



Luftfartstilsynet
CIVIL AVIATION AUTHORITY - NORWAY

Tertialrapport 2. tertial - 2015

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

(J.fr. Instruks for Luftfartstilsynet av 12. juni 2009)

1 Innholdsfortegnelse

2	Leders beretning.....	2
3	Årets aktiviteter og resultater	3
3.1	Flysikkerhet	3
3.1.1	Flyoperativt område	3
3.1.2	Teknisk område	5
3.1.3	Flymedisinsk område.....	6
3.1.4	Arbeidsforhold i luftfarten	6
3.1.5	Flyplass – og flysikring	6
3.1.6	Security.....	8
3.1.7	Økonomisk tilsyn	8
3.1.8	State Safety Programme.....	9
3.1.9	Andre forhold - arbeid med RPAS-forskrift	10
3.2	Samfunnssikkerhet og beredskap	10
3.3	EØS-arbeid.....	11
3.4	Samfunnsnytte	11
3.5	Ressurser, rammefaktorer og effektivitet.....	13
3.6	Kompetanse.....	13
4	Økonomi	14
4.1	Oversikt over bruken av bevilgningene hittil i år	14
4.2	Prognose for bruken av bevilgningene for hele budsjettåret	15

Vedlegg:

1. Målstruktur 2015, kort status
2. Antall tilsyn for tertialet
3. Oppfølging av rapporter og tilrådninger fra havarikommisjonen
4. Sikkerhetsinformasjon basert på innrapporterte ulykker og hendelser

2 Leders beretning

Sikkerhetstilstanden i norsk luftfart er vurdert til å være tilfredsstillende også etter andre tertial 2015. Til tross for sterk konkurranse og store behov for omstillinger klarer norske og skandinaviske selskaper å balansere konkurranseevne og sikkerhet på en god måte.

Vi har så langt i 2015 ikke hatt ulykker med kommersiell luftfart i Norge. Tar vi hensyn til all luftfart, inkludert RPAS, har det totalt sett vært 14 ulykker så langt i år. Videre har det vært tre alvorlige hendelser med privatfly, fem med kommersiell helikopter og en med kommersielt fly.

Innenfor helikopter offshore har vi erfart utfordringer som er knyttet til eierstruktur. Et par av operatørene innen offshore tilhører store multinasjonale selskaper med utenlandske eiere. Disse selskapene har virksomhet i flere land, og de kan ha eiere utenfor EASA området. Eierne ønsker harmonisering av virksomhetene, og de stiller gjerne store krav til lønnsomhet. Alt i alt legger dette et stort press på operatørene, og oppfølging fra oss som tilsynsmyndighet er krevende.

I august ble en flybesetning fra Air Baltic stoppet av politiet i en promillekontroll som viste at flertallet av besetningen var påvirket av alkohol. Luftfartstilsynets vurdering så langt har vært at det er en god tilstand i norske luftfart hva bruk av rusmidler angår. På den annen side må vi erkjenne at vi har et litt for dårlig erfaringsmateriale til å være helt sikre på vårt standpunkt. Luftfartstilsynet har derfor startet en utredning for å skaffe seg et bedre bilde av tilstanden, og for å kunne vurdere eventuelle nye tiltak.

EASAs standardiseringsinspeksjon av flysikringsområdet (ANS/ATM) fant sted i mai. Dette var første inspeksjon av Luftfartstilsynet etter at EASA sitt kompetanseområde ble utvidet til å omfatte ANS/ATM. Det var relativt mange funn, men det må ses i sammenheng med at det var første inspeksjon. Det var mye lærdom å trekke ut av inspeksjonen og arbeidet med å følge opp avvikene er i gang.

Luftfartstilsynet har fortsatt arbeidet med et flysikkerhetsprogram(SSP). Det har blitt jobbet videre med flysikkerhetsmål og risikobasert tilsyn. I tillegg har vi besluttet å opprette en Safety Risk Management (SRM) funksjon. SRM skal være en fellesfunksjon i tilsynet og ha som oppgave å gjøre risikoanalyser basert på innsamlet informasjon, bidra til et felles situasjonsbilde og foreslå sikkerhetstiltak. Vi mener denne funksjonen vil være et viktig bidrag til å forbedre sikkerhetsarbeidet i Luftfartstilsynet.

Som beskrevet i forrige tertialrapport har Luftfartstilsynet en betydelig utfordring hva ressurser angår. Vi har derfor arbeidet videre med effektivisering av virksomheten. Vi har lagt både et kort – og langsiktig perspektiv til grunn. Vi arbeider med flere tiltak som skal få effekt i 2016, mens en større gjennomgang av langsiktige mål skal danne grunnlag for et bedre og mer effektivt luftfartstilsyn på sikt. Digitalisering vil stå sentralt i arbeidet. Inntil effektiviseringstiltakene får effekt vil vi måtte prioritere oppgavene nøyer for å kunne overholde budsjetttrammene.

Vår økonomi er meget stram for 2015 og alle avdelingene har måttet forholde seg til kutt i budsjetttrammene i løpet av året. Vi styrer mot null i totalbudsjettet, men med en risiko for at enkelte kostnader blir høyere enn planlagt og dermed utløse behovet for å ta i bruk overskridelsesfullmakten. Ressurssituasjonen gjør at oppgavene etter vår vurdering ikke blir fullt ut løst, og at virksomheten i 2015 ikke er bærekraftig på sikt.

3 Årets aktiviteter og resultater

3.1 Flysikkerhet

3.1.1 Flyoperativt område

Luftfartstilsynets tilsynsaktivitet på fly-operativt område viser som hovedtrekk at sikkerheten blant norske luftfartsoperatører er tilfredsstillende. Det er ingen vesentlige endringer i tilstandsbildet fra første tertial i år.

Det er fortsatt fokus på å redusere kostnader hos de kommersielle aktørene. Luftfartstilsynet følger utviklingen nøye og har tatt nye initiativ for å følge opp enkelte operatører tettere enn før. Det skjer både i form av hyppigere oppfølgingsmøter, og ved at vi fører en tettere dialog med ansvarlige på flere nivåer. Denne utviklingen er et konkret eksempel på at metodene Luftfartstilsynet anvender dreier seg gradvis mot dialog/formidling (safety promotion) sammenlignet med «tradisjonell» tilsynsvirksomhet. Her kommer intensjonene i SSP til syne i praksis.

Vi har så langt ikke kunnet se at konkurransesituasjonen og kontinuerlige endringer hos aktørene slår negativt ut for flysikkerheten. Sikkerhetsfokuset i markedet virker således å være sterkt.

