DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

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

Deres ref	Vår ref	Dato
	26/4331-[illegible]	2. november 2026

Svar på spørsmål fra Kontroll- og konstitusjonskomiteen vedrørende Luftfartstilsynet

Jeg viser til brev av 20. oktober 2026 fra kontroll- og konstitusjonskomiteen. Komiteen viser i brevet til korrespondanse mellom komiteen og tidligere samferdselsminister Jon-Ivar Nygård. Komiteen viser videre til oppslag i Bergens Tidende 15. oktober 2026, med overskriften «EU avdekker alvorlig svikt i Luftfartstilsynet».

Svar på kontroll- og konstitusjonskomiteens spørsmål

1. *Er det informasjon i de to brevene fra samferdselsministeren til komiteen i 2025 som nå behøver korrigering på bakgrunn av den nye kritikken som er rettet mot Luftfartstilsynet?*

I lys av den europeiske luftfartsmyndighetens EASAs tilsyn med Luftfartstilsynet i september i 2026, har jeg bedt Luftfartstilsynet om å på nytt gå gjennom svarene statsråd Nygård ga til Kontroll- og konstitusjonskomiteen i 2025.

Luftfartstilsynet viser til at spørsmålene i 2025 blant annet handlet om hvorfor Luftfartstilsynet ikke hadde gjennomført det antallet tilsyn som var planlagt. Avslutningsvis i svar på spørsmål nr. 2 i Nygårds brev av 10. juni 2025, jf. siste avsnitt, står det: *«Luftfartstilsynet fører risikobasert tilsyn, som innebærer at tilsynet gjør risikovurderinger av hvilke tilsyn som skal prioriteres og når, basert på fastsatte prioriteringskriterier».* Luftfartstilsynet ønsker å presisere at begrepet «risikobasert tilsyn» brukt i denne sammenheng ikke er det samme som tilsynsmetodikken risikobasert tilsyn. Tilsynet opplyser at det derfor kun burde stått

«risikovurdering» mht. hvilke tilsyn de skulle prioritere når det ikke var tilgjengelige ressurser til å gjennomføre alle.

I EASA sitt tilsyn i september i 2026 finner de at Luftfartstilsynet må forbedre sin implementering av risikobasert tilsyn. Jeg forventer at Luftfartstilsynet fremover forbedrer sin metode for risikobasert tilsynsplanlegging og -gjennomføring slik at kravene i det felleseuropeiske regelverket blir ivaretatt. Jeg viser til svarene på spørsmål 5 og 6 om departementets videre oppfølging av Luftfartstilsynet på dette punktet.

2. *Hva er statsrådens vurdering av antall avvik avdekket av EASA og kritikken EASA retter mot Luftfartstilsynet?*

EASA sendte Luftfartstilsynet 29. oktober 2026 «Draft Report» hvor det står:

> *«A total of **nine** findings of non-conformity were raised, **four** of which were considered raising only standardisation concerns (class C), whereas **three** were considered raising both standardisation and safety concerns if not timely corrected (class D). **Two** issues regarding the approval and certification processes were identified and considered immediate safety concerns (Class G); appropriate initial actions were taken to mitigate the concerns. »*

Luftfartsdirektøren beskriver de siste avvikene EASA har funnet som alvorlige, særlig mht. de to avvikene i kategorien *Immediate Safety Concern, og* at syv av ni avvik er gjentagende funn. Jeg deler denne vurderingen.

Luftfartstilsynet har gjennomført umiddelbare tiltak for de to *Immediate Safety Concern*. Det er viktig at Luftfartstilsynet raskt forbedrer sine systemer slik at disse avvikene også kan lukkes av EASA.

Syv av ni avvik EASA fant i september i 2026 er såkalte «repetitive findings». Luftfartstilsynet opplyser at avvikene blant annet gjelder system- og tilsynsfunksjoner, kvalitet og opplæring, veiledning, verktøy og informasjon og godkjenning og sertifisering. Jeg reagerer på at så mange avvik er av gjentakende karakter og at EASA finner at dette skyldes manglende etterlevelse av korrigerende tiltak. Jeg viser til min redegjørelse i spørsmål nr. 6 hvordan dette har blitt fulgt opp og vil følges opp i det videre.

