Luftfartstilsynet

Årsrapport 2025

Innhold

1 Leders beretning 4
2 Introduksjon til virksomheten og hovedtall 6
2.1 Virksomheten og samfunnsoppdraget 6
2.2 Omtale av organisasjon og ledelse 6
2.3 Presentasjon av utvalgte hovedtall 7
2.3.1 Volumtall 7
2.3.2 Nøkkeltall fra regnskapet 9
2.3.3 Gjennomførte tiltak for å effektivisere driften i 2025 10
3 Aktiviteter og resultater 12
3.1 Virksomhetsmål 1 – Tilfredsstillende sikkerhetsnivå i norsk luftfart 13
3.1.1 Bidra til at aktørene i norsk luftfart oppnår nasjonale flysikkerhetsmål 13
3.1.2 Risikobasert tilsyn med aktørene 16
3.1.3 God sikkerhetsdialog 17
3.1.4 Oppsummering – sikkerhetsnivået i norsk luftfart 18
3.2 Virksomhetsmål 2 – Effektive tjenester tilpasset brukernes behov 18
3.2.1 Effektive og digitaliserte tjenester 18
3.2.2 God tilgjengelighet til flysikkerhetsinformasjon 19
3.3 Føringer og prioriteringer 20
3.3.1 Droner 20
3.3.2 Oppfølging av norsk arbeidsmiljølovgivning 20
3.3.3 Klima- og miljømessig bærekraftig luftfart 21
3.3.4 Sikkerhet – særskilte oppfølgingspunkter 22
3.3.5 Informasjonssikkerhet – implementering av det nye regelverket Part IS 23
3.3.6 Sertifisering av sikkerhetspersonell 23
3.3.7 Tilsynsmyndighet for romaktiviteter 23
3.3.8 Internasjonalt arbeid 24
3.3.9 Samfunnssikkerhet og klimatilpasning 24
3.3.10 FNs bærekraftsmål 25
4 Styring og kontroll i virksomheten 26
4.1 Risikovurderinger og internkontroll 26
4.1.1 Risikovurderinger 26
4.1.2 Internkontroll 26
4.2 Oppfølging av Riksrevisjonens regnskaps- og forvaltningsrevisjoner 26
4.3 Annen oppfølging 27

4.3.1 EASA-inspeksjoner 27
4.4 Andre føringer og krav 27
4.4.1 Fellesføringer fra regjeringen 27
4.4.2 EØS-arbeid 28
4.4.3 Lærlinger 28
4.5 Personalmessige forhold 29
4.5.1 Kompetanse 29
4.5.2 HMS/arbeidsmiljø 29
4.5.3 Likestilling, mangfold og inkludering 30
5 Vurdering av fremtidsutsiktene 33
6 Årsregnskapet 35
6.1 Ledelsens kommentar til årsregnskapet 2025 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 Artskontorapportering 40

1 Leders beretning

Ved inngangen til 2025 var det tydelig at året ville bli krevende for Luftfartstilsynet med hensyn til økonomi og ressurser. Nye regelverkskrav som ville bli gjeldende fra høsten 2025 og i løpet av 2026 ville kreve til dels omfattende forberedelser fra vår side, både i omfang og kompetanse.

De nye kravene gjelder særlig for digital sikkerhet, både hos oss som myndighet og hos aktørene, krav til at vi skal godkjenne og føre tilsyn med bakkeoperatører på flyplassene og krav til sertifisering av bakketransportører av gods som skal sendes videre med fly. I tillegg har det over tid oppstått et etterslep av oppgaver knyttet til det flyoperative området.

Konsekvensen ble at flere kompetansetiltak knyttet til de nye områdene er utsatt, at vi kommer senere i gang med tilsynsaktiviteter på disse områdene og at aktørene får mindre veiledning enn ønskelig om nye regelverkskrav. Samtidig ble løpende driftsoppgaver gjenstand for hard prioritering, og basert på risikoanalyser måtte noen stillinger holdes vakante gjennom året, og overtid og reiseaktiviteter ble redusert til det kortsiktig absolutt nødvendige.

Stram ressursstyring i første halvår kombinert med en tilleggsbevilgning på 4 mill. kroner i Revidert nasjonalbudsjett for 2025 ga romsligere økonomi utover høsten. Sett i lys av dette, er det min vurdering at måloppnåelsen for Luftfartstilsynet i 2025 er god.

Det ene av våre to virksomhetsmål er at Luftfartstilsynet skal bidra til et akseptabelt sikkerhetsnivå i norsk luftfart. Det vil alltid være operatørene selv som har ansvaret for at flysikkerheten er ivaretatt, mens vår jobb er å bidra til at dette faktisk skjer. Slik delmålene her er formulert, skal vi gjøre dette ved å ha status for de mest sentrale risikoområdene for luftfart, formidle status for flysikkerhetsmålene i Norges flysikkerhetsprogram, utarbeide dokumentasjon på risikoene hos den enkelte aktør og ha en bred og omfattende sikkerhetsdialog med aktører innenfor alle segmenter av norsk luftfart. Dette er i stor grad realisert i 2025.

Vårt andre virksomhetsmål med underliggende delmål er, slik vi vurderer det, realisert i sin helhet. Målet handler om at Luftfartstilsynet skal tilby effektive tjenester tilpasset brukernes behov og at flysikkerhetsinformasjonen vi sitter inne med skal gjøres mer tilgjengelig for dem som har behov for slik kunnskap.

Innenfor flysikkerhet har vi hatt et særskilt fokus på GNSS-forstyrrelser. Det er fortsatt en stor økning i antall hendelser knyttet til satellittbasert navigasjon, og selv om slike hendelser har blitt en del av hverdagen, så følger vi og andre myndigheter både i Norge og internasjonalt disse hendelsene tett.

I 2024 begynte flyplassene i Norge å rapportere om identifisert og fjernet farlig gods i innsjekket bagasje. Dette er et omfattende problem, og over halvparten av hendelsene som ble rapportert til Luftfartstilsynet i fjor var relatert til dette. Flyplassoperatørene har iverksatt informasjonstiltak til passasjerene, og slik informasjon vil bli ytterligere målrettet i 2026.

Vi har i 2025 styrket vår deltakelse i tverrdepartementale arbeidsoppgaver knyttet til droner, herunder bistått i utarbeidelse av regjeringens stortingsmelding om droner og ny luftmobilitet. Integrering av droner med annen luftfart og styring av luftrommet som droner opererer i har vært et sentralt tema i 2025. I den forbindelse har vi utarbeidet en rapport om såkalte geo-soner for ubemannet luftfart til Samferdselsdepartementet, hvor vi anbefaler at det etableres en nasjonal modell for etablering og kunngjøring av hvor droner ikke kan operere, operere fritt eller operere med begrensninger.

Dronesegmentet er fortsatt en relativt ny bransje, og i kraftig vekst. Det er derfor begrenset kunnskap om luftfart og luftrom hos aktørene. Dermed er sikkerhetsformidling og dialog med amatørene og de semiprofesjonelle aktørene fortsatt viktig.

En sentral oppgave for Luftfartstilsynet er relatert til samfunnssikkerhet og beredskap. Koordinering av en økende aktivitet hos Forsvaret med sivil luftfart krever flere ressurser fra oss enn tidligere, og også digital sikkerhet i luftfarten utfordres mer enn før. Vi har derfor prioritert å jobbe med implementering av nytt felleseuropeisk regelverk for digital sikkerhet innen luftfart. Nasjonal sikkerhetsstrategi er fulgt opp ved at vi blant annet har kartlagt egne sårbarheter, oppdatert vår scenariobaserte risikovurdering for norsk luftfart og utarbeidet en plan for ytterligere sikringstiltak dersom sikkerhetsbildet endres.

Luftfartstilsynet ble tildelt 9,2 mill. kroner i 2025 for å etablere testarena for null- og lavutslippsluftfart i Norge i samarbeid med Avinor. Inkludert i bevilgningen er det også et krav om at det skal etableres en innovasjon- og veiledningsfunksjon for virkemidler til luftfart. Første prosjekt for testarenaen var et helelektrisk fraktfly, produsert av amerikanske Beta Technologies og operert av Bristow Group. I perioden fra august 2025 til januar 2026 er det utført 126 testflyvninger med dette flyet, hovedsakelig mellom Stavanger og Bergen. Prosjektet anses som vellykket og har gitt alle involverte parter ny kunnskap om regulering og operasjon av ny teknologi i et allerede etablert luftfartssystem.

Som rommyndighet gjennomførte vi en omfattende godkjenningsprosess i forkant av den første oppskytningen av en orbital rakett fra Andøya Spaceport 30. mars i fjor. Det var en testoppskytning med kort flytid, men oppskytningen ga alle involverte aktører mye verdifull kunnskap som vil bli anvendt fremover. Vi gjennomførte våre første tilsyn av Andøya Space' orbitale og suborbitale virksomheter i fjor. Ny romlov ble vedtatt av Stortinget i desember, og vi starter nå med å utarbeide underliggende forskrifter til denne loven.

Dialogen med våre oppdragsgivere, Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet, om oppgaver, utfordringer og resultater har etter min oppfatning også i 2025 vært god og konstruktiv. Som en konsekvens av mindre forbruk i 2025, effektivisering og økte bevilgninger for 2026, er vi godt rustet til å møte nye krav som kommer allerede i år, investere i kunnskap og ny teknologi som kan forbedre oss ytterligere, og også håndtere nye oppgaver i forbindelse med den globale sikkerhetspolitiske situasjonen som Norge og resten av verden ser i skrivende stund.

Avslutningsvis vil jeg få takke samtlige medarbeidere hos oss for innsatsen i 2025. Det har vært et krevende år med knappe ressurser, og det er gjennom deres innsats at vi har nådd våre mål.

Lars E. de Lange Kobberstad
Bodø, 23. april 2026

2 Introduksjon til virksomheten og hovedtall

2.1 Virksomheten og samfunnsoppdraget

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

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

Den myndighet som er gitt Samferdselsdepartementet i medhold av luftfartsloven, er i stor utstrekning delegert til Luftfartstilsynet[1]. 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 har fått ansvar for å føre tilsyn med norske satellitter i forbindelse med at ny romlov trer i kraft 1. juli 2026. Luftfartstilsynet skal også bidra til regelverksutviklingen. Fagområdet romfart sorterer under Nærings- og fiskeridepartementet.

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

Luftfartstilsynet har i 2025 fulgt opp sitt ansvar i tråd med Instruks for Luftfartstilsynet og føringer gitt i tildelingsbrevet. Luftfartstilsynet har, jfr. instruksen, ivaretatt sitt ansvar om å ha oversikt over sikkerhetstilstanden i norsk luftfart og har sammenstilt og formidlet informasjon om flysikkerhetsmål, risikoområder og sikkerhetsindikatorer, samt gitt vurderinger av sikkerhetsnivået i ulike deler av luftfarten. Kravene til intern styring og kontroll har blitt fulgt opp gjennom systematiske risikovurderinger.

Samlet sett vurderer Luftfartstilsynet at etaten har levert i samsvar med sitt ansvar etter instruksen, og at styringsdialogen med Samferdselsdepartementet har bidratt til god måloppnåelse og overordnet kontroll i 2025.

2.2 Omtale av organisasjon og ledelse

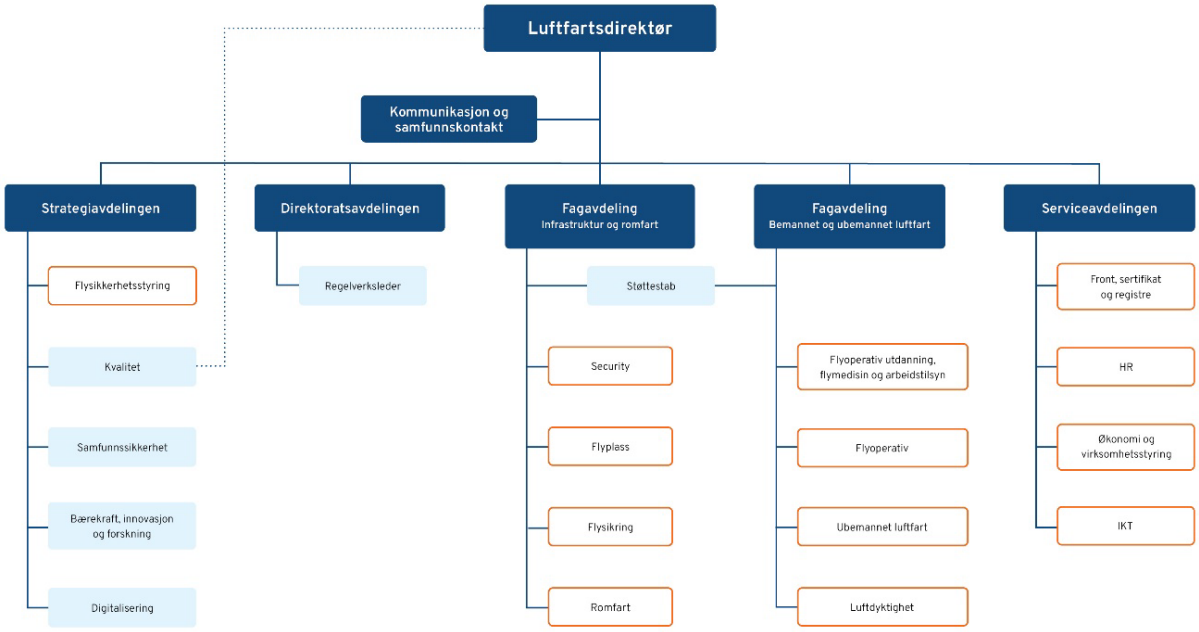
Hovedkontoret ligger i Bodø, og luftfartsdirektør Lars E. de Lange Kobberstad er leder for Luftfartstilsynet.

Virksomheten består 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.

[1] Forskrift 10. desember 1999 nr. 1273

I 2025 utførte 217 ansatte 203 årsverk. Fem medarbeidere er lokalisert i Oslo.

Figur 1: Organisasjonskart



2.3 Presentasjon av utvalgte hovedtall

Nedenfor presenteres hovedtall fra vår produksjon.