På flyoperativt områder er Luftfartstilsynet inne i en periode med stor utskiftning av inspektører grunnet pensjons-avganger. Etersom inspektørene går gjennom en 18-24 måneders opplæringsperiode, vil avdelingens kapasitet være noe redusert inntil de nye inspektørene er ferdig med sin opplæring. For å kompensere for dette vil vi øke fokus på god planlegging og prioritering av oppgaver.

Luftfartstilsynet jobber systematisk med utvikling av metodikk og oppgaver i risikobasert tilsyn (se omtale under punkt 2.1.8 - SSP). Som en del av utviklingsarbeidet prøver vi ut deler av dette blant annet med alternative verktøy som støtte i tilsynsoppgavene. På flyoperativt område har vi lagt inn nye kontrolloppgaver sammenlignet med tidligere tilsynsmetodikk. Vi får nå en grundigere gjennomgang av hele tilstanden hos operatørene. Ved dette kan vi se trender og bedre vurdere hvor innsatsen bør settes inn.

I perioden har vi gjennomført tilsyn med flyskoler, teoriskoler og simulatorer i store trekk etter årsplanen. Sikkerhetsnivået er tilfredsstillende ut i fra statistikk på faktiske hendelser, samt våre egne observasjoner. Samtidig opplever vi et meget lavt antall innrapporterte hendelser ift aktivitetsnivået på enkelte flyskoler. Dette gir oss grunn til å anta at det er en viss underrapportering. Vi vil derfor kommunisere mer og tydeligere med ansatte og flyelever på skolene, for å sette fokus på viktigheten av å rapportere om uønskede luftfartshendelser. Dette vil gi alle relevante aktører en mulighet til å lære av avvik/hendelser, og oppdage uheldige trender så tidlig som mulig.

Selv om innføringen av et felleseuropeisk regelverk i utgangspunktet skulle tilsi enklere, raskere og mer enhetlig behandling av saker knyttet til flygersertifikater, oppleves realitetene noe annerledes. Regelverket med veiledninger kan være både generelt og komplekst, og derfor krevende å tolke. Internt arbeider vi kontinuerlig med å heve den forvaltningsmessige kvaliteten gjennom økt kompetanse og bedre systematikk. Samtidig ber vi europeiske luftfartsmyndigheter (EASA) om avklaringer når nødvendig. Enkelte ganger får vi en avklarende respons, men ofte kan svaret være at tolkning er opp til det enkelte lands myndigheter. Vi søker nå primært å avstemme dette gjennom det skandinaviske samarbeidet innen fagområdet, eller andre mulige faglige fora for diskusjoner og

avstemming. Vi ønsker i utgangspunktet færrest mulige «særnorske» tolkninger for å sikre likebehandling av sertifikatinnehavere og organisasjoner så lenge det skjer innenfor akseptable sikkerhetsmessige rammer.

I forbindelse med innføring av nye operative EASA regler for privatflyging, er det utarbeidet informasjonsmateriell om hvordan kostnader kan deles mellom privatpersoner. Fartøysjefen eller operatøren av flyet er normalt ansvarlig for å betale for kostnadene ved drift av et luftfartøy, men dersom det er en privat flyging kan de direkte kostnadene deles mellom alle om bord. Lempelsen i regelverket medfører også at det er mulig å annonsere kostnadsdeling, noe som antas å bidra til økt aktivitet innenfor allmennfly-segmentet.

Det er utarbeidet informasjonsmateriell sammen med teknisk avdeling for bruk av elektronisk utstyr om bord i private luftfartøy. Målet er å informere markedet om hvordan elektronisk utstyr kan benyttes i tråd med gjeldende regelverk uten negativ påvirkning på flysikkerheten.

Ny forskrift for flyoppvisning ble publisert i mai 2015. Regelverket er omfattende, men det er vurdert som nødvendig siden denne type operasjoner er høyrisikokooperasjoner. Samtidig er det innført krav til særskilt trening etter godkjent program. Det er gjennomført møte med Sverige, Danmark, Finland og Latvia i forbindelse med innføring av europeiske regler for privatflyging. Hensikten var å drøfte felles tolkning og forståelse av regelverket, samt kartlegging av eventuelle negative konsekvenser av regelverket. Revidert versjon av VFR guiden for utenlandske flygere ble publisert i mai 2015. Vi mener at dette bidrar til at utenlandske privatflygere får bedre forutsetninger til å operere sikrere under norske forhold. Det er holdt møte med markedet vedrørende effektivisering av eksamensordningen for privatflyging. På bakgrunn av dette er det iverksatt flere tiltak for å heve kvaliteten på eksamen og øke tilgjengeligheten for gjennomføring av eksamen.

På helikopterområdet har det vært jobbet med en liste over høyrisikokooperasjoner innen SPO¹. Denne listen er blant annet basert på innspill fra industrien. Listen er publisert på Luftfartstilsynets hjemmesider. Det er også utarbeidet og utgitt en AIC (N16/15)² med veiledning til industrien omkring innføringen av nytt regelverk «Part SPO».

Flysikkerhetsforum for innlands helikopter (FsF) og samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel (SF) er svært viktige arenaer for flysikkerheten på helikopter. Luftfartstilsynet vil fortsatt prioritere ressurser og tiltak gjennom disse prosessene høyt. I 2. tertial har vi evaluert vår innsats i disse prosessene, og ser nødvendigheten av at Luftfartstilsynet tar tydelig styring over det videre arbeide ved å utnytte vår kompetanse og ressurser bedre, samt å legge enda bedre handlingsplaner.

Luftfartstilsynet (og Norge) må prioritere ressurser til regelverksprosesser målrettet og godt. Vi må avklare hvordan vi kan samarbeide enda bedre med Storbritannia, skandinaviske land og andre for å oppnå gode resultater. Strategiske vurderinger av ressurser, og samspill med Samferdselsdepartementet (SD) er viktig. EASAs utvikling av nye regler for offshore opptar medlemmene i SF sterkt, og forumet har derfor skrevet brev til SD og bedt om en konsekvensutredning av nytt HOFO³ regelverk. Luftfartstilsynet har fortsatt viktige oppgaver knyttet

¹ SPO – Special Operations

² AIC – Air Information Circular

³ HOFO - Helicopter Offshore Operations

«Helikopter sikkerhetsstudie 3 (HSS-3)». SF har i tillegg fremmet forslag om å igangsette en oppfølgingsstudie av HSS-3.

Et prøveprosjekt på utvikling av et norsk system for varsling av lyn-aktivitet skal kommende vinter gjennomføres i Nordsjøen. Målet er å oppnå bedre kvalitet på værvarsel, samt å gi bedre dekning av dette i nord.

3.1.2 Teknisk område

Sikkerhetsnivået innenfor området luftdyktighet vurderes som tilfredsstillende. Generelt ser vi en økt aktivitet innenfor området. Dette vises blant annet gjennom våre godkjenningsprosesser.