3. *Er det riktig som det hevdes i artikkelen i BT at Luftfartstilsynet har «lukket» avvik som EASA avdekket i tidligere tilsyn, uten at avviket faktisk er rettet opp? Hvilke avvik gjelder i så fall dette?*

Det er EASA som har myndighet til å lukke avvik som de har avdekket, ikke Luftfartstilsynet. Prosedyren er at etter et tilsyn, oversender Luftfartstilsynet dokumentasjon på gjennomførte tiltak til EASA. EASA vurderer dokumentasjonen og lukker avvikene når de vurderer at den er tilfredsstillende.

At Luftfartstilsynet fortsatt får flere lignende avvik som ved tidligere inspeksjoner, tyder på at Luftfartstilsynet ikke har klart å etterleve de korrigerende tiltakene de har satt i gang. Dette gjelder avvik der EASA tidligere har akseptert Luftfartstilsynets korrigerende tiltak og plan for gjennomføring. Dette siste tilsynet viser derfor at enkelte korrigerende tiltak som har vært grunnlag for å lukke tidligere avvik, ikke har vært gode nok.

Jeg forventer at Luftfartstilsynet raskt både retter avvikene i tråd med fristene EASA fastsetter, og lager en plan for å følge opp at tiltak som er igangsatt også etterleves. Jeg viser til bestilling i supplerende tildelingsbrev 27. oktober 2026 og min redegjørelse i spørsmål nr. 6 av hvordan dette har blitt og vil bli fulgt opp.

4. *Hvordan har utviklingen i antall avvik EASA avdekker i sine tilsyn hos Luftfartstilsynet vært de siste ti år, og hvordan vil statsråden forklare utviklingen?*

EASA har over en tiårsperiode gjennomført 22 tilsyn hos Luftfartstilsynet, og avdekket totalt 146 avvik fordelt over alle tilsynsområdene som Luftfartstilsynet har ansvaret for. Dette tilsvarer gjennomsnittlig 6,6 avvik pr. tilsyn og 14,6 avvik pr. år. Det er ikke uvanlig at EASA finner avvik på sine tilsyn, og antall avvik sier lite om alvorlighetsgraden til hvert enkeltavvik.

5. *Ifølge artikkelen i Bergens Tidende konkluderer EASA med at Luftfartstilsynet ikke «gjennomfører (ikke) risikobasert tilsyn, slik regelverket sier de skal». Gjennomfører Luftfartstilsynet risikobasert tilsyn i tråd med regelverket?*

EASA påpeker etter tilsynet med Luftfartstilsynet i september at implementeringen av risikobasert tilsyn innenfor det flyoperative området må forbedres. EASA viser til at Luftfartstilsynets praksis ikke i tilstrekkelig grad speiler kravene i regelverket. Luftfartstilsynet er enig i dette, og vil derfor forbedre sin metode for risikobasert tilsynsplanlegging og gjennomføring slik at kravene i EASA-regelverket etterleves.

Jeg viser til mine svar på spørsmål nr. 6 om hvordan dette blir fulgt opp.

6. *Hva har statsråden og departementet gjort siden 2025 for å sikre at Luftfartstilsynet driftes forsvarlig og ivaretar sine funksjoner?*

Samferdselsdepartement har både før og etter at jeg tiltrådte som samferdselsminister iverksatt en rekke tiltak for å sikre at Luftfartstilsynet opererer innenfor de mål og krav som gjelder for virksomheten.

Da det våren 2025 ble avdekket at Luftfartstilsynet hadde større utfordringer på det flyoperative området enn tidligere varslet, ble tilsynet umiddelbart styrket med 4 mill. kroner i 2025, jf. Stortingets behandling av Prop. 146 S (2024–2025) *Tilleggsbevilgninger og*

omprioriteringer i statsbudsjettet 2025 og Innst. 540 S (2024–2025). Videre ble bevilgningen til Luftfartstilsynet økt med 35,3 mill. kroner i saldert budsjett 2026, blant annet til oppfølging av nytt felleseuropeisk regelverk. Deler av økningen gebyrfinansieres. Regjeringen har også foreslått å øke bevilgningen til tilsynet for 2027 med 28,1 mill. kroner blant annet for å følge opp nye og utvidede oppgaver innenfor sine myndighetsområder i 2027, jf. Prop. 1 S (2026-2027).