2.3.1 Volumtall

Tabell 1: Utvalgte tilsynsobjekter

Tilsynsobjekter	2025	2024	2023	2022	2021
AOC-operatører	18	18	21	26	24
ATO	12	12	11	14	12
DTO	39	39	47	46	45
Flyleger	57	66	64	60	59
Simulator	10	10	10	9	9
Tekniske skoler	7	7	6	5	5
CAMO	22	23	25	31	35
Part-145	29	27	28	30	29
Flysikringsleverandører	9	10	10	10	10
Lufthavner	54	53	53	56	56
Heliport	49	48	47	46	46
Droner LUC[2]	6	7	4	5	3
Tilsynspliktige droneoperatører	119	99	86	78	22
Security-objekter	513	471	559	535	543

Antall tilsynsobjekter har vært stabilt gjennom perioden. Det har vært en liten økning på security-området, og det skyldes en økning på fraktområdet, blant annet økt antall utenlandske

[2] LUC er forkortelsen for Light UAS Operator Certificate.

flyselskap som flyr inn og ut av Norge. Det kan også nevnes at Voss flyplass fikk teknisk- og operativ godkjenning i 2025. Antall flyleger er redusert med 9 i perioden og skyldes først og fremst frafall av 6 flyleger i UK.

Tabell 2: Luftfartøy

Luftfartøy	2025	2024	2023	2022	2021
Motorfly	802	724	735	775	823
Helikopter	248	238	257	266	276
Seilfly/motorseilfly	147	156	156	154	152
Ballonger	16	20	19	19	19
Sum	1213	1138	1167	1214	1270

Det totale antallet registrerte luftfartøy økte fra 1 138 i 2024 til 1 213 i 2025, tilsvarende en vekst på 6,6 prosent. Samlet sett preges utviklingen i 2025 av en vekst i de motoriserte kategoriene, særlig motorfly. Det er en moderat nedgang i antallet seilfly/motorseilfly og ballonger. Noe av årsaken her er at Norges luftfartøyregister i 2025 har jobbet målrettet med å avregistrere ex officio luftfartøy som ikke har hatt gyldig luft- og/eller miljødyktighetsbevis på tre år, jf. luftfartsloven § 3-7. Slik sletting har truffet dette segmentet i størst grad.

Tabell 3:Sertifikatholdere

Sertifikatholdere	2025	2024	2023	2022	2021
Flyteknikere	1111	1113	1120	1127	1 117
Flygeledere	552	549	526	514	512
Pilotsertifikater kommersiell luftfart	2741	2684	2615	2565	2 449
Allmennflygersertifikater	1262	1293	1306	1338	1 361
Sum	5666	5639	5567	5544	5439

Antall sertifikatholdere totalt økte svakt i 2025 og fremstår nå som stabilisert etter veksten i årene etter pandemien.

Antall allmennflygersertifikater har hatt en jevn nedgang over tid. Samtidig øker antall pilotsertifikater innen kommersiell luftfart videre i 2025, i forlengelsen av en trend som har vært tydelig siden pandemien. Dette peker mot en sterkere konsentrasjon av sertifikatholdere i den kommersielle delen av markedet.

Veksten i kommersielle pilotsertifikater må fortsatt ses i lys av tilpasninger etter Brexit, hvor det har vært operasjonelt og regulatorisk hensiktsmessig for aktørene å være innenfor EASA-regimet.

Tabell 4: Regelverksutvikling

Regelverksutvikling	2025	2024	2023	2022	2021
Forskrifter som endrer eksisterende forskrifter	33	25	17	20	20
Nye forskrifter	3	3	0	1	10
Forskrift som opphever en forskrift	0	1	0	2	1
Restriksjonsområder	28	28	8	9	0
Regelverk sendt på høring	33	25	26	25	25

Luftfartstilsynet vedtok totalt 64 forskrifter i 2025.

Det høye antallet forskrifter skyldes i hovedsak et betydelig omfang av EU-forordninger på luftfartsområdet som skal gjennomføres i norsk rett gjennom EØS-avtalen, samt vedtakelsen av 28 forskrifter om restriksjonsområder.

På flere områder med felleseuropeisk regulering skjer det jevnlige oppdateringer av forordningene. Disse tas inn i norsk rett gjennom endringer i eksisterende forskrifter. I 2025 vedtok Luftfartstilsynet til sammen 23 slike endringsforskrifter.

Når det gjelder forskrifter om restriksjonsområder, knytter flertallet av forskriftene om permanente restriksjonsområder (4 av 7) seg til etablering av nye områder som følge av den generelle beredskaps- og trusselsituasjonen. Tilsvarende gjelder for midlertidige restriksjonsområder, hvor 13 av 21 forskrifter var knyttet til militærøvelser.

Luftfartstilsynet bistod Samferdselsdepartementet med å forberede seks forskrifter for vedtakelse av departementet i 2025.

2.3.2 Nøkkeltall fra regnskapet

Samlet tildeling økte med 25,1 mill. kr (7,9 %) fra 2024 til 2025. I den samlede tildelingen inngår bevilgning på post 21 spesielle utgifter på 9,2 mill. kr i forbindelse med arbeidet med å etablere Norge som testarena for null- og lavutslippsfartøy.

Totale utgifter økte med 2,0 mill. kr. Utgifter til lønn økte med 11,7 mill. kr. Det statlige lønnsoppgjøret for 2024 ble utsatt til 2025, og regnskapet for 2025 inneholder derfor to lønnsoppgjør, samtidig som pensjonskostnaden ble redusert med 3 mill. kr. Dette påvirker *nøkkeltallene lønnsandel av driftsutgifter og lønnsutgifter per årsverk. Andre* driftsutgifter gikk ned med 9,7 mill. kr, mens utgifter til investering økte med 3,4 mill. kr fra 2024 til 2025. Årsaken til nedgangen i andre driftsutgifter er blant annet at større anskaffelser er utsatt til 2026. Videre ser vi nedgang i utgifter til reise på 0,9 mill. kr.

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

Beskrivelse nøkkeltall	2025	2024	2023
Antall ansatte[3]	217	217	209
Antall avtalte årsverk[4]	214	213	205
Antall utførte årsverk	203,0	203,0	193,9
Samlet tildeling post 01–29	343 599	318 524	307 446
Utnyttelsesgrad av bevilgningen post 01–99	94,2 %	98,5 %	98,1 %
Driftsutgifter	322 665	320 656	299 575
Lønnsutgifter per årsverk	1 191	1 131	1 120
Lønnsandel av driftsutgifter	75 %	72 %	73 %
Konsulentandel av driftsutgifter	2,4 %	5,3 %	4,9 %

Rammekravet for inntekter blir fordelt i forhold til kostnadene på det enkelte gebyrområdet og antall aktører i de ulike kategoriene. Det tas utgangspunkt i faktiske antall aktører i de forskjellige kategoriene på budsjetteringstidspunktet og til kjente endringer. For gebyrområder knyttet til luftfartøy, operative godkjenninger, security, flyplass og ubemannet luftfart (droner) ser vi en økt aktivitet i forhold til 2024, mens det for områdene sertifikat og bakgrunnssjekk er lavere aktivitet enn året før. En del aktører har avsluttet sin virksomhet eller inngått fusjon med annen virksomhet, og slike endringer påvirker gebyrinntektene.

Regnskapet for 2025 viser en mindreinntekt på 0,4 mill. kr i forhold til inntektsbevilgningen på 154,7 mill. kr.

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

Gebyrområder	Regnskap 2025	Regnskap 2024
Norges Luftfartøyregister	1 744	1 024
Flymedisin	3 511	3 690
Skole, utdanning og simulator	5 668	5 520
Operative godkjenninger	30 913	29 898
Flytekniske organisasjoner	8 658	6 812
Luftfartøy	18 162	17 470
Security	11 571	10 544
Flysikringsområdet	21 426	22 235
Flyplass	12 049	10 811
Ubemannet luftfart - droner	13 432	12 161
Sertifikat	13 912	15 184
Bakgrunnssjekk	13 178	16 462
Finansinntekter	50	47
Sum gebyrinntekter	154 273	151 858

2.3.3 Gjennomførte tiltak for å effektivisere driften i 2025

Luftfartstilsynets effektiviseringsarbeid er langsiktig og videreføres i 2025 innenfor disse områdene: kostnadsreduserende tiltak, kontinuerlig forbedring og digitaliseringstiltak. Vi har i

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

løpet av 2025 gjennomført to budsjettrevisjoner med omdisponering av budsjettmidlene. Vi har etablerte, grundige prosesser og føringer for eventuell reansettelse ved avganger og for lønnsfastsettelse. Bemanningsstyringen har vært stram, spesielt i første halvår. Dette har ført til at det på noen områder har vært vakanser gjennom store deler av året.

Aktiv bruk av felles statlige kontrakter er en viktig kilde til kostnadseffektivisering, og vi har også i 2025 iverksatt fellesavtaler.

Luftfartstilsynets arbeid med digitalisering av arbeidsprosesser og tjenester er fortsatt sentralt for å få til effektivisering. Overgangen fra analoge til digitale skjemaer 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 er digitalisert i 2025.

Budsjettsituasjonen i 2025 har krevd stram styring av overtidsbruk. Kostnaden er på samme nivå som i 2024. Mesteparten av overtiden er knyttet til tilsynsaktiviteter. I tillegg har ekstra bevilgning på det flyoperative området medført økt overtidsbruk i påvente av rekruttering av nye ressurser.

Reisekostnader utgjorde i 2025 19,8 mill. kr og er en betydelig kostnad for Luftfartstilsynet. Dette har hatt stort fokus i 2025, og vi har en nedgang i kostnaden fra 2024 til 2025 på 4,2 %. Videreføring av en streng reisepolicy har vært et viktig tiltak for å bidra til en kostnadseffektiv drift. Fjerntilsyn, antall ansatte på samme tilsyn, gjennomføring av flere tilsyn på samme reise, samt restriksjoner på deltagelse på møter og konferanser har alle bidratt til dette.

Det har i tillegg vært strammet inn på kompetansetiltak i 2025 som kunne utsettes, og dette må hentes inn gjennom de neste årene.

Som i 2024 økte Luftfartstilsynets bruk av ressurser i forbindelse med Forsvarets aktivitet og andre oppgaver som er relatert til den nye sikkerhetssituasjonen. Den økende oppgavemengden løses ved bruk av eksisterende personell, og uten tilførsel av nye ressurser eller budsjettmidler.

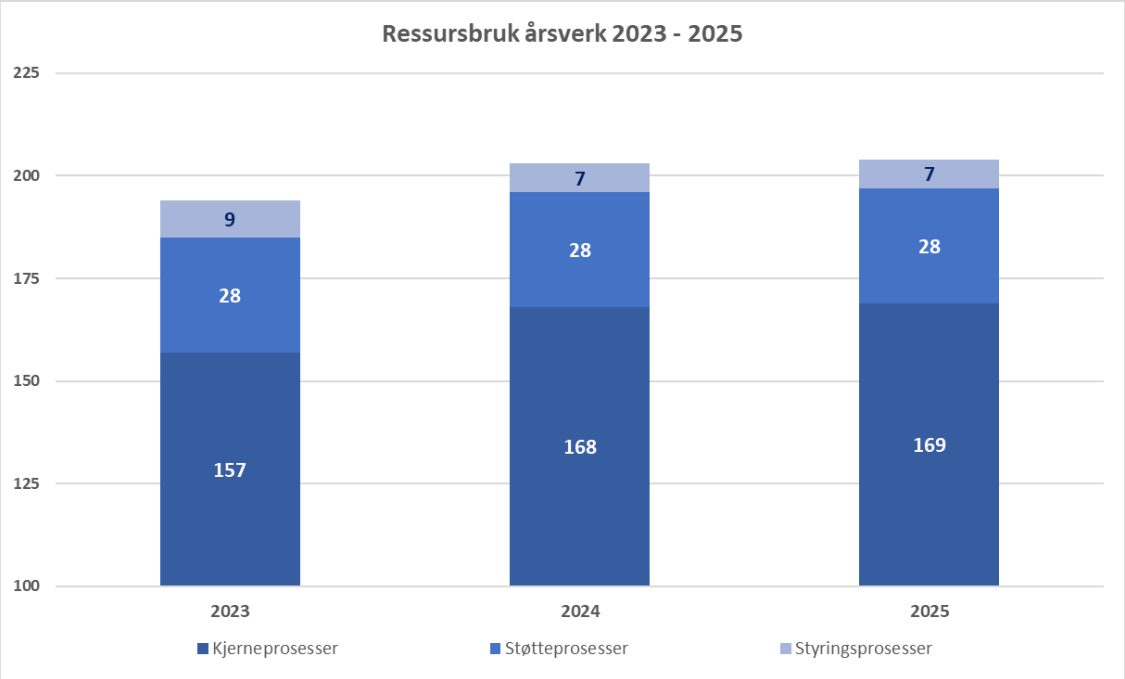
Det er i tillegg utført nye oppgaver med eksisterende ressurser. Blant annet ble Luftfartstilsynet i 2024 utpekt som sektortilsyn i henhold til sikkerhetsloven, og det er inngått en avtale med NSM om dette. I 2025 gjennomførte Luftfartstilsynet kartleggingstilsyn hos aktører som kommer inn under sikkerhetsloven, og det er god dialog med NSM om tilsynsprosesser.

3 Aktiviteter og resultater

Luftfartstilsynet har i 2025 jobbet i henhold til de overordnede målsettingene i Nasjonal transportplan gjennom vårt arbeid med sikkerhet, bærekraft, samfunnssikkerhet og effektive tjenester. Gjennom dette arbeidet har vi understøttet hovedmålet om et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050 og de fem hovedmålene i NTP.

Ressurssituasjonen og det totale antallet utførte årsverk er omtrent uendret fra 2024. Luftfartstilsynet styrte stramt på vakanser i 2025, særlig i første halvår. Styringen ble mer normalisert i andre halvår i takt med tilleggsbevilgning i RNB. Rekruttering av personell skjer i et konkurranseutsatt arbeidsmarked, og på enkelte områder har rekruttering tatt lenger tid enn ønsket og forutsatt. Figuren under viser fordeling av årsverk på hovedprosesser. 83% av faktiske årsverk knytter seg til kjerneprosessene, marginalt høyere enn foregående år. Andelen av ressurser til støttetjenester er 13% og uendret fra 2024.