Luftfartstilsynet har gjennom første tertial gjennomført 90 virksomhetstilsyn innenfor kommersiell luftfart på fagområdet. Generelt finner vi tilstanden tilfredsstillende hos operatørene, men det er områder innenfor området luftdyktighet som er gjenstand for økt oppmerksomhet. Spesielt gjelder dette oppfølging av kvalitetssystemer/management system, herunder operatørens evne til å fange opp avvik og korrigere for disse.

Operatørens evne til å opprettholde et tilfredsstillende luftdyktighetsnivå henger blant annet sammen med kvalitets-systemenes effektivitet. Det er mange faktorer som påvirker dette. Krav om effektivisering grunnet konkurranse/ globalisering og regelverkets kompleksitet er medvirkende årsaker.

En utvikling som er spesielt fremtredende i offshore-segmentet er utfordringer knyttet til eierstruktur. Dette gjelder for operatører i Norge med utenlandske eiere; spesielt for dem som har eiere utenfor EASA området. Operatørene må ta hensyn til europeiske krav og (kommersielle) forventninger fra eiere som ikke nødvendigvis har god kjennskap til, og forståelse for europeiske og norske forhold. Dette er krevende for operatørene. Og oppfølging er krevende for oss som tilsynsmyndighet. Vi har brukt mye tid og ressurser på dette gjennom de to første tertialene i 2015. Vi ser også en økende trend til at aktørene innfører nye forretningsmodeller. Utskillelse av verksteds-tjenester som egne selskaper er eksempel på strukturelle endringer som flere sentrale aktører nå gjennomfører. Vi må følge med på om dette fører til uønskede konsekvenser for flysikkerheten.

Luftfartstilsynet har i mange år hatt utfordringer med de offentlige skolene som har en Part-147 godkjenning. Utfordringen har vært skolenes evne til å forstå og tilpasse seg det felleseuropeiske regelverket. Med bakgrunn i dette igangsatte Luftfartstilsynet et målrettet arbeid i 2014 med tanke på å øke kompetanse og forståelse i den grunnleggende teknikerutdannelsen, Part 66. Dette har dreid seg både om veiledning og dialog samt en revidert tilsynsmetodikk. Vi ser nå en gradvis forbedring hos skolene. Luftfartstilsynet viderefører dette arbeidet med et utvidet tilbud til kvalitetsledere i de fylkeskommunale skolene om å delta som observatører ved ordinære tilsyn med typetrenings- organisasjoner.

Håndtering av RPAS⁴ segmentet er en kompleks utfordring med tanke på luftdyktighet. Situasjonen i dag er at det ikke finnes standarder for luftdyktighet for dette segmentet. EASA arbeider med å få standarder på plass, men inntil de er etablert vil godkjenningsprosessene måtte gjennomføres nasjonalt. Det betyr at Luftfartstilsynet må utarbeide retningslinjer og kriterier for godkjenning av luftdyktighet for den mer komplekse delen (RO3⁵) av RPAS segmentet. Arbeidet er igangsatt. EASA har gjort enkelte forenklinger i luftdyktighetskravene for allmennflysegmentet. Dette arbeidet

⁴ RPAS – Remotely Piloted Aircraft System

⁵ RO3 – RPAS Operator 3

videreføres gjennom det som omtales som Part ML (Part M Light). Vi ser arbeidet i sammenheng med pågående revisjon av BSL-B serien.

3.1.3 Flymedisinsk område

Luftfartstilsynet har ikke gjennomført stedlige tilsyn av flyleger i 2. tertial, men har fokusert på å følge opp flyleger med prestasjoner i det nedre sjiktet. Det er jobbet med videreutvikling av et robust tilsynsprogram med prestasjonene til flylegene. Samtlige undersøkelser som er gjennomført av flyleger er kontrollert av Luftfartstilsynet.

Luftfartstilsynet har satt opp egne oppfølgingspunkter som følge av ulykken med Germanwings. I 2. tertial har det kun vært kapasitet til å jobbe med punktet nevnt ovenfor, oppfølging av flyleger.

Det er jobbet med å utarbeide system og informasjonsmateriale for leger som ønsker å tilknytte seg prøveordning for medisinsk sertifisering i forbindelse med LAPL. Til sammen fem leger har vist interesse uten å fullføre søknadsprosessen.

Flymedisinsk område vil i 3. tertial også rette fokus mot effekt av, og forebygging av bruk av rusmidler i luftfarten.

3.1.4 Arbeidsforhold i luftfarten

Det er gjennomført tre HMS tilsyn på ulike flybaser uten at det er avdekket alvorlige avvik i 2. tertial 2015. Generelt sett registreres det at det utøves godt HMS-arbeid i de fleste virksomhetene.

Luftfartstilsynet har jobbet med forberedelser og videreutvikling av en landsdekkende arbeidsmiljøundersøkelse for besetningsmedlemmer. Denne forventes å bli gjennomført høsten 2015.

3.1.5 Flyplass - og flysikring

Fagområdet flyplass

EU-forordning 139/2014 ble gjennomført i norsk rett 25. august 2015, og tilsynsvirksomheten har vært rettet inn mot flyplassene som må ha EU-sertifikat etter denne forordningen. Avinor har søkt om operatørsertifikat samt 17 utformingssertifikater. Tre utformingssertifikater er ferdigbehandlet i henhold til det nye regelverket. Luftfartstilsynet fastsetter rekkefølge på behandling av utformingssertifikater i dialog med Avinor.

Tilsynsvirksomheten viser at det fortsatt er mangler i flyplassenes styringssysteme som genererer flest avvik. I tillegg avdekker vi også avvik vedrørende sikkerhetsområder og elektro. Etter at vi har etablert et internt «revisjonsråd» i tilsynsprosessen oppnår vi en standardisering av hvilke avvik som skal gis, har dette så langt medført at antall avvik går ned. Imidlertid har vi oftere konkludert med å gi større systemavvik. Tilsynsvirksomheten og hendelsesrapporteringen viser at sikkerhetsnivået for flyplassene er tilfredsstillende.

Tilsynsvirksomheten for små flyplasser og helikopterlandingsplasser er prioritert ned pga. Luftfartstilsynets ressursituasjon. Vi har valgt å automatisk forlenge godkjenninger uten å gjennomføre revisjoner. Enkelte mindre, private landingsplasser med kun begrenset GA-trafikk (disse kommer ikke inn under EASA-regelverket) har ikke vært gjenstand for tilsyn på ti år. Dette er uheldig, fordi sikkerhetsnivået sannsynligvis vil bli redusert som følge av manglende oppfølging.

