes opp.

Hvordan stemmer dette overens med rapporteringen i Prop. 1 S (2022-2023) og Prop. 1 S (2023-2024) om at «alle lovpålagte tilsyn ble gjennomført»?

Svar:

I forbindelse med rettebrevet som ble sendt til Stortinget 2. juni 2025, og basert på spørsmål fra kontroll- og konstitusjonskomiteen 6. juni samt spørsmål til skriftlig besvarelse fra stortingsrepresentant Erlend Larsen 5. juni, ba jeg Luftfartstilsynet om en grundig redegjørelse for sin rapportering også for årene 2021 og 2022.

Som det opplyses om i Samferdselsdepartementets Prop. 1 S (2022-2023), Prop. 1 S (2023-2024), og i mitt svar til kontroll- og konstitusjonskomiteen 10. juni, påvirket koronapandemien tilsynsaktiviteten. Luftfartstilsynet har opplyst at tilsynet, i likhet med øvrige nasjonale

Luftfartstilsyn i Europa og også Europakommisjonens flysikkerhetsbyrå, EASA, måtte tilpasse tilsynsplanene for 2020, 2021 og delvis for 2022 for å hensynta redusert aktivitet i markedet og smittevernsrestriksjoner. Disse særskilte forholdene gjør det mindre relevant å sammenligne aktiviteter som var planlagt for denne perioden opp mot de ordinære regelverkskravene. EASA ga en rekke anbefalinger for å bistå myndighetene og luftfartsindustrien i pandemiårene. For å kunne opprettholde luftfartsaktivitet i Norge samtidig som det var smittevernsrestriksjoner, ga Luftfartstilsynet nødvendige unntak til tilsynsobjekter i samsvar med EASAs ordninger. Dette knyttet seg spesielt til krav rundt trening av personell og krav til fysisk verifikasjon for å forlenge en godkjenning.

Blant annet som følge av unntaksbestemmelsene fastsatt av EASA for pandemiårene, vurderer Luftfartstilsynet at de var i tråd med felleseuropeisk regelverk i årene 2021 og 2022, og at rapporteringen i Samferdselsdepartementets Prop. 1 S (2022-2023) og Prop. 1 S (2023-2024) er riktig. I pandemiperioden ble tilsynene hovedsakelig gjennomført som fjerntilsyn, gjennomgang av dokumentasjon og digitale møter. I 2022 var EASA på tre ordinære tilsyn hos Luftfartstilsynet, hvorav ett var på flyoperativt område og de andre var hhv. på ANS (Air Navigation Services) og på Luftfartstilsynets styringssystem (SYS).

Om innholdet i avvik på flyoperativt område i 2022 og hvordan avvikene ble lukket

Systemet for å sikre at vi har et akseptabelt flysikkerhetsnivå i luftfarten er bygget opp slik at tjenesteyterne, for eksempel et flyselskap, selv er ansvarlige for å følge kravene i regelverket. Luftfartstilsynet fører tilsyn med tjenesteyterne i norsk luftfart, for å kontrollere om de følger regelverket. EASA fører tilsyn med de nasjonale tilsynsmyndighetene, som i Norge er Luftfartstilsynet, for å verifisere at europeisk regelverk er implementert og at det håndheves. Som jeg viste til i mitt tidligere svar til komiteen, er det ikke unormalt at det avdekkes avvik fra det omfattende og detaljerte regelverket.

Systemet for å håndtere avvik er det samme når Luftfartstilsynet avdekker avvik hos et flyselskap, som når EASA avdekker avvik hos Luftfartstilsynet. Avvik blir håndtert gjennom at det utarbeides en tiltaksplan. Avviket lukkes ved å gjennomføre tiltakene i tiltaksplanen innenfor fastsatte tidsfrister. Når avviket er lukket blir den som det er ført tilsyn med ansett for å være i overensstemmelse med regelverket. Det vanlige er at en tjenesteyter kan fortsette å operere til tross for at det blir avdekket avvik, så lenge det utarbeides en godkjent tiltaksplan. Hvis det avdekkes avvik som kan føre til umiddelbar fare for flysikkerheten, har Luftfartstilsynet fullmakt til å iverksette umiddelbare tiltak for å kunne opprettholde flysikkerheten og driften, og om nødvendig pålegge operatøren å avbryte operasjonen. EASA kan også pålegge medlemsstater ekstraordinære tiltak ved alvorlige avvik, men Norge har så langt ikke vært i en slik situasjon.