Figur 2: Fordeling av årsverk



Videre 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

Delmål	Styringsparametere/styringsinformasjon	Målstatus
3.1.1 Bidra til at aktørene i norsk luftfart oppnår nasjonale flysikkerhetsmål	Status over de største risikoområdene for norsk luftfart (Key Risk Areas, KRA, og Safety Performance Indicators, SPI).	
	Status på flysikkerhetsmålene i Norges flysikkerhetsprogram og status for sentrale forløpere til ulykker.	
	Vurderinger av sikkerhetsnivået i de ulike kategoriene av luftfart.	
3.1.2 Risikobasert tilsyn med aktørene	Utarbeide risikoprofiler på hvert enkelt sertifikat (AOC/CAMO/Part-145, frittstående ATO).	
	Utarbeide risikoprofiler for alle lufthavnene og helikopterlandingsplasser på safetyområdet.	
	Utarbeide risikoprofiler for alle lufthavnene på securityområdet.	
	Utarbeide risikoprofiler av operatører i spesifikke kategorier innenfor dronesegmentet.	
3.1.3. God sikkerhetsdialog med aktørene	Dialog med luftfartsaktørene gjennom: • Kontaktmøter • Fagmøter • Konferanser • Safety-promotion-tiltak gjennom kurs, samlinger, webinarer og digitale publikasjoner.	

3.1.1 Bidra til at aktørene i norsk luftfart oppnår nasjonale flysikkerhetsmål

Luftfartstilsynet har gradvis endret tilnærmingen til hvordan vi vurderer status på flysikkerhetsmålene og de valgte sektorene. Informasjon fra rapporterte luftfartstilfeller betraktes nå ved bruk av risikoområder (Key Risk Areas, jf. EASA/EPAS) og SPI-er (Safety Performance Indicators), i tillegg til at informasjon fra tilsynsaktivitetene inngår i vurderingene.

Målstatus for delmålet Bidra til at aktørene i norsk luftfart oppnår nasjonale flysikkerhetsmål er satt til grønt fordi vi har etablert de mekanismene og gjort de vurderingene som omtales. I det videre kommenteres flysikkerhetstilstanden for de sentrale delene av norsk luftfart[5].

Ruteflygning:
Området for ruteflyging ligger ikke an til å nå flysikkerhetsmålet om en ulykkesrate på under 0,06 ulykker per 100 000 landinger. Ved utgangen av 2025 er ulykkesraten 0,08. Dersom ingen flere ulykker skjer og det ikke skjer store endringer i årlig aktivitet, vil resultatet for 2022–2026 bli ulykkesrate 0,07. For ruteflyging har vi etablert 14 SPI-er. Fem av de 14 SPI-ene hadde høyere rate enn gjennomsnittet for 2023–2025. Disse SPI-ene er knyttet til GNSS-forstyrrelser, fatigue, personer som ikke er eskortert på rullebanen, konflikt i lufta og rullebaneinntrengning. Luftfartstilsynet jobber aktivt med utfordringene GNSS-forstyrrelser har medført. Vi har også

[5] Ratene oppgitt i dette kapittelet er estimater basert på foreløpige tall pga. forsinkelser i datainnhentingen

etablert en GNSS-arbeidsgruppe der sentrale aktører deltar i en felles innsats for å håndtere utfordringene med GNSS-forstyrrelser. Avinor har startet med revisjon av sin plan for utfasing av konvensjonelle navigasjonshjelpemidler ved flyplassene. I den forbindelse har Luftfartstilsynet bedt Avinor om å revurdere sine planer om utfasing gitt omfanget av GNSS-forstyrrelser.

Enkelte av aktørene innenfor segmentet ruteflygning har i tillegg økonomiske utfordringer og følges opp av Luftfartstilsynet for å vurdere om dette påvirker flysikkerheten. Ett selskap har særlig høy endringstakt, og vi følger det tett opp.

Annen kommersiell flygning:
Området for annen kommersiell flyging med fly ligger an til å nå flysikkerhetsmålet på maksimalt 1,5 ulykker per 100 000 landinger for 2022–2026 samlet. Ved utgangen av 2025 er ulykkesraten 1,4. Bare tre av ni SPI-er ligger over gjennomsnittet for de siste tre årene. Det gjelder GNSS-forstyrrelser, konflikt i lufta og tilfeller der feil på eller varsel fra utstyr har ført til en konsekvens for flygingen. Tilsyn innenfor dette segmentet indikerer ingen store flysikkerhetsutfordringer. En flyskole hadde store økonomiske utfordringer og ble fulgt opp særskilt i 2025, og selskapet gikk konkurs i januar 2026.

Offshore helikopter:
Offshore-helikopter ligger an til å nå målet om ingen ulykker i 2022–2026. Sektoren har over år generelt rapportert få luftfartshendelser til myndighetene, men etter at vi har satt søkelys på dette bl.a. i samarbeidsforumet (se omtale i kap. 3.1.3), har rapporteringen økt i 2025. Det kan være noe av forklaringen på at seks av ni SPI-er for 2025 ligger over gjennomsnittet for 2023–2025. Disse SPI-ene handler om tilfeller der feil på eller varsel fra utstyr har ført til en konsekvens for flygningen, værrelaterte hendelser, navigasjonsfeil, bakkehåndtering, brudd på høydeklaringen og personskader i forbindelse med bruk av slynge eller heis. En ny aktør ble tilført oppdrag i 2025 og skal drive med både passasjertransport og søk- og redningsflyging. Oppdragsgiverne har gjennom sine anbud startet innføring av nye helikoptertyper offshore. Det er fortsatt mange dispensasjoner for helikoptertypen S-92, både angående vedlikeholdsoppgaver på grunn av lav tilgang til enkelte deler og nye luftdyktighetspåbud. Dette er forhold som Luftfartstilsynet følger tett opp.

Innlands helikopter:
For innlands helikopter har ulykkesraten gått nedover en lengre periode, og sektoren ligger an til å nå flysikkerhetsmålet på under 0,4 ulykker per 100 000 landinger for 2022–2026 sett under ett. Ved utgangen av 2025 er raten 0,16. Fire av ti SPI-er ligger over gjennomsnittet. Det gjelder konflikt i lufta, ekstern last som falt ut av slyngen, navigasjonsfeil og tilfeller der feil på eller varsel fra utstyr har ført til en konsekvens for flygningen. Konsolidering er et stikkord som preger innlands helikopter. Antall aktører er ytterligere redusert i 2025 gjennom konsolidering, og dette har medført at operatørene har større kapasitet enn tidligere. Generelt er det stor variasjon i aktørenes modenhet og kompetanse angående arbeidsmiljøforhold, og vi mottar et økende antall bekymringsmeldinger fra ansatte i de største selskapene. For en av aktørene er det vedvarende arbeidsmiljøutfordringer som i stor grad skyldes fysiske fasiliteter og organisatoriske forhold på luftambulansebasene. Luftfartstilsynet har søkelys på disse utfordringene og følger aktørene tett opp.

Privatflygning:
Innen privatflyging ligger de tre gruppene selvbygde motorfly, andre motorfly og seilfly an til å nå sine respektive flysikkerhetsmål. Den fjerde gruppen, mikrofly, kommer ikke til å nå

flysikkerhetsmålet om færre enn to fatale ulykker per 100 000 flytimer for 2019–2028 samlet. Ved utgangen av 2025 er den fatale ulykkesraten 4,7.

Det er etablert felles SPI-er for de fire gruppene av privatflyging, og bare en av de åtte SPI-ene er over gjennomsnittet for de tre siste årene. Det gjelder SPI-en værrelaterte hendelser. Luftfartstilsynet mottar få rapporter fra sektoren, og det er grunn til å anta at det er en underrapportering av hendelser. Fra våre tilsynsaktiviteter vet vi at det innen mikroflyging er lavere evne til å lukke avvik enn i andre deler av luftfarten. Vi har i 2025 jobbet for å få alle privatflygere, også sportsflygere, til å bruke radio. NLFs sikkerhetssystem for sportsfly inneholder nå obligatorisk utdanning i radiotelefoni for nye piloter. For sportsfly har Luftfartstilsynet hatt særskilt søkelys på at maksvektene må overholdes. For fartøyer med EASA-luftdyktighet er det utført ramp-check, men vi har ikke funnet noen avvik på flygere og bare minimale avvik på fartøyer.

Droner:
Dronesektoren ligger an til å nå flysikkerhetsmålet om at det ikke skal forekomme ulykker mellom droner og bemannet luftfartøy i perioden 2022–2026. Det er lav rapportering om luftfartstilfeller med droner, og to SPI-er er etablert. Den ene av dem handler om hendelser der droneaktivitet forstyrrer eller påvirker andre luftfarsoperasjoner, den andre om konflikt i lufta. For begge disse er antallene for 2025 høyere enn gjennomsnittet for 2023–2025. Det er tegn til økende grad av profesjonalisering i den delen av markedet som er underlagt tilsyn. Til tross for flere tilsyn enn før, har vi avdekket færre avvik, og aktørene viser god evne til å lukke avvik. Dronebransjen preges fortsatt av mangel på generell kunnskap om luftfart og luftrom, og dermed er sikkerhetsformidling fortsatt viktig overfor amatørene og de semiprofesjonelle aktørene. Vi mottar et økende antall søknader om operasjoner med større iboende risiko grunnet blant annet større grad av autonomi og operasjoner nærmere befolkede områder.

Flysikring:
På flysikringsområdet er det ingen flysikkerhetsmål i det norske flysikkerhetsprogrammet. Totalt sett vurderes sikkerhetsnivået i 2025 som bra på dette fagområdet, og tjenesteyternes samsvarsgrad har økt fra 2024 til 2025. Det er økende etterspørsel etter luftrom fra Forsvaret, droner, privatflygere, politi, romfart m.fl. Det er gjort et stort arbeid i 2025 med konseptet fleksibel bruk av luftrom (FUA) for å tilrettelegge for forsvaret og sivil lufttrafikk, med mange nye FUA-områder og forskrifter. Det er behov for å ytterligere styrke arbeidet med luftromsforvaltning samt innføring av luftromsstyring for ubemannet luftfart (UTM og U-space).

Flyplass:
Heller ikke på flyplassområdet er det etablert flysikkerhetsmål i det norske flysikkerhetsprogrammet. Luftfartstilsynet har avdekket avvik knyttet til styringssystem (SMS) og endringshåndtering. På lufthavner der også Forsvaret opererer er det gjort enkelte alvorlige funn. Disse er under oppfølging. Vi er også oppmerksomme på kapasitetsproblemer som kan påvirke sikkerheten på lufthavner med endret trafikkmønster. Her følger vi opp og ser blant annet på slot-koordinering.

Sikkerheten anses akseptabel på de flyplassene vi fører tilsyn med, men vi registrerer likevel en tendens til at de mindre flyplassene er presset fra flere kanter (økonomi, luftromstilgang, støyproblematikk, m.m.).

Ved helikopterplassene ved sykehus er det en utfordring at de personene som har ansvar for å drifte disse landingsplassene har lav luftfartsfaglig kompetanse, og at helseforetakene ikke har tilstrekkelig oppmerksomhet rundt det å drifte en landingsplass.

Det må fortsatt gis mange dispensasjoner for helikopterlandingsplasser offshore fra regelverkskravene. For å ivareta flysikkerheten har dette medført ytterligere krav til selve flygningen, dvs. helikopterselskapene. Luftfartstilsynet har et godt samarbeid med helidekkoperatørene, Havindustritilsynet og Sjøfartsdirektoratet.

Security:
På securityområdet er det på bakgrunn av risikoanalyser prioritert tilsyn på lufthavner i 2025. Dette omfatter både ordinære tilsyn og behov for ekstra tilsyn for å verifisere forbedringer. Sammenliknet med andre land i EUs oversikt over tilsynsresultater ligger Norge godt an. Norge lå imidlertid under EU's krav i 2025.

3.1.2 Risikobasert tilsyn med aktørene

De fleste fagområder har nå etablert risikoprofilering av aktørene. Security har etablert robust metodikk for risikoprofilering av tilsynsobjektene, og på flyplassområdet er det etablert risikoprofilering for lufthavner og helikopterlandingsplasser. På flysikringsområdet utvikles det forbedret metodikk for risikoprofilering.

Basert på anbefalinger i Safetec-rapporten om innlands helikopter er det utarbeidet en ny metode for risikoprofilering for alle AOC/ATO/CAMO/Part-145. Denne nye metoden er under implementering, og det er utarbeidet risikoprofiler for alle CAMO og Part-145. Det er også utarbeidet risikoprofiler for alle helikopterselskap med ny metode. For de resterende fixedwing-selskapene er det oppdaterte risikoprofiler i det gamle systemet. De tolv ATO-ene er klargjort for nytt system, men er ikke helt ferdig vurdert på ytelse. Dette arbeidet blir ferdigstilt i 1. halvår 2026.

Samlet tilsynsproduksjon for 2025 fremgår av tabellen under.

Tabell 7: Tilsynsproduksjon

Område	2025	2024	2023	2022	2021
Direktorat	7	8	7	7	6
Flyoperativ	166	180	137	201	125
Flyplass	46	51	51	47	34
Flysikring	22	25	27	25	27
Luftdyktighet	186	192	171	179	316
Menneskelig ytelse og utdanning	79	56	74	69	41
Security	191	247	230	259	197
Ubemannet luftfart	66	46	26	17	17
Romfart	2				
Totalt*	765	805	723	804	763

*) Tallene inkluderer nå tilsyn av luftfartøy og personer (flyleger og kontrollanter), og avviker derfor noe fra årsrapporter fra 2023 og tidligere

3.1.3 God sikkerhetsdialog

Luftfartstilsynet har utstrakt sikkerhetsdialog med bransjen. Vi har etablert forumer for de sentrale luftfartssektorene. Generelt får vi svært gode tilbakemeldinger fra aktørene. De opplever det som svært nyttig å ha en arena der flysikkerhet er det sentrale temaet og der de kan ha en direkte dialog med oss. Spesielt framhever de nytten av å kunne drøfte sikkerhetstilstanden og utfordringer med hverandre, slik at de kan dele beste praksis og få råd og støtte. Forumene har to til fire møter i året.

SAFE 360 er et forum for safety managers i ruteflyselskapene, Avinor og Avinor Flysikring. Statens havarikommisjon deltar også. Noen av de sentrale utfordringene som ble drøftet er GNSS-forstyrrelser, droner, turbulens, fremmedlegemer på rullebanen og krakelering av banedekker, men også organisatoriske forhold som endringshåndtering og SMS-implementering.

Flysikkerhetsforum for operatører av innlandshelikopter (FsF) sitt arbeid er primært rettet mot bransjestandardisering og beste praksis. Sikkerhetsstudien fra 2021 om innlands helikopter lå til grunn for mange av diskusjonene som foregikk i fjor. I tillegg diskuteres innspill til nasjonal forskrift om tjenestegjøringsregler for helikopteroperatører.

Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet innlands (SFI) er et trepartsforum der også fagforeninger og de største kundene deltar. Oppfølging av sikkerhetsstudien om innlandshelikopter var det sentrale temaet også her, og framdriften er god.

Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel (SF) er også et trepartsforum. Hovedsakene i 2025 var nye helikoptertyper, reservedelssituasjonen og regelverksimplementering. Generelt er sikkerhetsinformasjon og granskning av ulykker sentrale temaer i forumet, og oppfølgingen av sikkerhetstilrådninger fra sikkerhetsstudien fra 2023 er revitalisert.

GA-flysikkerhetsforum (GAF) består av organisasjoner og myndigheter som sammen arbeider for bedre flysikkerhet i allmennflymiljøet. Radiobruk har vært et tema i og med at alle norske frekvenser er lagt om til 8,33-kanaler i løpet av 2025. Datapålitelighet har blitt diskutert da AIP har blitt hengende etter og behovet for enkel, systematisk og digital publisering har meldt seg. AFIS-fraseologi og anbefalinger for landinger på vann har blitt diskutert og revidert.

Sikkerhetsforum droner har god deltagelse og jobber for å fremme samarbeid, innovasjon og sikker integrering i dronebransjen. Arbeidet skal bidra til trygg bruk av luftrommet og bærekraftig utvikling for alle aktører, og et bredt spekter av temaer tas opp.

Innenfor security-området har sikkerhetsformidling i 2025 lagt særlig vekt på ansvarspersonell på flyplassene, leverandørkjeden hos flyselskapene, deler av fraktkjeden og de som driver opplæring. Operatørene kan som følge av dette målrette innsatsen mot forbedring av security-tilstanden.

Aviation Safety Week (ASW) er en møteplass for små og store aktører i luftfarten og ble arrangert for tredje år på rad i november 2025. Målgruppene var først og fremst innlands helikopter, privatflyging og droner. Arrangementet varte en hel uke og begynte digitalt med slipp av podcaster, før det arrangeres en konferansedag for alle, etterfulgt av samlinger i de respektive flysikkerhetsforumene. I 2025 var hovedtemaet trening og menneskelige faktorer. Luftfartstilsynet erfarer positive tilbakemeldinger og økende interesse for arrangementet.

3.1.4 Oppsummering – sikkerhetsnivået i norsk luftfart

Sikkerhetsnivået innenfor hver sektor i norsk luftfart varierer. De fleste sektorene ligger an til å nå sine flysikkerhetsmål, og Luftfartstilsynet har etablert robuste mekanismer for å overvåke sikkerhetsytelse gjennom risikoområder og SPI-er.

Ruteflyging kommersiell luftfart og mikrofly er de sektorene som ikke når målene.

Luftfartstilsynet har iverksatt en rekke tiltak for å møte de sikkerhetsutfordringene som er identifisert, og samlet sett vurderer Luftfartstilsynet at sikkerhetstilstanden i norsk luftfart var akseptabel i 2025.

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.	
	Saksbehandlingstid på flymedisin, sertifikater og bakgrunnssjekk.	
3.2.2 God tilgjengelighet til flysikkerhets-informasjon, tilpasset brukernes behov	Utarbeidelse og publisering av Annual Safety Review.	
	Oppdatering og publisering av Norges flysikkerhetsplan (SPAS).	
	Prioritere prosjekter for å gjøre flysikkerhetsinformasjon tilgjengelig for aktørene i norsk luftfart.	

3.2.1 Effektive og digitaliserte tjenester

Gjennomførte tiltak og oppnådde gevinster for Luftfartstilsynet og brukerne iht. digitaliseringsplan:

Luftfartstilsynet har i 2025 fortsatt arbeidet med å utvikle mer effektive og brukerorienterte tjenester gjennom økt bruk av digitale løsninger og mer systematisk utnyttelse av data.

Bruken av digitale verktøy er videreutviklet innen flere tjenesteområder. Vi ønsker å redusere manuelle prosesser, særlig der høyt volum og komplekse regelverkskrav tidligere har bidratt til økt ressursbruk. Det er bl.a. jobbet med digitalisering av saksbehandlingen innen bakgrunnssjekk, og utvikling av digitale løsninger knyttet til sertifisering av sikkerhetspersonell (security). Arbeidet omfatter både anskaffelse av digitale verktøy og tilpasning av prosesser, med mål om å sikre etterlevelse av regelverkskrav og mer effektiv administrativ håndtering.

Det er også gjennomført tiltak som skaper gevinst i form av forbedret datakvalitet. Gjennom digitalisering av skjema har vi mulighet til å sette opp regler for påkrevde data og formater. Dette gjør at det vi mottar er langt mer komplett, og man sparer tid i saksbehandlingen ved at man ikke trenger å etterspørre manglende informasjon. Bruk av datavask mot ulike kilder som folkeregisteret gjør at nøkkeldata er korrekte og oppdaterte.

Et sentralt digitaliseringstiltak i 2025 har vært prosjektet for tilgjengeliggjøring av flysikkerhetsinformasjon. Se pkt. 3.2.2 for ytterligere informasjon.

Luftfartstilsynet har etablert styrende rammer for bruk av kunstig intelligens i etaten. Det er vedtatt policy og retningslinjer samt utviklet digital opplæring for ansatte. Arbeidet legger

grunnlag for fremtidig bruk av KI som støtteverktøy i oppgaveløsning, i tråd med krav til ansvarlighet, personvern og etterlevelse av regelverk

Samlet sett vurderer Luftfartstilsynet at arbeidet med effektive og digitaliserte tjenester bidrar til bedre måloppnåelse innen flysikkerhet og tilsyn, og gir et godt grunnlag for videre modernisering.

Brukerundersøkelser hos aktørene og gjennomførte tiltak for å følge opp undersøkelser**:**

Luftfartstilsynet gjennomfører brukerundersøkelser annethvert år. Forrige undersøkelse ble gjennomført i 2024. Resultatene viser at 85 prosent av respondentene har tillit til Luftfartstilsynet, og 79 prosent oppgir at de alt i alt er fornøyde med oss som luftfartsmyndighet. På bakgrunn av undersøkelsen ble det identifisert 19 prioriterte forbedringstiltak. Arbeidet har særlig vært rettet mot å bedre informasjonsflyt og å sikre at brukerne får den informasjonen de trenger, slik at aktørene i markedet får en bedre brukeropplevelse i møte med Luftfartstilsynet. Neste brukerundersøkelse gjennomføres i 2026.

Saksbehandlingstid på flymedisin, sertifikater og bakgrunnssjekk:
Saksbehandlingstid innenfor flymedisin har blitt fulgt opp gjennom 2025. Median saksbehandlingstid for henviste eller konsulterte søknader om legeattest har vært i overkant av tre uker gjennom 2025. For privatpiloter har saksbehandlingstiden holdt seg rundt 4 uker gjennom året.

Det er fortsatt en utfordring at nesten 20 % av søknadene om legeattest må returneres til flylegen grunnet ufullstendig dokumentasjon, og saksbehandlingstiden for disse blir dermed lenger enn ønskelig. Det arbeides med kontinuerlig veiledning av flyleger for å sikre at de husker å legge ved all pålagt dokumentasjon før henvisning og konsultasjon, slik at man kan sikre en mer effektiv saksbehandling.

Luftfartstilsynet behandler ca. 40 000 søknader om bakgrunnssjekk årlig. Dette er både standard bakgrunnssjekk (SB) og utvidet bakgrunnssjekk (UBS). Utvidet bakgrunnssjekk inneholder en etterretningskontroll hos politiet, som gjør saksbehandlingen på utvidet bakgrunnssjekk noe lengre.

Luftfartstilsynet har i snitt 2–3 uker saksbehandlingstid på saker knyttet til bakgrunnssjekk. Dette er fra søknaden blir registrert hos Luftfartstilsynet til endelig svar tilkommer søker.

Luftfartstilsynet mottok i 2025 i underkant av 7 000 søknader om pilotsertifikater, som er omtrent på nivå med 2024. Gjennomsnittlig saksbehandlingstid økte fra 15 dager i 2024 til 25 dager i 2025. Økningen knyttes til nye og mer tidkrevende saksbehandlingsrutiner og lavere bemanning til saksbehandling enn planlagt. Luftfartstilsynet har mål om saksbehandlingstid på 4 uker. I 2025 ble 68 % av sakene behandlet innenfor mål. 29 % av alle mottatte søknader ble behandlet innen 14 dager.

3.2.2 God tilgjengelighet til flysikkerhetsinformasjon

Luftfartstilsynet utarbeidet og publiserte Annual Safety Review 2025. Norges flysikkerhetsplan (SPAS) ble også oppdatert i 2025.

Luftfartstilsynet etablerte i 2021 et prosjekt for tilgjengeliggjøring av flysikkerhetsinformasjon (TAFI) delvis finansiert over statens medfinansieringsordning. Hensikten med prosjektet var å gjøre flysikkerhetsinformasjon enklere tilgjengelig – både internt og eksternt for

luftfartsaktørene – slik at informasjonen i større grad kan analyseres, forstås og brukes aktivt i det løpende sikkerhetsarbeidet.

Tilgjengeliggjøring av flysikkerhetsinformasjon er avgjørende for at Luftfartstilsynet skal ha et best mulig datagrunnlag i arbeidet med Safety Risk Management (SRM), tilsyn, godkjenninger, regelverksutvikling og safety promotion.

Prosjektet mottok 5 mill. kroner gjennom medfinansieringsordningen (2022–2024). Finansieringen var avgjørende for å realisere prosjektet i nødvendig skala. Prosjektet ble avsluttet ved årsskiftet 2025/2026, og sluttrapporten er sendt inn og godkjent av DFØ.

3.3 Føringer og prioriteringer

3.3.1 Droner

Luftfartstilsynet har i løpet av året bistått faglig i arbeidet med utarbeidelsen av stortingsmeldingen om droner og ny luftmobilitet, og har etter publisering fulgt opp relevante deler av meldingen innenfor eget ansvarsområde.

Luftfartstilsynet har videreført og styrket deltakelsen i den tverrdepartementale arbeidsgruppen som behandler strategiske problemstillinger knyttet til droner og ny luftmobilitet. Gjennom året har Luftfartstilsynet deltatt i møter og løpende besvart henvendelser fra andre etater om mulighetsrommet for økt og endret bruk av droner i næringsvirksomhet. Dette har blant annet omfattet vurderinger av om og hvordan det kan legges bedre til rette for operasjoner utenfor synsrekkevidde (BVLOS) for næringer med særskilte behov.

Som ledd i arbeidet med å styrke sikkerhetskulturen innen ubemannet luftfart, har Luftfartstilsynet arrangert konferansen «Sikker integrering av droner» samt flere sikkerhetsfora for droneaktører. Det vurderes som særlig positivt at deltakelsen fra bemannet luftfart var betydelig, noe som bidrar til økt felles situasjonsforståelse og samhandling i luftrommet.

I oppfølgingen av Stortingets anmodning om å tilrettelegge for testing av droner med våpen innenfor etablerte våpentestområder, har Luftfartstilsynet hatt flere møter med Forsvaret. Det er avklart en tydelig arbeidsdeling mellom sivil og militær luftfartsmyndighet. Forsvaret godkjenner testing av droner med våpen, og det er etablert en tett dialog med Luftfartstilsynet i relevante godkjenningsprosesser.

På bakgrunn av oppdrag i tildelingsbrevet for 2025 og omtale i stortingsmeldingen utarbeidet Luftfartstilsynet en rapport om UAS-geosoner. Rapporten ble oversendt Samferdselsdepartementet ultimo 2025. Det anbefales en samlet nasjonal modell for etablering og kunngjøring av geosoner innenfor rammene av forordning (EU) 2019/947 og øvrig gjeldende regelverk, samt at Luftfartstilsynet formelt tillegges en nasjonal koordinerende rolle for luftromsstrukturer knyttet til UAS-geosoner.

Luftfartstilsynet ferdigstilte forskrift om sivil statsluftfart med ubemannet luftfartøy med ikrafttredelse 15. juli 2026. Forskriften utfyller regelverket for bruk av ubemannede luftfartøy i Norge og gir politi, redningstjeneste og øvrige offentlige myndigheter oppdaterte rammer for sikker drift.

3.3.2 Oppfølging av norsk arbeidsmiljølovgivning

Luftfartstilsynet har også i 2025 hatt særskilt oppmerksomhet på ivaretakelse av arbeidsgiveransvar og strukturer som utfordrer arbeidsmiljølovgivningens grunnleggende prinsipper og systematikk.

Vi har fortsatt å overvåke utenlandske selskapers operasjoner i Norge. I den grad det avdekkes forhold som krever flere undersøkelser, iverksettes det kontrollaktivitet overfor den aktuelle virksomheten. I disse tilfellene gjøres konkrete juridiske avklaringer om tilknytning og om norsk rett får anvendelse, og ved behov tas dette inn i ordinært tilsyn.

Luftfartstilsynet gjennomførte totalt seks tilsyn i 2025, hvorav to sammen med Arbeidstilsynet ved luftambulansebaser. I 2025 har vi også vedtatt et nytt satsningsområde under vår arbeidstilsynsfunksjon. Det omhandler innkvartering av arbeidstakere og oppfølging av endringer i regelverket som trådte i kraft 1. juli 2024. Første tilsyn med denne tematikken ble utført høsten 2025.

I mange tilfeller overholder ikke operatørene fristene for å lukke avvik. Flere av de åpne tilsynssakene omhandler brudd på arbeidsmiljøloven ved luftambulansebaser og organisatoriske og psykososiale forhold. Luftambulansesakene er krevende, blant annet på grunn av uklare ansvarsforhold mellom baseeiere, helseforetakene og operatører som kun disponerer de fysiske lokalitetene. Koordinerte tilsyn med Arbeidstilsynet og andre etater har vist seg effektive og videreføres i 2026.

Antallet bekymringsmeldinger og varsler om arbeidsmiljøforhold har vært stabilt høyt også i 2025. Luftfartstilsynet mener at dette kan knyttes til økt kjennskap til meldeordninger for bekymringsmeldinger og varsling av kritikkverdige forhold, bedre tilgjengelige nettsider og konkurransesituasjonen i bransjen.

Det har blitt gjennomført to møter i HMS-trepartsforum.

Vi har også hatt aktiviteter i Tilsynsetatenes samarbeidsgruppe (TSG) i form av møter, innlegg og deltakelse i arbeidsgrupper. Samarbeidet har vært avgjørende i arbeidet med oppfølging av luftambulansebaser, særlig i de tilfellene det har vært behov for å koble på andre etater som for eksempel brann- og el-tilsyn.