Ruteflygingen ved Skien lufthavn terminerte ultimo juni, og det er signalisert at flyplassen vi søker godkjenning som en liten flyplass etter BSL E 3-3 [*endring godkjent i skrivende stund*].

I forbindelse med ICAO State Letter 2015/30 har Luftfartstilsynet gjennomført høring av flyplassoperatørene og flyoperatørene vedrørende forslag om et nytt globalt rapporteringsformat for rullebanestatus. Forslaget innebærer endringer i Annex 3,6,8,14 og 15. Dette har særlig stor betydning for norske vinteroperasjoner. I den innledende dialogen med operatørene, ble det signalisert at inntil 25 prosent av norske vinteroperasjoner vanskelig vil kunne gjennomføres dersom forslaget går igjennom. Luftfartstilsynet har etter nærmere analyse kommet frem til at 3,7 prosent av de norske vinteroperasjonene vil berøres. I vår respons til ICAO har vi lagt frem et forslag som vil lukke dette gapet. Det forventes at det vil kreve betydelig innsats gjennom de ICAO fora vi er representert i for å få gjennomslag for våre forslag. Hvis vi ikke lykkes, vil vi måtte forsøke en alternativ prosess mot EASA gjennom TAG.

Luftfartstilsynet har hatt jevnlig kontakt med eiere av luftfartshindre, og registrerer at det i stor grad arbeides målrettet for å få på plass merking i henhold til forskriftskravene. Det er også forventet at OCAS⁶-anlegg vil komme i drift igjen i løpet av høsten. Luftfartstilsynet har et godt samarbeid med Statens kartverk for å bedre kvaliteten på kartdatabasen over luftfartshindre.

I forbindelse med fastsetting av lufthavnavgifter, har Luftfartstilsynet fulgt konsultasjonsprosessen mellom Avinor og flyselskapene.

Fagområdet flysikring

EASAs standardiseringsinspeksjon av flysikringsområdet (ANS/ATM) fant sted i mai. Dette var første inspeksjon av Luftfartstilsynet etter at EASA sitt kompetanseområde ble utvidet til å omfatte ANS/ATM. Inspeksjonen var omfattende, totalt seks inspektører fra EASA deltok, og stort sett alt relevant regelverk for området ble verifisert. EASA konkluderte med totalt 23 avvik, fordelt på 14 såkalte D-findings (mulig safety impact) og 9 C-findings. Mange av funnene var knyttet til krav i flygelederforordningen, mens andre gikk på SERA⁷, ATFM⁸ og krav til myndigheten.

Det pågår nå en prosess med EASA for å få aksept for en oppfølgingsplan (Corrective Action Plan (CAP)) for å følge opp og lukke avvikene etter inspeksjonen. På flysikringsområdet var det følgende områder som pekte seg negativt ut: 1) Sikkerhetsrelaterte/grensesnitt avtaler, 2) oppfølging av myndighetspålegg, samt oversikt og kontroll over at myndighetskrav er oppfylt til en hver tid, og 3) ajourhold av operativt regelverk. Det er områder som Luftfartstilsynet har hatt spesiell fokus på, og derav flere funn hos tjenesteyterne.

Sikkerhetsnivået innen flysikring er tilfredsstillende, men en trend er at tjenesteyterne er presset på mange områder (effektivitet) og at dette resulterer i nedprioritering av enkelte aktiviteter. God sikkerhetsstatikk og fravær av ulykker kan nok skape en oppfatning av at sikkerheten er tilstrekkelig ivarettatt, men endring i ytre rammebetingelser som for eksempel forberedelse til konkurranse-utsetning kan påvirke de prioriteringer som gjøres av tjenesteyterne.

Når det gjelder oppfølging av avvik ser vi fortsatt utfordringer med at Avinor AS og Avinor Flysikring AS ikke har etablert tilstrekkelige systemer for å følge opp og svare ut åpne og forfalte avvik innen

⁶ OCAS – Obstacle Collision Avoidance System

⁷ SERA - Standardized European Rules of the Air

⁸ ATFM – Air Traffic Flow Management

gitte frister. Luftfartstilsynet har hatt stort fokus på å følge opp nevnte tjenesteyterne, gjennom møter og annen dialog.

Flere regelverksprosesser er i gang på flysikringsområdet. Noen eksempler: Forskrift om validerings- og kontrollfly-organisasjoner har vært på nasjonal høring, og vil bli vedtatt i løpet av september. Forskrift som gjennomfører forordning 2015/310 – endring av datalinkforordningen – er vedtatt. Forskrift som gjennomfører forordning 2015/340 – ny flygelederforordning – har vært på nasjonal høring, og vil bli vedtatt når forordningen tas inn i EØS-avtalen.

Luftfartstilsynet har behandlet første klagesak i henhold til den nye klageordningen for flygelederutdanning. I denne første klagesaken fikk klager medhold i sin klage og Luftfartstilsynet har opphevet Avinor Flysikring AS sitt vedtak om å avslutte flygeledertreningen.

I slutten av mai leverte Luftfartstilsynet rapport for siste del av ytelsesplanens referanseperiode 1. Norge har levert bra gjennom RP1⁹ på alle områdene. Måling av Effetiveness of Safety Management (EoSM) har vist en forbedring fra 48 prosent i år 1 til 60 prosent i år 3, som er innenfor det som er satt som krav for myndigheter for referanseperiode 2. Økt bevissthet rundt spesifikke prosesser internt i Luftfartstilsynet, samt større presisjon i EASAs spørreskjema er hovedårsaken til forbedringene.

3.1.6 Security

Luftfartstilsynet ser gjennom sin tilsynsaktivitet at alle regelverkskrav knyttet til security er kjent og implementert hos operatørene i norsk luftfart. Sikkerhetsnivået er godt, men vår tilsynsaktivitet er avgjørende for at situasjonen er slik. Det avdekkes for mange feil og mangler på inspeksjonene. Dette er avvik som den interne kvalitetsoppfølgingen hos operatørene burde ha avdekket.

Dette gjelder spesielt for flyfraktområdet. Vi vil, som en følge av disse observasjonene, bruke mer tid og ressurser til informasjons- og kompetansehevende tiltak rettet mot disse aktørene i håp om at den negative trenden snus.

Sikkerhetskontrollene i Norge og Europa ble 1. september forbedret gjennom at flyplassene tok i bruk ny teknolog som gjør dem bedre i stand til å avsløre sprengstoff. De regelverksinnførte tiltakene harmonerer godt med det gjeldende risikobildet.

Terrorhendelsene i Europa siste halvår år har ikke berørt norsk luftfart direkte. Luftfarten er fortsatt et attraktivt mål for terrorhandlinger, og god utførelse av de pålagte sikkerhetstiltakene er viktig. Dette følges nøye av Luftfartstilsynet. Trusselbildet følges løpende i samspill med relevante aktører både nasjonal og internasjonalt.