EASA gjennomførte, som nevnt over, tre tilsyn med Luftfartstilsynet i 2022. Det ene var på det flyoperative området, som er det spørsmålene fra kontroll- og konstitusjonskomiteen omhandler. EASA avdekket flere avvik, hvorav ett av disse omfattet tolkning av regelverket. Luftfartstilsynet har opplyst at tilsynet frem til EASA-avviket i 2022 hadde tolket regelverket slik at kravet om «flight inspections», som innebærer at inspektøren(e) fra Luftfartstilsynet

skal være om bord under flygning, kun gjaldt for kommersielle ruteflyvninger med passasjerer. For innlands helikopteroperasjoner tolket Luftfartstilsynet regelverket slik at «flight inspections» kunne gjennomføres som en kombinasjon av dokumentgranskning, observasjon av flygning fra bakken og rampinspeksjoner. Da EASA ga Luftfartstilsynet avvik for denne tolkningen av regelverket, anerkjente Luftfartstilsynet EASA sin tolkning, og utarbeidet en tiltaksplan for å lukke avviket. EASA godkjente tiltaksplanen. Luftfartstilsynet lukket avviket i 2022 ved å gjennomføre tiltakene i den EASA-godkjente tiltaksplanen, som var å endre prosedyrene for hvordan «flight inspections» skal gjennomføres for innlands helikopter. Tidsfristen for gjennomføring var 31. mars 2023. Luftfartstilsynet vurderte at de var i overenstemmelse med det felleseuropeiske regelverket knyttet til «flight inspections» for innlands helikopter frem til avviket fra EASA ble gitt. Luftfartstilsynet presiserer for øvrig at det ikke er uvanlig at EASA-regelverket blir tolket ulikt mellom EØS-medlemslandene, men at det også er vanlig å anerkjenne EASAs tolkning når den foreligger.

I 2023 gjennomførte EASA tre tilsyn med Luftfartstilsynet på hhv. luftdyktighet, operativ utdanning og flymedisin. I 2024 gjennomførte EASA ett tilsyn med Luftfartstilsynet på området flyplass. I løpet av EASA-tilsynene i de tre årene 2022, 2023 og 2024 ble det funnet til sammen 55 avvik hos Luftfartstilsynet. Kun ett av disse avvikene ble ansett som et alvorlig avvik (Immediate Security Concern) hvor Luftfartstilsynet ga et umiddelbart flyforbud for en pilot. Luftfartstilsynet vurderer at både antallet avvik og omfanget av avvikene ikke er unormalt. Jeg vil i etatsstyringsdialogen ha tett dialog med Luftfartstilsynet for å sikre at de har en god plan for å lukke alle åpne avvik innenfor tidsfristene.

Spørsmål 2:

«Safetec skriver i rapporten følgende om kompetansebehovet i Luftfartstilsynet:

«I et intervju er det redegjort om en intern kartlegging av hva inspektørene vurderer som minimum tidsbruk på tilsynsoppgavene, gitt tildelte selskapsportefølje og at oppgaver utføres i overenstemmelse med intensjonen i prosedyrer og regelverk. Kartleggingen avdekker en differanse mellom minimum estimert tidsbruk og tilgjengelige timer i størrelsesorden 1400 timer. Et annet anslag er at seksjonen trenger 5-7 stillinger totalt for å kunne imøtekomme minstekravene i regelverket.»

Hvilke tiltak er iverksatt for å sikre at Luftfartstilsynet har tilstrekkelig bemanning til å kunne imøtekomme minstekravet i regelverket?»

Svar:

Safetec-rapporten gjelder innlands helikopter, som ligger innenfor flyoperativt område. Samferdselsdepartementet har i sin oppfølging av utredningen fra Safetec tatt opp funnene i rapporten i etatsstyringsdialogen med Luftfartstilsynet. Departementet har understreket at det forventer at Luftfartstilsynet følger opp funnene i rapporten, herunder har tiltak og konkrete oppfølgingspunkter for blant annet intern styring, som trekkes spesielt frem i rapporten. Videre har departementet understreket at Luftfartstilsynet må redegjøre for forhold som har betydning for hvordan tilsynet gjennomfører sine oppgaver og når de målene som er satt.