I løpet av 2025 ble også Norge fullverdig medlem av European Labour Authority (ELA), og det har vært en utvikling i samarbeidet med ELA gjennom vår nasjonale liaison-offiser. ELA har økt oppmerksomheten på sivil luftfart. Det er videre etablert et tettere samarbeid mellom de nasjonale etatene og AID for nødvendig koordinering og informasjonsflyt i vårt arbeid og bidrag opp mot ELA.

3.3.3 Klima- og miljømessig bærekraftig luftfart

I 2025 ble det første demonstrasjonsprogrammet i regi av Norges internasjonale testarena gjennomført etter en internasjonal utlysning hvor flyprodusent BETA Technologies og operatør Bristow ble valgt. Luftfartstilsynet ga en trafikktillatelse til å operere i en periode på seks måneder, og første testflyvning skjedde 8. august.

En egen sluttrapport med bred læring fra det første demonstrasjonsprogrammet blir utgitt våren 2026. I tillegg til den direkte og konkrete kunnskapsutviklingen derfra bidrar testarenaen også til at både Luftfartstilsynet og andre involverte interessenter tilegner seg ny kompetanse.

Gjennom internasjonal testarena og mer generelt en økende innovasjonstakt har Luftfartstilsynet identifisert behov for å legge bedre til rette for forskning og innovasjon fra luftfartsmyndighetenes side. En egen avtale er inngått med EUs luftfartsmyndighet EASA for dette formålet, ved blant annet å etablere en regulatorisk sandkasse.

I 2025 etablerte Luftfartstilsynet en veiledningsfunksjon. Funksjonen skal være et koblingspunkt mellom næringslivet og virkemiddelapparatet, med et mål om å øke forsknings- og innovasjonstakten i luftfart. Erfaringen så langt er at luftfarten i liten grad har tatt i bruk og er kjent med virkemiddelapparatet.

ZERAC25 (Zero Emission Regional Aviation Conference) ble arrangert i samarbeid med Samferdselsdepartementet og Avinor og ble godt tatt imot av publikum. I etterkant ble den konkrete læringen og den økte innsikten i hva nye teknologier betyr trukket frem som spesielt verdifullt.

For å bidra ytterligere til forskning og innovasjon støtter Luftfartstilsynet blant annet master- og doktorgradsstudenter og stiller opp på arrangementer og undervisningsaktiviteter.

I 2025 mottok Luftfartstilsynet et oppdrag fra Samferdselsdepartementet (SD) om å utrede hvilken rolle etaten kan og bør ha i forbindelse med gjennomføringen av ReFuelEU Aviation-forordningen. Oppdraget omfattet en kartlegging av relevante pliktsubjekter, både lufthavner og luftfartøyoperatører, en vurdering av hvordan regelverket bør gjennomføres i norsk rett, samt en konsekvensanalyse av gjennomføringen av ReFuelEU-regelverket.

Videre ble Luftfartstilsynet bedt om å gi faglige kommentarer til skriftlige innspill fra Miljødirektoratet, med særlig fokus på en hensiktsmessig og klar oppgavefordeling mellom de to etatene.

Norge følger opp ICAOs langsiktige klimamål for internasjonal luftfart (LTAG 2050) gjennom deltakelse i internasjonalt regelverks- og utviklingsarbeid samt nasjonal tilrettelegging for omstilling til mer klima- og miljøvennlig luftfart. Luftfartstilsynet har i 2025 bidratt gjennom dialog med Samferdselsdepartementet om norsk rapportering og implementering i State Action Plan til ICAO.

3.3.4 Sikkerhet – særskilte oppfølgingspunkter

Implementeringstidspunktet knyttet til regelverket for bakketjenester «ground handling» har blitt utsatt flere ganger av EU-kommisjonen. Luftfartstilsynet har høsten 2025 tilsatt én inspektør som har ansvaret for å starte det forberedende arbeidet med implementeringen av det nye regelverket som trer i kraft i 2028. Egenerklæringer fra bakketjenesteaktørene kan leveres inn fra mars 2027.

Luftfartstilsynet har i 2025 påbegynt arbeidet med nærmere analyse av regelverket i tett samarbeid med andre europeiske myndigheter. Vi har hatt møter med enkelte av bakketjenesteaktørene, og vi har forberedt veiledningsmateriale som er planlagt publisert på hjemmesidene våre i løpet av våren 2026.

Safetec gjennomførte høsten 2024 en studie av tilsynskapasiteten i Luftfartstilsynet innenfor innlands helikopter, på oppdrag fra SD etter en sikkerhetstilrådning fra Statens havarikommisjon. Sluttrapporten ble klar i slutten av mars 2025.

Det ble i rapporten pekt på noen hovedområder som bør forbedres, og Luftfartstilsynet har gjennom 2025 jobbet med forbedringsarbeid innenfor de mest relevante områdene.

Ressurser og ressursallokering var et hovedområde i rapporten. Luftfartstilsynet har innført en forbedret prosess for behovsanalyser for rekruttering både i vakante stillinger og nye stillinger for å sikre en overordnet prioritering av ressurser. Det er i tillegg gjennom supplerende tildelingsbrev 2 av 24. juni 2025 gitt en ekstra bevilgning for å øke antall ressurser på flyoperativt

område. Som følge av dette var to nye stillinger på plass ved årsskiftet. Gjennom denne bevilgningen ble det også mulig å leie inn ressurser samt å øke bruken av overtid for å sikre gjennomføring av påkrevde tilsyn i 2025.

Det ble i rapporten også pekt på manglende bruk av proaktive indikatorer og bruk av tilgjengelig flysikkerhetsinformasjon. Det er i 2025 etablert Safety Performance Indicators (SPI), og flysikkerhetsinformasjon for den enkelte operatør er gjort tilgjengelig for inspektørene gjennom digitale dashboards.

Metode for risikoprofilering er endret for å gi inspektørene mer treffsikker og relevant informasjon. Metoden baserer seg på vurdering av kompleksitet og ytelse, og ytelsesvurderingen er basert på et verktøy fra EASA.

Det er også gjort forbedringer i struktur og planlegging av tilsyn for å i større grad sikre at regelverkskrav blir ivaretatt.

3.3.5 Informasjonssikkerhet – implementering av det nye regelverket Part IS

Luftfartstilsynet har i 2025 arbeidet målrettet med forberedelser til innføring av det nye regelverket Part-IS (Information Security), som trer i kraft i oktober 2025 og februar 2026. Arbeidet har vært gjennomført innenfor rammen av ordinær drift og med begrensede ressurser, samtidig som etaten har hatt ansvar for å ivareta løpende tilsynsoppgaver og andre prioriterte regelverkskrav.

I løpet av året er det gjennomført innledende aktiviteter knyttet til implementering av regelverket. Basisopplæring for inspektører er gjennomført i 2025, slik at relevante fagmiljøer har fått grunnleggende kjennskap til regelverket. Det er også gjennomført utvidet opplæring for utvalgte inspektører for å sikre tilstrekkelig faglig kapasitet i oppfølgingen av regelverket.

Luftfartstilsynet startet i 2025 arbeidet med å forberede godkjenning av selskapenes endringsprosedyrer og styringssystemer i henhold til Part-IS. I tillegg ble det gitt informasjon til berørte aktører om regelverket og forventet saksprosess, med mål om å legge til rette for en mest mulig forutsigbar innføring.

Som del av arbeidet med Part-IS er Luftfartstilsynet i dialog med Samferdselsdepartementet om etablering av responsmiljø for sivil luftfart i Norge, blant annet i lys av sammenhengen mellom Part-IS og krav i lov om digital sikkerhet med tilhørende forskrift.

3.3.6 Sertifisering av sikkerhetspersonell

I 2025 har det vært arbeidet med å etablere en ny prosess for sertifisering av sikkerhetspersonell i regi av Luftfartstilsynet for å lukke avvik gitt av ESA. Det er anskaffet nødvendige teknologiløsninger for dette. Det er etablert eksamensløsninger, prosedyrer og rekruttert personell for drift av løsningen. Sertifiseringen startet 2. mars 2026, og avviket anses som lukket.

3.3.7 Tilsynsmyndighet for romaktiviteter

I mars 2025 ble arbeidet med søknaden fra Isar Aerospace om oppskytingstillatelse sluttført og tillatelse til oppskyting gitt. Den første testoppskytingen av en orbital rakett fant sted fra Andøya Spaceport 30. mars 2025. Oppskytingen ble avbrutt etter kort tid, og raketten endte i havet i sikkerhetsområdet for oppskytingen.

Isar Aerospace søkte i april om tillatelse til neste oppskyting fra Andøya Spaceport, og vi har i 2025 arbeidet med dokumentasjon og grunnlaget for denne søknaden.

I 2025 gjennomførte Luftfartstilsynet de første tilsynene etter romloven. Det ble gjennomført tilsyn både med Andøya Space og aktiviteten deres knyttet til suborbitale oppskytinger og tilsyn med Andøya Spaceport.

Ny romlov ble vedtatt av Stortinget 11. desember 2025 og loven trer i kraft 1. juli 2026. Som forberedelse til det nye tilsynsområdet satellitter som kommer som følge av ny romlov, ble det i 2025 rekruttert to inspektører som skal arbeide med godkjenning og tilsyn av norske satellitter. I 2025 har det særlig vært fokus på kompetansebygging innenfor området satellitter.

Luftfartstilsynet har gjennom året bistått Nærings- og fiskeridepartementet innenfor romområdet.

3.3.8 Internasjonalt arbeid

Sammen med SD deltok Luftfartstilsynet aktivt i det forberedende arbeidet til ICAOs generalforsamling i september 2025. I dette inngikk også deltakelse i ulike arbeidsgrupper i regi av ECAC. LT bidro til utarbeidelse av sakspapirer og presenterte ett av disse på generalforsamlingen. Det har vært utstrakt og regelmessig dialog både før, under og etter generalforsamlingen.

3.3.9 Samfunnssikkerhet og klimatilpasning

Luftfartstilsynet arbeider systematisk med samfunnssikkerhet og klimatilpasning som en integrert del av sitt myndighetsansvar. Arbeidet tar utgangspunkt i Samferdselsdepartementets strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren og omfatter både forebyggende tiltak, beredskap og evne til å håndtere uønskede hendelser.. Risikobildet er preget av økt geopolitisk spenning og høyere forventninger til sivil støtte til forsvaret. Luftfartstilsynet har i 2025 opplevd en økning i oppgaver knyttet til totalforsvaret, noe som stiller større krav til prioritering, koordinering og ressursbruk. Dette arbeidet vurderes som viktig for å sikre robusthet i luftfartssystemet, men er samtidig ressurskrevende og utfordrer etatens samlede kapasitet.

Luftfartstilsynet har som utpekt sektortilsyn gjennomført kartleggingstilsyn hos Avinor, som faller inn under sikkerhetsloven. Resultatene vil inngå i fokusområdene for planlagte sektortilsyn i 2026. Luftfartstilsynet deltar aktivt i NSMs samhandlingsforum sammen med de andre sektortilsynene. Forumet har stor nytteverdi for å bidra til å standardisere sektortilsynsrollen, samt at NSM bidrar med viktige innspill på fokusområder knyttet til trusselsituasjonen.

Omfanget av GNSS-forstyrrelser har medført større fokus på reserveløsninger i form av bakkebaserte navigasjonssystemer. I forbindelse med at Avinor har startet arbeidet med å revidere sin plan for utfasing av denne typen navigasjonssystemer, har Luftfartstilsynet bedt Avinor om å avvente videre dekommisjonering. Dette fordi EASA planlegger å revidere det nåværende regelverket på dette området.

De senere år har klimarelaterte risikofaktorer og ekstremvær fått økt oppmerksomhet i norsk luftfart, særlig med hensyn til driftssikkerhet, regularitet og beredskap. Statens Havarikommisjon har i en rapport stilt spørsmål om værrelaterte hendelser er en økende risikofaktor for luftfarten, særlig i Nord-Norge. Konklusjonen er så langt at det ikke ser ut som om værrelaterte hendelser påvirker luftfarten negativt i større grad nå enn tidligere.

Det vises til eget vedlegg til årsrapporten med mer detaljert omtale av arbeidet med samfunnssikkerhet (u.off).

3.3.10 FNs bærekraftsmål

Med utgangspunkt i en vesentlighetsanalyse har Luftfartstilsynet prioritert seks av FNs bærekraftsmål som særlig relevante for vårt samfunnsoppdrag. I 2025 har disse målene vært fulgt opp gjennom ordinær myndighetsutøvelse, målrettet tilsynsvirksomhet, regelverksutvikling, dialog med aktørene og aktiv deltakelse i nasjonalt og internasjonalt samarbeid. Arbeidet er integrert i virksomhetsstyringen og reflektert i løpende rapportering og styringsdialog.

Seksjon for økonomi og virksomhetsstyring utfører internkontroll iht. «Økonomistyring [TA1] [AM2] i staten» § 14. Sentralt i arbeidet er kontroll av roller, tilganger og fullmakter i fagsystemene for lønn, reiser og regnskap. Kontroller gjøres i henhold til internkontrollmanualen. Rutiner for regnskaps- og lønnsbehandling følger anbefalinger fra DFØ, herunder arbeidsdeling for attestasjon, godkjenning, kontroll og utbetaling. Større anskaffelser følger lov og forskrift om offentlige anskaffelser, og saksbehandlingen styres av controller i økonomiseksjonen.

Luftfartstilsynets arbeid bidrar til flere av FNs bærekraftsmål gjennom oppfølging av etatens kjerneoppgaver knyttet til sikker, samfunnsnyttig og bærekraftig luftfart. Arbeidet med flysikkerhet er et sentralt bidrag til god helse og livskvalitet (mål 3). Tilsynet arbeider også aktivt med kunnskapsdeling og sikkerhetsfremmende tiltak for å styrke sikkerhetskulturen i sektoren. Som kunnskapsorganisasjon bidrar Luftfartstilsynet til god utdanning (mål 4). Tilsynet har også lagt til rette for økt tilgjengelighet til flysikkerhetsinformasjon for aktørene i sektoren.

Gjennom rollen som arbeidstilsyn for flygende personell bidrar Luftfartstilsynet til anstendige arbeidsforhold og et velfungerende arbeidsliv i luftfarten (mål 8). Luftfartstilsynet har også en viktig rolle i tilretteleggingen for innovasjon og ny teknologi i luftfarten, samt i å stoppe klimaendringene (mål 9 og 13), blant annet gjennom etablering av en internasjonal testarena for null- og lavutslippsluftfart.