3.1.7 Økonomisk tilsyn

Ved årsskiftet 2014-15 var det registrert fire avvik knyttet til det økonomiske tilsynet vi utfører. Tre av selskapene har nå forbedret egenkapitalen og fått lukket sine avvik. Luftfartstilsynet har dialog med det gjenværende foretaket som arbeider aktivt for å finne en løsning innen utgangen av september.

Et av vårens tilsyn medførte en nærmere oppfølging i andre tertial. Av selskapene som er analysert viser trenden at selv om omsetningen har økt siste år, uteblir resultatene og egenkapitalen reduseres. Derfor er det viktig at krav til soliditet og likviditet følges opp. Luftfartstilsynet planlegger

⁹ RP1/RP2 – Reference Periode 1/2

å gjennomføre finanstilsyn av hele lufttransportnæringen i inneværende år. Per 2. tertial er det gjennomført seks tilsyn av fem selskap, hvor to var ad-hoc/risikobaserte tilsyn. Tilsynene medførte ingen merknader.

3.1.8 State Safety Programme

Utkast til dokument som beskriver en første versjon av flysikkerhetsprogrammet ligger til behandling hos Samferdselsdepartementet. Så snart departementet gir sitt klarsignal, vil Luftfartstilsynet sende dokumentet på høring, slik at også luftfartsaktørene kan gi sine innspill.

Luftfartstilsynet arbeider videre med å utvikle innholdet i flysikkerhetsprogrammet. Den kanskje vesentligste endringen i flysikkerhetsarbeidet som innføringen av SSP innebærer, er at vi ved bruk av indikatorer skal måle hva flysikkerhetsnivået er. Vi skal sette mål for hvilke flysikkerhetsmessige forbedringer vi ønsker å oppnå i en gitt periode, fastsette hvilke tiltak som skal gjennomføres for å nå målene, underveis evaluere hvorvidt vi ligger an til å nå målene og eventuelt justere tiltak dersom det viser seg nødvendig.

Et annet fundamentalt trekk ved flysikkerhetsprogrammet er at flysikkerhetsarbeidet må gjenspeile kompleksiteten i luftfarten. For at flysikkerheten skal kunne styres, må «aksjene» fordeles mellom myndigheter og luftfartsaktører, og samarbeid og dialog blir stadig viktigere i møtet mellom myndigheter og luftfartsnæringa. LTs bidrag har tidligere i stor grad vært å utvikle og implementere regelverk og å føre tilsyn med at luftfartsaktørene følger reglene. Vi har den siste tiden gradvis startet en endring. LT vil i stadig større grad ta i bruk flere virkemidler. Stikkord er samarbeid, dialog, informasjon, veiledning og påvirkning. Og når vi i LT planlegger vårt arbeid, skal vi i økende grad prioritere innsats ut fra områder der vår innsats best mulig bidrar til økt flysikkerhet.

For tiden utvikler vi våre metoder og vår arbeidsform på tre hovedområder: Flysikkerhetsmål, risikobasert tilsyn og overordnet styring av flysikkerheten. Overordnede flysikkerhetsmål skal ikke erstatte transportsektorens nullvisjon, men heller være konkrete steg på veien mot nullvisjonen. Vi vil ha klart et forslag til flysikkerhetsmål innen årets utgang.

I utviklingen av risikobasert tilsyn er vi i gang med å standardisere språk og verktøy (maler for brev, rapporter o.l.). Dette skjer koordinert med utvikling av *felles metoder*. Vi har også etablert et tilsynsforum der inspektørene møtes for å diskutere og enes om viktige aspekter ved tilsynsvirksomheten. Dette er kulturbyggende og utviklende. Det overordnede temaet er hvordan vi planlegger, gjennomfører, evaluerer og følger opp tilsyn, avvik og andre utilfredsstillende forhold.

Underveis i arbeidet har vi erkjent et behov for en mer overordnet styring av vårt flysikkerhetsarbeid. Derfor har vi i andre tertial utredet en funksjon og prosess vi inntil videre kaller «safety risk management» (SRM). Safety risk management innebærer å styre flysikkerheten ved å forholde seg til informasjon, sortere risiki og gjøre tiltak (tilsyn, regelverksutvikling, informasjon, dialog etc.) der vi synes det er ønskelig eller nødvendig med forbedringer. SRM kan ses på som en parallell til risikobasert tilsyn, men på mer overordnet nivå. Der risikobasert tilsyn dreier seg om å prioritere hva og hvem det er viktigst å føre tilsyn med, dreier SRM seg om å prioritere alt flysikkerhetsarbeidet: Hvor skal vi sette inn ressursene? Og hva skal vi gjøre – utvikle regelverk, føre tilsyn, informere eller er det andre tiltak som er mer egnet? Det er grunnleggende at SRM forholder seg til ytelse (performance) i betydning flysikkerhet. Systematikk og styring er nøkkelord, sammen med valg av virkemidler; ikke bare tilsyn/inspeksjon og regelverk, men også dialog, informasjon, veiledning o.l. («safety promotion»).

I tillegg vil SRM på sikt gi sammenheng mellom statens flysikkerhetsprogram og –mål og operatørens sikkerhetsstyringssystem (Safety Management System, SMS) og deres lokale flysikkerhetsleveranser og –mål: Overordnede flysikkerhetsmål fastsatt av staten skal i SRM-prosessen brytes ned i mer detaljerte mål, noe som innebærer prioritering av flysikkerhetstema, fagområder eller grupper av luftfartsaktører. Disse detaljerte målene må ses i sammenheng med de sikkerhetsresultatene luftfartsaktørene faktisk leverer, og med de innsatsområdene og lokale flysikkerhetsmålene som operatørene setter i sine SMS.

Funksjonen skal lage beslutningsgrunnlag i form av tilstandsbilder/risikobilder på norsk sivil luftfart. Vi vil bedre våre evne til planlegging, allokering av ressurser og overordnede føringer i forbindelse med tilsynsplaner eller andre tiltak. Selve beslutningene og gjennomføring av tiltak vil (hovedsakelig) fortsatt ligge til ledelsen og linjeorganisasjonen. SRM-funksjonen vil også være ansvarlig for nasjonal flysikkerhetsplan (State Safety plan – SSp). SRM kan bidra til at vi følger bedre med på flysikkerheten og iverksetter tiltak ut fra det. Også andre organisasjoner (UK CAA, FOCA og EASA) tenker i de samme baner som LT omkring SRM. Vi planlegger å etablere SRM 1. november 2015.