Luftfartstilsynet opplyser om at de etter at rapporten forelå, har nedsatt en intern gruppe som jobber med oppfølging av problemstillingene som redegjøres for i rapporten. Departementet vil følge opp dette i etatsstyringsdialogen fremover.

Det er flere forhold i denne saken som jeg vil følge opp nærmere. Til tross for at Luftfartstilsynet vurderer å være i tråd med felleseuropeisk regelverk i årene 2021 og 2022, er tilsynsvirksomheten, slik jeg redegjorde for i mitt svar til komiteen 10. juni, ikke i tråd med regelverket verken i 2023 eller i 2024, og Luftfartstilsynet har også i 2025 utfordringer med å dekke alle regelverkskrav med tilsynene som er planlagt.

For å umiddelbart bedre ressursituasjonen på det flyoperative området i Luftfartstilsynet har Stortinget i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett 2025 bevilget 4 mill. kroner. Luftfartstilsynet har forsikret om at de har satt i gang prosessen med å rekruttere flyoperative inspektører, og at de undersøker muligheter for å leie inn denne type kompetanse fra Norge eller fra andre land.

Videre vurderer jeg at det er behov for en helhetlig gjennomgang av finansieringen av Luftfartstilsynet for å sikre at de har tilstrekkelige ressurser fremover. Tilsyn med luftfarten skal i utgangspunktet være selvfinansiert i henhold til retningslinjene i Finansdepartementets rundskriv R-112/15. I dag er om lag 50 % av driftsutgiftene til Luftfartstilsynet finansiert av næringen gjennom gebyrer. Det ble i gebyrforskriften for 2025 gjort en omlegging i gebyrstrukturen til blant annet luftfartsselskaper (§24 AOC), slik at gebyrene til operatørene i større grad reflekterer tilsynskostnaden de genererer for tilsynet. Samferdselsdepartementet har videre gitt Luftfartstilsynet et oppdrag i supplerende tildelingsbrev nr. 1 for 2025 å gjøre en gjennomgang av hele gebyrområdet. Oppdraget skal danne grunnlag for forslag til gebyrforskriften i 2026 og 2027, og omfatter også en gjennomgang av hvilke oppgaver som dekkes av dagens gebyrsatser sett opp mot bestemmelsene i rundskriv R-112/15. Luftfartstilsynet skal i gjennomgangen også vurdere om det er mulig og hensiktsmessig å innføre en sektoravgift for enkelte områder.

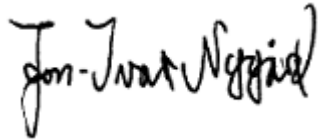
Jeg orienterte i mitt svar av 10. juni til kontroll- og konstitusjonskomiteen også om noen av tiltakene som Luftfartstilsynet iverksatte i 2023 for å sikre tilstrekkelig bemanning på flyoperativt område. Blant annet leide Luftfartstilsynet inn en pensjonert medarbeider som skal arbeide ut 2025 for å dekke sykefravær, og Luftfartstilsynet omprioriterte i 2023 en stilling for å ansette til flyoperativt fagområde. Tilsvarende omprioritering av ressurser er gjort i 2025. Det er også igangsatt organisatoriske endringer og tiltak for å styrke kompetanseplanlegging og fleksibilitet, blant annet gjennom en ny prosess for ressursallokering og forbedret planlegging av tilsynsaktivitet. Jeg har også fulgt opp det jeg skrev i svarbrev til komiteen gjennom supplerende tildelingsbrev til Luftfartstilsynet av 24. juni, hvor jeg forventer at de tar umiddelbare grep for å sikre at tilsynet utfører sine oppgaver på det flyoperative området i tråd med felleseuropeisk regelverk.

Avsluttende bemerkninger

Jeg kommer nå til å sette i gang en helhetlig gjennomgang av Luftfartstilsynets virksomhet for å sikre at de har ressurser og kompetanse til å ivareta sine nøkkelfunksjoner fremover.

Flysikkerheten i norsk luftfart skal være høy. Jeg er derfor tilfreds med at Luftfartstilsynet bekrefter at flysikkerheten i Norge er akseptabel¹.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive, flowing style.

Jon-Ivar Nygård

¹ Akseptabelt er det faguttrykket som brukes i det felleseuropeiske regelverket om flysikkerhet