Samarbeid er en grunnleggende forutsetning for vår måloppnåelse. Luftfartstilsynet samarbeider tett med luftfartsaktører, forskningsmiljøer, andre myndigheter og internasjonale organisasjoner og representerer Norge i blant annet europeiske og globale luftfartsfora (mål 17).

4 Styring og kontroll i virksomheten

4.1 Risikovurderinger og internkontroll

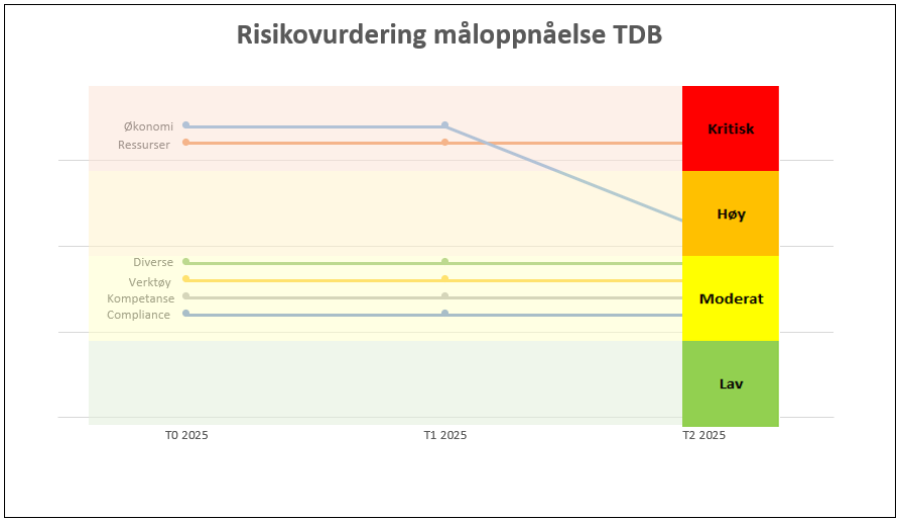
4.1.1 Risikovurderinger

Som en del av virksomhetsstyringen i Luftfartstilsynet gjennomføres det en årlig risikovurdering i hver seksjon/avdeling for å identifisere risikoer som kan true oppfyllelsen av virksomhetens mål og krav. Risikovurderinger gir grunnlag for å vurdere behovet for forbedringer i form av tiltak og prioritere hva som bør følges opp.

I 2025 avdekket den årlige risikovurderingen 56 farer, og majoriteten av disse var knyttet til ressurser og økonomi.

Den årlige risikovurderingen brukes også til å vurdere vår evne til å oppnå målene i tildelingsbrevet. Se figuren under.

Figur 3: Risikovurdering i 2025



4.1.2 Internkontroll

Luftfartstilsynets kvalitetsfunksjon gjennomfører internrevisjoner med et 4-års rullerende program. Det ble i 2025 gjennomført fire fagrevisjoner, mens to planlagte forvaltningsrevisjoner ble utsatt som følge av ressursbegrensninger.

Seksjon for økonomi og virksomhetsstyring utfører internkontroll iht. «Økonomistyring [TA1] [AM2] i staten» § 14. Sentralt i arbeidet er kontroll av roller, tilganger og fullmakter i fagsystemene for lønn, reiser og regnskap. Kontroller gjøres i henhold til internkontrollmanualen. Rutiner for regnskaps- og lønnsbehandling følger anbefalinger fra DFØ, herunder arbeidsdeling for attestasjon, godkjenning, kontroll og utbetaling. Større anskaffelser følger lov og forskrift om offentlige anskaffelser, og saksbehandlingen styres av controller i økonomiseksjonen.

4.2 Oppfølging av Riksrevisjonens regnskaps- og forvaltningsrevisjoner

Riksrevisjonen reviderer Luftfartstilsynet og har ikke rapportert om avvik i strid med regelverket for økonomistyring i staten.

4.3 Annen oppfølging

4.3.1 EASA-inspeksjoner

EASA utførte én inspeksjon i 2025 på ubemannet luftfart. I tillegg utførte EASA en inspeksjon av det skandinaviske tilsynsarbeidet av SAS der de tre luftfartsmyndighetene ble revidert.

Seksjon for ubemannet luftfart hadde i november 2025 standardiseringstilsyn fra EASA. Resultatet var gjennomgående svært godt. EASA fremhevet høyt faglig nivå og flere eksempler på beste praksis. Det ble gitt ett avvik knyttet til manglende samlet publisering av UAS-geosoner på nasjonalt nivå, og ett avvik knyttet til ikke-tilfredsstillende tilsyn med LUC-operatørers Safety Management System.

EASA har for første gang gjennomført en inspeksjon av det skandinaviske samarbeidet med SAS. Det ble gitt 16 avvik, og oppfølging av avvikene er fordelt mellom Norge, Sverige og Danmark, der Norge har syv, som ligger under Luftfartstilsynets ansvarsområde.

4.4 Andre føringer og krav

4.4.1 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 innlemmes 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:
Luftfartstilsynet avsluttet deltagelsen i Miljøfyrtårnsordningen i 2025, men har videreført alle etablerte rutiner og praksiser for energibesparing, avfallshåndtering og gjenbruk der vår direkte påvirkning på miljøet antas å være av betydning. Vår kjernevirksomhet forutsetter imidlertid omfattende 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.

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

Positiv utvikling i antall ansettelser av personer med funksjonsnedsettelse og eller fravær fra arbeid, utdanning eller opplæring:
Rekruttering er en sentral del av vår strategiske virksomhetsstyring, og våre prosesser bygger på prinsipper om åpenhet, likebehandling og bred representasjon. Vi arbeider aktivt for å fremme mangfold og inkludering i alle ansettelsesprosesser, og kvalifiserte kandidater med funksjonsnedsettelse, innvandrerbakgrunn eller avbrudd i arbeid, utdanning eller opplæring oppfordres til å søke. Der slike kandidater oppfyller kvalifikasjonskravene, inviteres minst én til intervju. Dette bidrar til å styrke bredden i vår rekruttering og understøtter vårt arbeid for et inkluderende arbeidsliv.

Luftfartstilsynet har, i samarbeid med de tillitsvalgte, videreført ambisjonsnivået om at fem prosent av våre årlige nyansettelser skal være personer innen denne målgruppen. Målet inngår som en del av Luftfartstilsynets handlingsplan for likestilling, mangfold og inkludering, og skal bidra til å styrke rekruttering av utsatte grupper samt sikre et mer representativt arbeidsmiljø.

I 2025 ble det ansatt tre personer med funksjonsnedsettelse, innvandringsbakgrunn og/eller fravær fra arbeid, utdanning eller opplæring, av totalt 22 nyansettelser. Dette tilsvarer 13,6 prosent av alle nyansettelser og representerer en klar økning sammenlignet med gjennomsnittet for 2024 på 8,7 prosent. Samlet sett viser dette en positiv utvikling og vurderes som godt i tråd med vårt ambisjonsnivå.

Redusere konsulentbruken:
Luftfartstilsynet har i 2025 brukt 8 mill. kr til kjøp av konsulenttjenester, som er en nedgang på 9 mill. kr i forhold til året før. Av forbruket gjelder 4,3 mill. kr digitalisering. Vi kjøper tjenester på de områdene hvor vi selv ikke har kompetanse og hvor arbeidsomfanget er så begrenset at det ikke er forsvarlig å opparbeide egen kompetanse. Årsaken til nedgang i utgifter til kjøp av konsulenttjenester er blant annet at Luftfartstilsynet i 2024 hadde store utgifter i forbindelse med digitalisering av arkivsystem samt bistand til romtilsyn. Dette er utgifter vi ikke har hatt i 2025. Luftfartstilsynet har hatt konsulentutgifter til kommunikasjonstjenester i forbindelse med utvikling og vedlikehold av interne og eksterne nettsider på 1,2 mill. kr i 2025 som er en liten økning fra 2024 med 0,2 mill. kr.

4.4.2 EØS-arbeid

Luftfartstilsynet deltar på flere EU-arenaer der luftfartsregelverk utvikles. På tidlige stadier i regelverksprosessen er EASAs sentrale rådgivende organer viktige arenaer: EASA Member State Advisory Body med underliggende domenespesifikke ekspertgrupper. Luftfartstilsynet arbeider for å påvirke regelverksforslag slik at norske interesser ivaretas. På senere stadier i regelverksprosessen er deltakelse i Kommisjonens regelverkskomiteer og ekspertgruppe for flysikkerhet viktig.

I 2025 publiserte EASA fem regelverksforslag (Notice of Proposed Amendment – NPA), mens to regelverksforslag (Opinions) ble oversendt fra EASA til EU-kommisjonen.

Luftfartstilsynet gjennomfører høringer og konsultasjoner 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 2025 ble det publisert informasjon om syv slike høringer/konsultasjoner.

Luftfartstilsynet jobber målrettet for å bidra til å redusere etterslepet i EØS-gjennomføring av EU-regelverket ved å holde frister i EØS-arbeidet. Luftfartstilsynet EØS-gjennomførte i 2025 22 forordninger.

Luftfartstilsynets aktive deltakelse på europeiske arenaer er viktig også utenom selve regelverksutviklingen. Innen områder som sikkerhetsformidling og bærekraft/innovasjon får Norge stadig større oppmerksomhet og løftes fram som et foregangsland for gode arbeidsmetoder og resultater. Dette kan bidra til at man i større grad blir lyttet til også på andre områder der det er viktig for Norge å få gjennomslag.

4.4.3 Lærlinger

Luftfartstilsynet er tilknyttet opplæringskontoret OK Stat og bidrar gjennom dette samarbeidet til å utdanne fagarbeidere til både offentlig sektor og næringslivet. I 2025 hadde vi to lærlinger;

én innen IT-driftsfaget og én innen innholdsproduksjonsfaget. Lærlingen innen IT-driftsfag var i sitt andre læreår. Innholdsproduksjonsfaget er et nytt lærefag for Luftfartstilsynet, og vi ble godkjent som lærebedrift innen dette området i 2025. Vår første lærling i faget startet høsten samme år.

4.5 Personalmessige forhold

4.5.1 Kompetanse

Luftfartstilsynet har et ettårig onboarding-program for nyansatte og medarbeidere i nye roller. Målet er rask jobbmestring gjennom planlagt mottak, oppfølging og opplæring. 15 fast ansatte gjennomførte onboarding i 2025, mens midlertidige ansatte har et forenklet opplegg.

Etter fullført opplæring sertifiseres inspektører innen sine fagområder. I 2025 fikk fire ansatte sin første inspektørautorisasjon, to fikk utvidet autorisasjon, og én inspektør ble EASA-autorisert for å gjennomføre tilsyn på vegne av EASA.

Ansatte oppfordres til videre kompetanseutvikling, og det tilrettelegges for etter- og videreutdanning. I 2025 deltok ni medarbeidere i formelle utdanningsløp.

4.5.2 HMS/arbeidsmiljø

Luftfartstilsynet arbeider målrettet og systematisk for å sikre et fullt forsvarlig arbeidsmiljø. HMS-arbeidet er integrert i den ordinære virksomhetsstyringen og bygger på et tett samarbeid mellom ledelse, vernetjeneste, tillitsvalgte og bedriftshelsetjeneste. Målet er å legge til rette for en trygg, inkluderende og helsefremmende arbeidsplass som støtter både faglig utvikling og bærekraftig yrkesdeltakelse.

Forebyggende og helsefremmende arbeid

I 2025 har det blitt arbeidet målrettet med flere prioriterte områder innen HMS og arbeidsmiljø. Det er satt i gang et forebyggende arbeid knyttet til håndtering av vold og trusler, samtidig som livsfasepolitikken er videreutviklet for å ivareta medarbeidere i ulike faser av yrkeslivet. Kvinnehelse har vært løftet frem som tema, og det er arbeidet systematisk med tilrettelegging og ergonomisk utforming av kontorarbeidsplasser. I tillegg har tilbakemeldingskultur vært et viktig satsingsområde som det vil bli jobbet videre med i 2026.

Kartlegging og oppfølging av arbeidsmiljøet

Det gjennomføres en medarbeiderundersøkelse annethvert år, og Luftfartstilsynet benytter STAMIs arbeidsmiljøundersøkelse MUST som verktøy i dette arbeidet. Undersøkelsen ble gjennomført i mars 2025 og oppnådde en svarprosent på 79 prosent, noe som gir et solid grunnlag for videre oppfølging. Resultatene er behandlet og forankret i ledermøter og i AMU. Funnene ble gjennomgått med medarbeiderne i den enkelte seksjon og avdeling og danner grunnlag for både enhetsspesifikke tiltak og prioriterte fokusområder på virksomhetsnivå som følges opp i perioden 2025–2026.

Årets vernerunde ble gjennomført av vernetjenesten i samarbeid med bedriftshelsetjenesten, med særlig vekt på fysisk arbeidsmiljø og ergonomiske forhold. Identifiserte forbedringsområder er innarbeidet i handlingsplanen for det videre HMS-arbeidet i det kommende året.

Sykefravær og oppfølging

Det samlede sykefraværet i 2025 var 5,1 prosent. Sammenlignet med 2024, hvor sykefraværet var 5,2 prosent, viser dette en positiv utvikling på 0,1 prosent. Det legemeldte fraværet utgjorde

4,0 prosent, mens egenmeldt fravær utgjorde 1,1 prosent. To av de egenmeldte fraværene var arbeidsrelaterte.

Leder følger opp sykmeldte medarbeidere i tråd med interne rutiner for oppfølging og tilrettelegging, og vi foretar løpende vurderinger av behovet for ytterligere tiltak for å redusere sykefraværet og styrke nærværsarbeidet.

4.5.3 Likestilling, mangfold og inkludering

Luftfartstilsynet arbeider systematisk og langsiktig for å fremme likestilling, mangfold og inkludering. Medarbeidere med variert kompetanse, ulike faglige bakgrunner, erfaringer og perspektiver styrker kvaliteten i oppgaveløsningen og gir et sterkere grunnlag for å møte fremtidige krav.

Våre kulturverdier, samarbeid, profesjonalitet, åpenhet og respekt skal gjenspeiles i vårt arbeide med likestilling, mangfold og inkludering.