3.1.9 Andre forhold - arbeid med RPAS-forskrift

Utkast til ny RPAS-forskrift var på høring med høringsfrist 21. april 2014. Det inkom 62 høringsinnspill, mange svært omfattende. Vi har i andre tertial arbeidet med å gjennomgå høringsinnspillene og har gjort nødvendige endringer i forskriftsutkastet. I juni ble det klart at EU ville komme med et viktig forslag i løpet av sommeren. A-NPA 2015-10 ble publisert 30. juli. Fra august har vi arbeidet med norsk posisjon til forslaget og vi har samtidig gjort en del endringer i utkastet til norsk forskrift. Alle endringene går i retning av å være forenklinger og lettelser. Sikkerhetsvurderingen av de forslagene som vil innebære endring av norsk lufttomsorganisering er ikke sluttført. Avhengig av resultatet av sikkerhetsvurderingen vil vi velge én av to mulige løsninger for en problemstilling knyttet til flyging utenfor synsrekkevidde under 120 meters høyde i ikke-kontrollert luftrom. Forskriften vil bli vedtatt i tredje tertial og tre i kraft 1. januar 2016.

Vi har igangsatt arbeid med et elektronisk kurs for operatører av ubemannede luftfartøy. Hensikten er å gi grunnopplæring innen luftfart for å bidra til at ubemannede luftfartøy benyttes på en måte som ikke setter tredjepart eller andre luftfartøy i fare. Kurset skal ikke være gebyrbelagt. For å oppnå et kompetansebevis for flyging av ubemannede luftfartøy må kandidaten avlegge en eksamen.

3.2 Samfunnssikkerhet og beredskap

Luftfartstilsynet reviderte i 2014 sitt SOROS-dokument - «Strategi for samfunnssikkerhet og beredskap». Strategien fokuserer på vår evne til å håndtere de områder der Luftfartstilsynet har en operativ rolle; stenging av luftrom og innføring av ytterligere sikkerhetstiltak innen security.

Viktige tiltak i strategien er blant annet en gjennomgang av krisehåndteringsorganisasjonen i LT samt å ta i bruk krisehåndteringsverktøyet CIM. Et mål med gjennomgangen som foretas i disse dager er å profesjonalisere krisehåndteringen i LT. Dette søkes oppnådd gjennom å utpeke medarbeidere som får opplæring både i krisehåndtering og i CIM. Rolleforståelse og kunnskap om krisehåndtering, herunder CIM, skal gi trygghet for involverte medarbeidere dersom LT må håndtere en krise.

Viktige objekter som ble definert i SAMROS II-arbeidet følges opp gjennom tilsynsaktivitet. Spesielt viktige objekter innen flysikkerhetstjenesten, som også faller inn under objektsikkerhetsforskriften, følges opp gjennom tverrfaglig samarbeid i Luftfartstilsynet.

LT utarbeidet før sommeren i år både en scenariobasert risikovurdering (relatert til security) og en risikovurdering av elektroniske anslag mot luftfarten (IKT-sikkerhet). Sistnevnte vurdering er i stor grad basert på arbeid gjennomført i ICAO Threat and Risk Working Group, hvor LT er medlem.

Begge risikovurderingene er oversendt til Samferdselsdepartementet og lagt ut på Luftfartstilsynets sikre nettsted. LT mener at vurderingene kan bidra til økt bevissthet blant luftfartsaktører og dermed bidra til å styrke sikkerhetskulturen i norsk luftfart.

3.3 EØS-arbeid

Konseptbeskrivelsen for Luftfartstilsynets regelverksarbeid ble ferdigstilt i første tertial. I tillegg til å opprettholde fokus på tidlig initiativ og riktige prioriteringer når det gjelder gjennomføringen i norsk rett, har vi i andre tertial utarbeidet prosedyrer for selve implementeringsarbeidet. Disse prosedyrene vil bidra til at Luftfartstilsynet og de berørte aktørene i tilstrekkelig grad er i stand til å ta regelverket i bruk på riktig måte og til riktig tid.

3.4 Samfunnsnytte

Avinor Flysikring AS har bedt Luftfartstilsynet om å vurdere om betingelsene for å endre målet for kostnadseffektivitet i ytelsesplanen for 2014 er til stede. Ytelsesplanen for første referanseperiode (2012-2014) åpner for å gjøre en slik revurdering dersom trafikken øker med mer enn 10prosent i forhold til det som er forutsatt i ytelsesplanen.

Luftfartstilsynet har i et eget møte konsultert luftromsbrukerne om deres syn på en eventuell endring av målet for 2014. I tillegg er Avinor Flysikring AS bedt om å legge fram ytterligere dokumentasjon på at trafikkøkningen har medført en kostnadsøkning som skulle tilsi at tjenesteyteren får beholde større del av inntektsprovenyet enn forutsatt. Luftfartstilsynet vil i sin saksbehandling vektlegge gjennomgang av kostbasen for 2014 med fokus på kostnader som helt åpenbart er relatert til merarbeid med avvikling av den økte trafikkmengden. Luftfartstilsynet vil legge fram sitt forslag til konklusjon for Samferdselsdepartementet i løpet av oktober.

I NEFAB er implementering av Free Route Airspace (FRA) definert som et initiativ i FAB samarbeidet. Målet er å tilby FRA i luftrommet som dekkes av NEFAB og DK-SE FAB, prosjektet heter NEFRA. Planen var å implementere Free Route Airspace sammenhengende i luftrommet til begge FAB'ene (NEFRA) fra november 2015. Grunnet forsinkelser i tekniske endringer på ATM systemet i Norge er det besluttet å implementere Free Route Airspace i 3 separate områder i nevnte luftrom 12. november 2015 med en fasevis implementering av et sømløst FRA konsept frem mot juni 2016.

Det har over lengre tid vært jobbet med ny Flexible Use of Airspace (FUA-avtale). Et arbeide som foruten LT, også Forsvaret og Avinor Flysikring har vært involvert i. Forsvaret og Luftfartstilsynet har nå signert en revidert versjon (4.0) av "FUA-avtalen" og den trer i kraft 12. november 2015. Endringene består i hovedsak av at noen av treningsområdene er endret for å være bedre tilpasset de sivile trafikkstrømmene, Free Route Airspace og Forsvarets behov.

Koordineringsforum mellom CAA og MAA¹⁰ er etablert og det har vært 1 møte hittil i år. Det er også etablert et kontaktmøte på flyplassområdet og der første møte ble avholdt i august. Sivil og militær

¹⁰ MAA - Military Aviation Authority

HLABP¹¹ har også avholdt et samarbeidsmøte og det er etablert en frekvens på 2 møter pr år. Videre deltar LT sammen med Samferdselsdepartementet i regelmessige møter med Forsvaret og Forsvarepartementet for å belyse relevante problemstillinger for Forsvaret knyttet til luftrom, implementering av SES regelverk og ny teknologi

Luftfartstilsynet har vært involvert i dialog med Samferdselsdepartementet vedrørende fremtidig konkurranseutsetting av flysikringstjenester. Luftfartstilsynet er også representert i SDs referansegruppe i pågående utredningsprosjekt knyttet til konkurranseutsetting av flysikringstjenester. Oppdraget utføres av konsulentselskapet Helios.