Tilstandsrapport likestilling, mangfold og inkludering, arbeidsgiver

Handlingsplan for likestilling, mangfold og inkludering er forankret i ledelsen og i partssamarbeidet og danner rammen for det målrettede arbeidet på området. Det arbeides kontinuerlig med tiltak for å rekruttere personer med funksjonsnedsettelse og/eller hull i CV-en knyttet til arbeid, utdanning eller opplæring, samt for å øke kvinneandelen i inspektørstillinger. I 2025 ble det videreført kompetansehevende tiltak innen mangfoldsrekruttering for ledere, og inkludering og mangfold var tema i medarbeidersamtaler gjennom året for å sikre bred forankring og bevissthet i hele Luftfartstilsynet.

Sentralt i Luftfartstilsynets arbeid med likestilling, mangfold og inkludering er aktivitets- og redegjørelsesplikten for statlige virksomheter etter likestillings- og diskrimineringsloven. Det arbeides systematisk med kartlegging og tiltak knyttet til ikke-diskriminering i tråd med Luftfartstilsynets personal- og lønnspolitikk. Hvert år utarbeides det statistikkgrunnlag for lønnskartlegging etter kjønn. Tallmaterialet gjennomgås med de tillitsvalgte i forbindelse med årlige lokale lønnsforhandlinger.

Tabell 8: Tilstandsrapport likestilling

			Kjønnsbalanse		Lønn				
	År	Ansatte i alt	Kvinner %	Menn %	Gjennomsnitt årslønn kvinner	Gjennomsnitt årslønn menn	Gjennomsnitt månedslønn kvinner	Gjennomsnitt månedslønn menn	Kvinners lønn av menn (%)
I alt i virksomheten	2024	220	37%	63%	781 453	884 789	65 121	73 732	88,3 %
	2025	222	38%	62%	871 665	957 647	72 639	79 804	91,0 %
Avdelingsdirektører*	2024	6	50%	50%	1 314 667	1 255 800	109 556	104 650	104,7 %
	2025	6	50%	50%	1 423 333	1 338 333	118 611	111 528	106,4 %
Seksjonssjefer, spesialrådgiver	2024	12	42%	58%	1 085 516	1 114 313	90 460	92 859	97,4 %
	2025	13	38%	62%	1 159 879	1 173 771	96 657	97 814	98,8 %
Seniorrådgivere	2024	44	57%	43%	767 852	852 191	63 988	71 016	90,1 %
	2025	48	60%	40%	880 720	924 903	73 393	77 075	95,2 %
Seniorinspektører, senioringeniør og sjefingeniører	2024	80	21%	79%	872 666	903 094	72 722	75 258	96,6 %
	2025	77	18%	82%	969 457	972 858	80 788	81 071	99,7 %
Inspektører	2024	41	17%	83%	814 949	850 815	67 912	70 901	95,8 %
	2025	44	20%	80%	914 786	920 101	76 232	76 675	99,4 %
Rådgivere, arkivleder	2024	30	63%	37%	597 351	654 356	49 779	54 530	91,3 %
	2025	28	75%	25%	668 811	675 016	55 734	56 251	99,1 %
Seniorkonsulenter, førstekonsulenter	2024	6	83%	17%	568 374	576 944	47 365	48 079	98,5 %
	2025	5	60%	40%	580 130	587 695	48 344	48 975	98,7 %

*I årsrapporten for 2024 var luftfartsdirektør inkludert i stillingskategorien avdelingsdirektører. For å gi et best mulig sammenlikningsgrunnlag er direktøren nå tatt ut av denne kategorien. Virksomhetsleders lønn er spesifisert i note 2 i årsregnskapet.

Per 31.12.2025 hadde Luftfartstilsynet 222 ansatte. Kvinneandelen var 38 prosent, og andelen menn var 62 prosent. Til sammenligning var fordelingen i 2024 henholdsvis 37 prosent kvinner og 63 prosent menn, noe som viser en svak økning i kvinneandelen. På avdelingsdirektørnivå består ledergruppen av tre kvinner og tre menn, mens det på seksjonsledernivå er seks kvinner og syv menn. Samlet sett vurderes kjønnsbalansen på ledernivå som tilfredsstillende. I øvrige stillingskategorier er det flest kvinner i kategorien seniorrådgiver, rådgiver, seniorkonsulent og førstekonsulent, mens i kategorien seniorinspektør, ingeniør og inspektør er det flest menn. Det er en målsetning å ha en god kjønnsbalanse i alle stillingskategorier.

Kvinners lønn utgjorde i gjennomsnitt 91,0 prosent av menns lønn i 2025. Dette er en positiv utvikling sammenlignet med 2024, hvor kvinners lønn utgjorde 88,3 prosent av menns lønn. Videre viser oversikten at lønnsutviklingen for kvinnelige ansatte i Luftfartstilsynet har vært positiv i alle stillingskategorier sammenlignet med 2024. Den største økningen finner vi i stillingskategorien rådgivere, der kvinners lønn som andel av menns lønn har økt med 7,8 prosentpoeng sammenlignet med fjoråret. På seniorrådgivernivå er økningen i kvinners lønn i forhold til menns lønn på 5,1 prosentpoeng, mens den er 3,9 prosentpoeng for seniorinspektører og 3,6 prosentpoeng for inspektører.

Tabellen under viser kjønnsbalansen over faste og midlertidige ansatte.

Tabell 9: Deltidsansatte, midlertidig ansatte, foreldrepermisjon og legemeldt sykefravær

	Deltid	Midlertidige ansatte (tall)			Foreldrepermisjon (uker)		Legemeldt sykefravær (%)	
	K	M	K	M	K	M	K	M
2024	3	2	1	6	14,9	12,1	6,6%	2,5%
2025	4	3	1	5	21,1	3	6,3%	2,6%

Alle stillinger i Luftfartstilsynet lyses ut som 100 prosent stillinger. De medarbeidere som arbeider deltid, gjør det etter egen søknad, herunder delvis overgang til AFP, uførepensjon eller annen stilling utenfor virksomheten.

Det var én kvinne som var midlertidig ansatt i 2025, det samme antallet som i 2024. Blant menn var det fem midlertidige ansettelser i 2025, noe som er én færre enn året før. Det var tre kvinner og en mann i foreldrepermisjon i 2025. Sammenlignet med fjoråret har antall uker i foreldrepermisjon for kvinner økt, mens antallet uker i foreldrepermisjon for menn har gått ned.

Det legemeldte sykefraværet for kvinner er vesentlig høyere enn for menn, hvor kvinners sykefravær utgjorde 6,3 prosent og menns sykefravær var på 2,6 prosent. Dette tilsvarer en reduksjon i sykefraværet på 0,3 prosentpoeng for kvinner og en økning i sykefraværet på 0,1 prosentpoeng for menn, sammenlignet med 2024.

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 «uregjerlige passasjerer», et arbeid som har hatt stort fokus også i 2025. 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 om bord, narkotikabruk og manglende etterlevelse av besetningens instrukser 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

Norsk luftfart står i årene fremover overfor et sammensatt og krevende utviklingsbilde, preget av økt geopolitisk usikkerhet, skjerpede klima- og miljøkrav, rask teknologisk utvikling og økende regelverkskompleksitet. Samtidig vil luftfarten fortsatt ha en sentral rolle for transport i Norge, distriktsutvikling, beredskap og verdiskaping. Den sikkerhetspolitiske situasjonen internasjonalt påvirker rammevilkårene også for luftfarten, blant annet gjennom endrede markeder, flyruter, luftromsrestriksjoner, økte drivstoff- og forsikringskostnader og mer uforutsigbare leverandørkjeder. Totalforsvarsperspektivet forventes å få økt betydning også innen sivil luftfart.

Innenriks luftfart vil fortsatt være avgjørende for tilgjengelighet og bosetting i hele landet. Markedet antas å preges av moderat vekst, høy prisfølsomhet blant reisende og vedvarende kostnadspress. Innfasing av bærekraftig flydrivstoff (SAF), kvotekostnader, digitale sikkerhetstiltak og en antatt generelt høyere kostnadsvekst enn vi har sett i de foregående år vil bidra til økte kostnader.

Bransjens lønnsomhet vil derfor forbli sårbar, noe som kan føre til hyppige tilpasninger i rutenett, flåte og organisering. Dette stiller økte krav til endringshåndtering og risikostyring hos operatørene.

Det er også en bekymring i bransjen for at det er vanskelig å rekruttere personell innenfor noen områder. Dette gjelder spesielt teknikere og piloter. Det er usikkert hvordan konkursen ved den største pilotskolen i Norge vil påvirke dette bildet, men det er grunn til å anta at dette vil påvirke situasjonen negativt. Dagens regler for studiefinansiering gjør det vanskelig å ta slik utdanning utenfor Norge. Arbeidsmiljø, kompetanseutvikling og fatigue-håndtering vil være sentrale områder for både virksomheter og tilsynsmyndighet.

Økt bruk av teknologi vil endre våre arbeidsprosesser og eksterne tjenester, på enkelte områder betydelig. Den teknologiske utviklingen antas å bidra til bedre brukeropplevelser og økt effektivitet, men introduserer også nye risikoforhold. Digitaliseringen som bransjen står ovenfor forventes å gi betydelige gevinster, men øker samtidig avhengigheten av stabile IT- og kommunikasjonssystemer. Implementeringen av europeiske krav til informasjonssikkerhet innebærer at cyber- og IKT-risiko i økende grad må integreres i det samlede sikkerhetsarbeidet.

Integrering av droner, ubemannede luftfartøy og fremtidige former for avansert luftmobilitet vil øke kompleksiteten i luftrommet. Dette stiller krav til videreutvikling av regelverk, operative prosedyrer og tilsynsmetodikk. Overgangen til lav- og nullutslippsløsninger vil skje gradvis og krever tett oppfølging knyttet til sertifisering, operasjonelle rammer og beredskap.

Klimaendringer forventes å gi økt forekomst av ekstremvær, med konsekvenser for regularitet, vinterdrift og infrastruktur. Kombinert med betydelig vekst i vinterturismen, særlig i Nord-Norge, forsterker dette behovet for robuste operative løsninger, særlig i nordlige og værutsatte områder.

Regelverket for sivil luftfart har over tid utviklet seg i retning av økt omfang, høyere detaljeringsgrad og sterkere internasjonal harmonisering. Utviklingen har vært drevet av teknologiske endringer, skjerpede sikkerhetskrav, økt vekt på miljø- og klimahensyn samt behovet for effektiv samordning mellom stater. Næringen og myndighetene påpeker likevel at regelverket har fått et slikt omfang og en kompleksitet som oppleves uoversiktlig, kostnadsdrivende og ikke tilstrekkelig standardisert. Etter påtrykk fra medlemsstatene har

EASA satt i gang et forenklingsprogram som har som mål å få klarere, mer konsistente og brukervennlige regler, mer effektive prosesser og redusert ressursbruk. Samtidig ønsker man å gjøre systemet mer robust og framtidsrettet slik at det kan tilpasses innovasjon og nye forretningsmodeller. Det er viktig at Luftfartstilsynet følger også dette arbeidet tett.

Samlet sett forventes norsk luftfart i årene som kommer å utvikle seg mot et mer regulert, teknologisk avansert og kostnadskrevende transportsystem. Luftfarten vil forbli samfunnskritisk, men med begrenset økonomisk handlingsrom. For Luftfartstilsynet innebærer dette et økt behov for mer kostnadseffektive tjenester, ny kompetanse, digital modenhet og tett samhandling med øvrige nasjonale og europeiske myndigheter.

6 Årsregnskapet

6.1 Ledelsens kommentar til årsregnskapet 2025

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 målene 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 november 2025 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 2025 har Luftfartstilsynet samlet disponert tildelinger på utgiftssiden på 343,6 mill. kr som består av 328,7 mill. kr i ordinær bevilgning og 5,7 mill. kr overført fra 2024, samt 9,2 mill. kr i bevilgning for spesielle driftsutgifter, jf. note A. Bevilgning for spesielle driftsutgifter er knyttet til etablering av Norge som testarena for null- og lavutslippsfartøy.

Luftfartstilsynet har merinntekter på 4,0 mill. kr på kapittel 4313 post 02 jf fullmakt 7.2.1 i tildelingsbrev av 2025, jf. note B. Dette er merinntekter knyttet til eksterne oppdrag etter avtaler med Havindustritilsynet og Sjøfartsdirektoratet samt tilsynsoppdrag etter avtale med EASA Partnership.

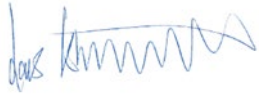
Luftfartstilsynet har en mindreinntekt på 0,4 mill. kr på kapittel 4313 post 01. Med fradrag for lønnsrefusjoner har Luftfartstilsynet brukt 241,5 mill. kr på lønn og sosiale utgifter, jf. note 2, som gir en lønnsandel av driftsutgifter på 75 %. Husleien utgjør 23,9 mill. kr, se note 3. Reiseutgifter utgjør en vesentlig post på 19,9 mill. kr, jf. note 3.

Luftfartstilsynet hadde en økning i utgifter til investering på 3,3 mill. Bakgrunnen for dette er blant annet anskaffelse av system for standardisert bildefortolkningssystem på 2,2 mill. samt utskifting av it-utstyr, jf. note 5.

Mellomværende med statskassen utgjorde per 31.12.2025 19,4 mill. kr, jf. bevilgningsrapporteringen. Oppstilling av artskontorapportering 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 revisjonsberetningen antas å foreligge i løpet av 2. kvartal 2026.



Lars E. de Lange Kobberstad
Bodø, 23. april 2026

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 november 2025 og eventuelle tilleggskrav fastsatt av overordnet departement.

Oppstillingen av bevilgningsrapporteringen og artskontorapporteringen 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 artskontorapportering er utarbeidet etter de samme prinsippene, men er gruppert etter ulike kontoplaner. Prinsippene samsvarer med kravet i bestemmelsens punkt 3.5 om hvordan virksomhetene skal rapportere til statsregnskapet. Summen «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 som 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 som 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.

Artskontorapporteringen
Oppstillingen av artskontorapportering har en øvre del som viser hva som er rapportert til statsregnskapet etter standardkontoplanen for statlige virksomheter og en nedre del som viser eiendeler og gjeld som inngår i mellomværende med statskassen. Artskontorapporteringen viser regnskapstall som Luftfartstilsynet har rapportert til statsregnskapet etter standardkontoplanen 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 artskontorapportering med noter viser regnskapstall rapportert til statsregnskapet. I tillegg viser noten til artskontorapporteringen Sammenheng mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen bokførte tall fra Luftfartstilsynets kontospesifikasjon i kolonnen Spesifisering av bokført avregning med statskassen. Noten viser forskjellen mellom beløp Luftfartstilsynet har bokført på eiendels- og

gjeldskontoer i vår kontospesifikasjon (herunder saldo på kunde- og leverandørreskontro) og beløp Luftfartstilsynet har rapportert som fordringer og gjeld til statsregnskapet og som inngår i mellomværende med statskassen.