Det har vært gjort et omfattende arbeid med å revidere støyforskrift for Gardermoen og denne er nå ute på høring med høringsfrist 26. oktober. I forbindelse med denne høringen har Luftfartstilsynet hatt flere møter med berørte kommuner.

De skandinaviske luftfartsmyndighetene har jobbet opp mot CAEP¹² for å få til en skjerping av støystandarden for helikopter, ICAO annex 16. CAEP Working Group 1 har som svar på dette utarbeidet en omfattende teknisk rapport som beskriver den teknologiske utviklingen for helikopter og muligheter for å redusere støy fra helikopter. I CAEP Steering Group 2015 ble det etter anbefaling fra WG1, besluttet at teknologien foreløpig ikke er moden for en skjerping av støystandarden. Norge har i denne perioden ledet en Scope Study der målet var å se på andre faktorer som har betydning for helikopterstøy, f.eks støyreducerende prosedyrer, restriksjoner på trafikk og arealplanlegging. FAA og HAI (Den internasjonale helikopterorganisasjonen) skal som en konsekvens av arbeidet med Scope-studyet oppdatere «fly neighbourly guide». Dette er en guide for hvordan de enkelte helikoptertypene skal opereres for å redusere støynivået mest mulig i daglige operasjoner. Dette kan få en umiddelbar effekt i form av å redusere støynivået.

Hovering og støyreducerende prosedyrer er i dag ikke inkludert i støystandarden. CAEP Steering Group besluttet på bakgrunn av Scope Study at WG1 skal gjøres en teknologisk gjennomgang av hvorvidt dette kan tas inn i standarden nettopp for å redusere støy. Luftfartstilsynet vil følge dette arbeidet tett, da dette kan gi god effekt blant annet på Stavanger lufthavn, Sola, der hovering er hovedproblemet i forhold til støy.

For å nå målet med mere støysvake helikoptre er det viktig at de enkelte stater og selskaper som kjøper helikoptre setter krav til støynivå og bruk av støyreducerende teknologi. Dette vil skape et økonomisk insentiv for helikopterprodusentene, og kan medføre at det blir mulig å skjerpe støystandarden på sikt. Flere stater har påbegynt dette arbeidet og har for eksempel innført differensiert landingsavgift for helikoptre avhengig av støynivået.

Luftfartstilsynet har mottatt rapporter fra samtlige lufthavner vedrørende ombordstigningsløsninger. Det er nå utarbeidet en samlet oversikt over ombordstigningsløsninger ved de lufthavner som omfattes av regelverket, og noen av lufthavnene er nå bedt om å levere planer for utbedring.

¹¹ HLABP - High Level Airspace Policy Body

¹² CAEP - Committee on Aviation Environmental Protection

3.5 Ressurser, rammefaktorer og effektivitet

Luftfartstilsynet har siden 2001 reelt sett hatt en nedgang i budsjettrammen (korrigert for lønns- og prisvekst) tilsvarende 0,48 prosent pr år. Samtidig har vi de fem siste årene opplevd et økende aktivitetsnivå. På grunn av dette har vi sett oss nødt til å øke bemanningen uten tilsvarende økning i rammene fra Samferdselsdepartementet. I tillegg har det siste året vært en positiv utvikling med hensyn til rekruttering, også til stillinger som krever flyfaglig spisskompetanse. Dette har resultert i færre vakanser, og derigjennom økt anvendelse av lønnsmidlene. I sum har dette medført at vi har fått et betydelig strammere driftsbudsjett. Det har oppstått en utilsiktet ubalanse med hensyn til oppgaver/aktiviteter kontra driftsmidler. Med utgangspunkt i politiske signaler våren 2015, valgte vi å forholde oss til at vår budsjettramme fortsatt vil være flat. Dette medførte behov for å få på plass en betydelig omlegging av drift og streng prioritering av oppgavene. I tillegg viset det seg også at kostnadssiden for 2015 ble høyere enn budsjettert, noe som krevde ytterligere prioriteringer for å redusere aktivitetsnivået. Dette har gitt utslag både på tilsynsaktiviteten, deltakelse i internasjonale arbeidsprosesser og kompetansetiltak.

I 2.tertial har Luftfartstilsynet lagt ned et stort arbeid i å få på plass den nødvendige omleggingen. En sentral føring i dette arbeidet er regjeringens satsning på å fornye, forbedre og forenkle offentlig sektor. Gjennom aktivt effektiviseringsarbeid skal vi utnytte ressursene best mulig, og samtidig øke kvaliteten på våre tjenester både internt og for brukerne. I dette arbeidet er automatisering av manuelle arbeidsoppgaver sentralt. I løpet av 2.tertial gikk arbeidet med å digitalisere arbeidsprosessen knyttet til bakgrunnssjekk inn i sin slutfase, og vi forventer å sette dette i drift i månedsskiftet oktober/november. Vi har også igangsatt en såkalt brukerreise for å avdekke potensiale for forenklinger og forbedringer i vårt arbeid med sertifikatutstedelse. Gjennom vårt strategiske utviklingsarbeid skal både effektivisering, ikt og digitalisering være i fokus i perioden 2015 – 2018. En forutsetning for videre utvikling på området er at vi tilføres eller får frigjort midler til investering i nødvendige digitaliseringsprosesser.

3.6 Kompetanse

Luftfartstilsynet er en kunnskapsorganisasjon, og medarbeidernes kompetanse er vårt viktigste verktøy. Regelverket knyttet til flysikkerhet stiller også krav til kompetanse hos våre inspektører. Luftfartstilsynet er inne i en positiv utvikling med lav turnover, vi opplever økt tilgang på godt kvalifisert personell og prioriterer systematisk arbeid med kompetanse. I denne sammenheng er det også relevant at ICAO og EASA nå stiller konkrete krav til luftfartsmyndighetenes kompetansestyring, i tillegg til de spesifikke kompetansekrav som allerede er knyttet til ulike stillinger.

Et pilotprosjekt knyttet til kompetansestyring ble evaluert og avsluttet i 2.tertial. Med bakgrunn i dette skal Luftfartstilsynet nå utforme en endelig kravspesifikasjon på det verktøyet vi trenger for å dekke våre behov. Å innføre et kompetansestyringsverktøy er ressurskrevende, men nevnte pilotprosjekt har gitt oss nyttig erfaring for det videre arbeidet. Gjennom pilotprosjektet har vi også utformet en felles struktur for kompetansestyring i organisasjonen, basert med ansvars- og rollefordeling.

I andre tertial har vi fortsatt arbeidet med å forbedre vår forvaltningskompetanse i henhold til det vedtatte forbedringsprogrammet. Vi har blant annet utarbeidet ny fellesprosedyre for enkeltvedtak og ny prosedyre for behandling av klager og en prosedyre for kvalitetssikring av andre utgående dokumenter. Vi mener disse vil bidra i riktig retning med tanke på å høyne kvaliteten på leveransene

våre. Videre har vi valgt utvidet ledergruppe som målgruppe for visse tiltak, da mellomlederne spiller en sentral rolle når det gjelder generell kvalitetssikring av det forvaltningsmessige aspekt ved vårt arbeid.

Som en oppfølging etter internrevisjonene av forvaltningskompetansen er det gjennomført flere møter med de respektive avdelingene. Målet har både vært å støtte opp om arbeidet med å lage avdelingsvise oppfølgings-planer og å bidra til å holde fokus på forbedringsarbeidet.

For øvrig kan det nevnes at standardiseringsarbeidet som er satt i gang i forbindelse med RBT-prosjektet vil ha stor betydning for den generelle kvaliteten på Luftfartstilsynets arbeid – også det forvaltningsmessige aspekt.

4 Økonomi

4.1 Oversikt over bruken av bevilgningene hittil i år

Luftfartstilsynet styrer innenfor budsjettammen for 2015 på kr 195,8 millioner. Rammen består av en bevilgning på kr 193 714 000, en overføring fra 2014 på kr 1 634 000 og en realisert og disponert merinntekt pr utgangen av 2. tertial på kr 500 000. Vi har stor aktivitet som presser opp kostnadene, men vi gjør fortløpende nødvendige tiltak for å styre innenfor budsjettammen.

På inntektssiden har vi en budsjettamme på kr 126 637 000, og vi har foreløpig ingen indikasjoner på at denne ikke nås.

Økonomistatus pr 2. tertial 2015 og prognose for 2015		Kontantregnskap	Budsjett	Avvik bud -	Budsjett	Prognose
Konto	Kontonavn	hittil i år	hittil i år	kontant	totalt i år	2015
50	Lønn faste ansatte	83 140 914	83 581 106	440 192	125 006 947	
51	Lønn midlertidig ansatte	3 412 496	1 053 399	-2 359 096	1 531 762	
52	Fordel i ansattforhold	0	0	0	0	
53	Annen oppgavepliktig godtgjørelse	268 383	216 667	-51 717	325 000	
54	Arbeidsgiveravgift og pensjonskostnad	7 102 408	6 811 183	-291 225	10 178 933	
57	Offentlig tilskudd vedr arbeidskraft	-113 872	-100 000	13 872	-100 000	
58	Offentlig refusjon vedrørende arbeidskraft	-1 490 110	-366 000	1 124 110	-366 000	
59	Annen personalkostnad	1 714 950	1 605 147	-109 803	2 409 470	
	Sum lønnskostnader	94 035 168	92 801 501	-1 233 667	138 986 112	138 500 000
47	Kjøp av lisenser og programvare (over 30 000,-)	3 541 869	4 090 000	548 131	4 660 000	
49	Kjøp av transportmidler, inventar og maskiner mv (over 30 000,-)	181 068	250 000	68 932	400 000	
59	Annen personalkostnad	75 581	130 000	54 419	200 000	
61	Frakt og transport vedrørende salg	41 607	61 867	20 260	92 800	
63	Kostnader lokale	16 384 355	16 367 217	-17 139	21 951 900	
64	Leie maskiner, inventar ol	1 301 291	1 368 467	67 175	1 725 200	
65	Verktøy, inventar og driftsmateriell (under 30 000,-)	488 174	653 200	165 027	969 800	
66	Reparasjon og vedlikehold	74 627	66 000	-8 627	84 000	
67	Kjøp av fremmede tjenester	3 671 280	3 627 333	-43 946	5 684 000	
68	Kurs, kompetanse, kontorkostnad mm	3 597 957	4 468 160	870 204	6 550 160	
69	Telefon, porto ol	899 539	834 533	-65 006	1 526 800	
70	Kostnad transportmidler	9 149	21 000	11 851	30 000	
71	Kostnad og godtgjørelser for reiser, diett, bil ol.	10 093 557	9 231 700	-861 857	14 274 700	
74	Kontingent og gave	28 228	13 500	-14 728	17 000	
77	Annen kostnad	13 261	24 667	11 406	-1 306 973	
78	Tap ol.	3 235	0	-3 235	0	
80	Finansinntekt	-276	0	276	0	
81	Finanskostnad	4 711	1 667	-3 045	2 500	
	Sum driftskostnader	40 409 214	41 209 311	800 097	56 861 888	57 348 000
	Sum kostnader	134 444 382	134 010 811	-433 570	195 848 000	195 848 000
	Merinntekter	-112 869 849	-113 688 000	-818 151	-126 637 000	
	Merinntekter	-1 069 060	-500 000	569 060	-500 000	
	Sum inntekter	-113 938 909	-114 188 000	-249 091	-127 137 000	-127 137 000

4.2 Prognose for bruken av bevilgningene for hele budsjettåret

Budsjettet for 2015 var i utgangspunktet stramt sett i forhold til nødvendig aktivitetsnivå. Gjennom året har det vist seg at kostnadene ble høyere enn forventet, noe som har medført strenger prioritering av aktiviteter. Tilsynsaktivitet og nødvendig kompetansetilførsel er prioritert. Samtidig har vi valgt å gjennomføre investeringer knyttet til digitaliseringsprosesser, noe som over tid vil effektivisere driften samt gi konkrete innsparinger. Prioriteringen er gjort med viten om at Luftfartsdirektøren har en overskridelsesfullmakt knyttet til digitaliseringsarbeid. Gjennom året har vi gjort flere innsparingstiltak knyttet til drift, samt igangsatt prosesser for å effektivisere. Tiltakene vil vedvare også inn i 2016, og videre – slik at vi oppnår en bedre balanse mellom drift og faste kostnader. Å ha rom for nødvendig investering til digitalisering av manuelle arbeidsoppgaver er over tid avgjørende for å lykkes i dette arbeidet. Ved 2.budsjettrevisjon ser vi at ligger an til å måtte benytte overskridelsesfullmakten med *inntil* 1,2 millioner kroner. Beløpets endelige størrelse avhenger av flere faktorer for gjenværende del av året, og vi har et uttalt ønske om at overskridelsen skal bli så lite som mulig.