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

6.2.2 Bevilgningsrapporteringen

Oppstilling av bevilgningsrapportering 31.12.2025 (alle beløp i 1 000 kr)							
Utgifts-kapittel	Kapittelnavn	Post	Postnavn	Note	Samlet tildeling	Regnskap 2025	Mindre-utgift
1313	Luftfartstilsynet	01	Driftsutgifter	A, B	334 399	319 791	14 608
1313	Luftfartstilsynet	21	Spesielle utgifter	A, B	9 200	7 508	1 692
0471	Statens erstatningsansvar og Stortingets rettferdsvederlags-ordning	71	Erstatnings-ansvar m.m.			87	
1633	Nettoordning, statlig betalt MVA	01	Driftsutgifter	B		10 023	
Sum utgiftsført					343 599	337 410	
Inntekts-kapittel	Kapittelnavn	Post	Postnavn	Note	Samlet tildeling	Regnskap 2025	Mer-inntekt
4313	Luftfartstilsynet	01	Gebyr-inntekter	B	154 700	154 273	-427
4313	Luftfartstilsynet	02	Refusjon av diverse utgifter	B		4 030	4 030
5309	Tilfeldige inntekter	29	Ymse			379	
5700	Folketrygdens inntekter	72	Arbeidsgiver-avgift			18 025	
Sum inntektsført					154 700	176 707	
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet						160 702	
Kapital-kontoer							
60047101	Norges Bank KK/innbetalinger					166 167	
60047102	Norges Bank KK/utbetalinger					-327 348	
713212	Endring i mellomværende med statskassen					479	
Sum rapportert						0	
Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12)							
					31.12. 2025	31.12. 2024	Endring
713212	Mellomværende med statskassen				-19 406	-19 884	479

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	5 656	328 743	334 399
131321		9 200	9 200

Note B Forklaring til brukte fullmakter og beregning av mulig overførbart beløp til neste når (alle beløp i 1 000 kr)									
Kapittel og post	Stikkord	Merutgift/ mindre utgift	Utgiftsført av andre iht. avgitte belastnings-fullmakter	Merutgift/ mindreutgift etter avgitte belastnings-fullmakter	Merinntekter/ mindreinntekter iht. merinntekts-fullmakt	Omdisponering fra post 01 til 45 eller til post 01/21 fra neste års bevilgning	Sum grunnlag for overføring	Maks overførbart beløp*	Mulig overførbart beløp beregnet av virksomheten**
131301		14 608		14 608	3 603		18 211	16 437	16 437
131321		1 692		1 692			1 692	460	460

*Maksimalt beløp som kan overføres er 5% av årets bevilgning på driftspostene 01-29, unntatt post 24 eller summen av de siste to års bevilgning for poster med stikkordet "kan overføres". Se årlig rundskriv R-2 for mer informasjon om overføring av ubrukt bevilgning.
** Se årlig rundskriv R-2 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-2/2026 søkt Samferdselsdepartementet om overføring av mulig overførbart beløp på kr 16 897. Beløpet består av hhv. kr 16 437 fra kapittel 1313 post 01 og kr 460 fra kapittel 1313 post 21 – spesielle driftsutgifter. Det er knyttet en merinntektsfullmakt til kap. 4313, post 01 og 02. Merinntektene på disse postene utgjorde i 2025 hhv. kr -427 og kr 4 030, og til sammen utgjør merinntektene 3 603 (avrundet). Det er tatt hensyn til disse ved beregning av mulig overført beløp på kap. 1313, post 01.

Luftfartstilsynet har fullmakt til å utgiftsføre betalt merverdiavgift på kapittel 1633, post 21 Driftsutgifter.

Note C Oversikt over binding på framtidige års bevilgninger (alle beløp i 1 000 kr)				
Avtaler om leie av lokaler[6]				
Gjenværende varighet per 31.12	Årlig leiebeløp	Av neste års bevilgning	Av senere års bevilgning	Samlet binding på fremtidige års bevilgninger
Varighet inntil 1 år				
Varighet 1-5 år				
Varighet over 5 år	22 527	22 527	112 635	135 162
Totalt	22 527	22 527	112 635	135 162

Andre vesentlige leieavtaler[7]				
Gjenværende varighet per 31.12	Årlig leiebeløp	Av neste års bevilgning	Av senere års bevilgning	Samlet binding på fremtidige års bevilgninger
Varighet inntil 1 år				
Varighet 1–5 år				
Varighet over 5 år	5 788	5 788	28 940	34 728
Totalt	5 788	5 788	28 940	34 728

Leie av lokaler, parkering; avtale utløper 2031.
Leie av programvarelisenser til fagsystem og andre vesentlige lisenser

Vesentlige avtaler om kjøp av tjenester[8]				
Gjenværende varighet per 31.12	Årlig leiebeløp	Av neste års bevilgning	Av senere års bevilgning	Samlet binding på fremtidige års bevilgninger
Varighet inntil 1 år	2 000	2 000		2 000
Varighet 1-5 år	3 000	3 000	3 000	6 000
Varighet over 5 år	3 180	3 180	15 900	19 080
Totalt	8 180	8 180	18 900	27 080

Luftfartstilsynet har forutsatt at vesentlig beløp gjelder avtaler med årlig beløp 1 mill. kr.

6.2.3 Artskontorapportering

Oppstilling av artskontorapporteringen 31.12.2025 (alle beløp i 1 000 kr)			
	Note	2025	2024
Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Innbetalinger fra gebyrer	1	154 223	151 811
Andre innbetalinger	1	4 044	5 235
Sum innbetalinger fra drift		158 267	157 045
Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetalinger til lønn	2	241 532	229 834
Andre utbetalinger til drift	3	81 133	90 822
Sum utbetalinger til drift		322 665	320 656
Netto rapporterte driftsutgifter		164 397	163 611
Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Innbetaling av finansinntekter	4	52	49
Sum investerings- og finansinntekter		52	49
Investerings- og finansutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet			
Utbetaling til investeringer	5	4 729	1 357
Utbetaling av finansutgifter	4	9	13
Sum investerings- og finansutgifter		4 738	1 369
Netto rapporterte investerings- og finansutgifter		4 686	1320
Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten			
Innbetaling av skatter, avgifter, gebyrer m.m.	6	0	15
Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten		0	15
Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler			
Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)		379	363
Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)		18 025	18 714
Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)		10 023	11 408
Netto rapporterte utgifter på felleskapitler		-8 381	-7 669
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet		160 702	157 248
Oversikt over mellomværende med statskassen			

[7] Her inngår kjøp av tjenester til saksbehandlings- og arkivsystem, nettsider, romtilsyn og flydrone

Eiendeler og gjeld		2025	2024
Fordringer		498	325
Skyldig skattetrekk og andre trekk		-11 737	-9 005
Skyldige offentlige avgifter		-136	-194
Avsatt pensjonspremie til Statens pensjonskasse [9]		-8 140	-10 983
Annen gjeld		108	-28
Sum mellomværende med statskassen	7	-19 406	-19 885

Note 1 Innbetalinger fra drift		
	31.12.2025	31.12.2024
Innbetalinger fra gebyrer	154 223	151 811
Sum innbetalinger fra gebyrer	154 223	151 811
Andre innbetalinger		
Annen driftsrelatert inntekt	4 044	5 235
Sum andre innbetalinger	4 044	5 235
Sum innbetalinger fra drift	158 267	157 045

Note 2 Utbetalinger til lønn		
	31.12.2025	31.12.2024
Lønn	209 530	195 543
Arbeidsgiveravgift	18 025	18 714
Pensjonsutgifter[10]	16 670	19 707
Sykepenger og andre refusjoner (-)	-5 820	-6 514
Andre ytelser	3 127	2 384
Sum utbetalinger til lønn	241 532	229 834
Antall utførte årsverk[11]	203	203
Lønn og andre ytelser til virksomhetsleder:		
Lars E. de Lange Kobberstad	1 835	1 660

Det er ikke inngått vesentlige avtaler som kan innebære fremtidige utbetalinger ved opphør eller endring av arbeidsforholdet eller andre særskilte avtaler med virksomhetsleder.

[9] Pensjonstrekket i de ansattes lønn (2%) på konto 263 inngår i denne linjen

[10] Premiesatsen for arbeidsgiverandelen utgjorde for første halvår av 2025 10,7 prosent (arbeidsgiverandel av pensjonspremien/pensjonsgrunnlaget i 2025 rapportert til SPK). Etter 1.7.2025 ble prosenten endret til 8,9, etter mottak av ny prognose fra SPK. For regnskapsåret 2024 utgjorde premiesatsen 10,7 prosent.

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

Note 3 Andre utbetalinger til drift		
	31.12.2025	31.12.2024
Husleie	23 921	23 469
Vedlikehold og ombygging av leide lokaler	61	106
Andre utgifter til drift av eiendom og lokaler	1 686	1 427
Reparasjon og vedlikehold av maskiner, utstyr mv.	26	0
Mindre utstyrsanskaffelser	735	1 197
Leie av maskiner, inventar og lignende	12 162	15 724
Kjøp av konsulenttjenester	7 733	16 968
Kjøp av fremmede tjenester	6 958	3 759
Reiser og diett	19 851	20 787
Kurs og konferanse	4 429	4 188
Øvrige driftsutgifter	3 570	3 199
Sum andre utbetalinger til drift	81 133	90 922

Note 4 Finansinntekter og finansutgifter		
	31.12.2025	31.12.2024
Innbetaling av finansinntekter		
Renteinntekter	51	47
Valutagevinst	1	2
Sum innbetaling av finansinntekter	52	49
	31.12.2025	31.12.2024
Utbetaling av finansutgifter		
Renteutgifter	2	1
Valutatap	6	12
Sum utbetaling av finansutgifter	8	13

Note 5 Utbetaling til investeringer og kjøp av aksjer		
	31.12.2025	31.12.2024
Utbetaling til investeringer		
Immaterielle eiendeler og lignende (lisenser og programvare)	2 231	55
Tomter, bygninger og annen fast eiendom (påkostning bygg)	182	0
Driftsløsøre, inventar, verktøy og lignende (Inventar, datamaskiner og servere)	2 317	1 302
Sum utbetaling til investeringer	4 729	1 357

Note 6 Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten		
	31.12.2025	31.12.2024
Tilfeldige og andre inntekter (Statskonto 530929)	0	15
Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten	0	15

Note 7 Sammenheng mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen				
Del A Forskjellen mellom avregning med statskassen og mellomværende med statskassen				
		31.12.2025	31.12.2025	
		Spesifisering av bokført avregning med statskassen	Spesifisering av rapportert mellomværende med statskassen	Forskjell
Omløpsmidler				
	Kundefordringer	4 016	0	4 016
	Andre fordringer	498	498	0
	Sum	4 514	498	4 016
Kortsiktig gjeld				
	Leverandørgjeld*	-8 943	0	-8 943
	Skyldig skattetrekk og andre trekk	-11 737	-11 737	0
	Skyldige offentlige avgifter	-136	136	0
	Annen kortsiktig gjeld	-713	-8 031	7 318
	Sum	-21 529	-19 904	-1 625
Sum		-17 016	-19 406	2 390

Riksrevisjonen

Vår referanse: 2025/00513-116

LUFTFARTSTILSYNET
Org. Nr.: 981105516

Riksrevisjonens beretning

Konklusjon

Riksrevisjonen har revidert årsregnskapsoppstillingene for Luftfartstilsynet for regnskapsåret 1. januar til 31. desember 2025. Årsregnskapsoppstillingene består av oppstillingene av bevilgnings- og artskontorapporteringen og noter, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Oppstillingene av bevilgnings- og artskontorapporteringen viser at det er rapportert netto 160 702 000 kroner til bevilgningsregnskapet.

Etter Riksrevisjonens mening

- oppfyller årsregnskapsoppstillingene gjeldende krav, og
- gir årsregnskapsoppstillingene et dekkende bilde av virksomhetens disponible bevilgninger, inntekter og utgifter for regnskapsåret 2025, samt kapitalposter per 31. desember 2025, i samsvar med regelverket for økonomistyring i staten.

Grunnlag for konklusjonen

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med lov om Riksrevisjonen (riksrevisjonsloven) og internasjonale standarder for offentlig finansiell revisjon (ISSAI-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til loven og standardene er beskrevet nedenfor under *Riksrevisjonens oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapsoppstillingene*. Vi er uavhengige av virksomheten i samsvar med kravene i lov om Riksrevisjonen og ISSAI 130 Code of Ethics utstedt av International Organisation of Supreme Audit Institutions (INTOSAIs 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 informasjonen i årsrapporten. Øvrig informasjon omfatter ledelseskommentarene (del VI) og annen øvrig informasjon i årsrapporten (del I–V). Riksrevisjonens konklusjon ovenfor om årsregnskapsoppstillingene dekker ikke informasjonen i den øvrige informasjonen i årsrapporten.

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 og årsregnskapsoppstillingene og den kunnskap vi har opparbeidet oss under revisjonen av årsregnskapsoppstillingene, eller hvorvidt den øvrige informasjonen ellers fremstår som vesentlig feil. Vi har plikt til å rapportere

dersom den øvrige informasjonen fremstår som vesentlig feil. Vi har ingenting å rapportere i så henseende.

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

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

Ledelsens og det overordnede departementets ansvar for årsregnskapet

Ledelsen er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet som gir et dekkende bilde i samsvar med regelverket for økonomistyring i staten. Ledelsen er også ansvarlig for slik intern kontroll som den finner nødvendig for å kunne utarbeide 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 og ISSAI-ene, 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 og ISSAI-ene, 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 reglementet.
- 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 tidspunktet for revisjonsarbeidet, og eventuelle vesentlige funn i revisjonen, herunder vesentlige svakheter i intern kontroll som vi avdekker gjennom revisjonen. Vi informerer det overordnede departementet om funn og svakheter.

Oslo, 27. april 2026

Etter fullmakt

Åse Kristin Berglihn Hemsen
ekspedisjonssjef

Kari Frisvold Kay
avdelingsdirektør

Beretningen er godkjent og ekspedert digitalt.