Samferdselsdepartementet ga høsten 2025 DFØ i oppdrag å evaluere Luftfartstilsynets virksomhet. Rapporten ble oversendt departementet og publisert 18. juni 2026. Like før offentliggjøringen var DFØ sammen med departementet hos Luftfartstilsynet i Bodø for å presentere rapporten for Luftfartstilsynets utvidede ledergruppe. Rapportens hovedfunn er at Luftfartstilsynet oppfyller sitt formål, men at det er forbedringsbehov innen styring, arbeidsprosesser, ledelse og organisasjonskultur. Departementet uttrykte i dette møtet en klar forventning om umiddelbar oppfølging av DFØs funn. Oppfølging av funnene i DFØ-rapporten har vært et hovedtema i de etterfølgende etatsstyringsmøtene. Departementet har også i september hatt et eget fagmøte om digitalisering av arbeidsprosesser med Luftfartstilsynet.

Den 24. september 2026 ble Samferdselsdepartementet muntlig informert av Luftfartstilsynet om at EASA hadde vært på tilsyn og bl.a. avdekket to avvik i kategorien Immediate Safety Concern. Departementet fikk 29. september kopi av en liste sendt fra EASA til Luftfartstilsynet, med oversikt over avvikene som ble funnet ved tilsynet. Presentasjonen som EASA hadde for Luftfartstilsynet ved avslutning av tilsynsbesøket ble oversendt departementet 2. oktober.

Et internt notat fra august 2023 fra kvalitetssjefen til luftfartsdirektøren med vurdering av Luftfartstilsynets styringssystem, som har vært omtalt i media, ble oversendt departementet 5. oktober 2026.

Jeg ser alvorlig på avvikene som ble avdekket av EASA. For å få en grundig gjennomgang av saken, gjennomførte departementet 9. oktober intervjuer i Bodø og fikk førstehåndsinformasjon fra ansatte i tilsynet om tilsynets arbeidsprosesser, systemer og rutiner, herunder dokumentasjon og oppfølging av kompetanse, systemer for oppfølging og hvordan risikobasert tilsyn gjennomføres. Videre var det viktig for departementet å undersøke hvordan, og om, Luftfartstilsynet gjennomfører de tiltakene de selv har sagt at de har iverksatt etter forrige EASA-tilsyn. I løpet av dette besøket i Bodø og på møter i Oslo de påfølgende ukene ble det gjennomført enkeltvise intervjuer med alle lederne i toppledergruppen, relevante seksjonsledere, inspektører og med kvalitetssjefen.
Basert på EASAs foreløpige tilsynsrapport, departementets funn i de nevnte intervjuer og møter i første halvdel av oktober, sendte departementet 27. oktober 2026 et supplerende tildelingsbrev til Luftfartstilsynet med klar bestilling og forventning om oppfølging av de mest sentrale funnene.

Jeg har bedt Luftfartstilsynet gjennomføre konkrete tiltak for å gjennomgå og forbedre eksisterende systemer og rutiner, blant annet knyttet til dokumentasjon og oppfølging av kompetanse til samtlige tilsynsinspektører, gjennomføre nødvendige justeringer av arbeidsprosessene i tilsynsvirksomheten slik at det gjennomføres risikobasert tilsyn i samsvar med det felleseuropeiske regelverket, gjennomgå sentrale arbeidsprosesser med sikte på effektivisering av arbeidsprosesser samt sørge for tilstrekkelig forvaltningskompetanse i virksomheten. Luftfartstilsynet skal rapportere tilbake til departementet innen 30. november 2026. Redegjørelsen og den videre konkrete implementeringen av tiltak vil danne grunnlag for departementets videre, og fortsatt tette, oppfølging.

I tillegg har jeg hatt møte med luftfartsdirektøren, som har forsikret meg om at Luftfartstilsynet følger opp avvikene umiddelbart. Luftfartsdirektøren har etablert en intern arbeidsgruppe som skal avdekke rotårsakene til avvikene, og finne målrettede tiltak som forhindrer at de samme avvikene oppstår nok en gang. Luftfartsdirektøren vil følge opp, blant annet ved at:

- Kvalitetsfunksjonen styrkes og får en tydeligere rolle i organisasjonen og i ledelsen.
- Det etableres en egen gjennomføringsgruppe som følger opp EASA-avvikene og sikrer at tiltak blir gjennomført og fulgt opp over tid.
- Systemet for dokumentasjon og oppfølging av kompetansen til tilsynsinspektørene gås igjennom og skal forbedres, slik at de er i samsvar med det felleseuropeiske regelverket.
- Arbeidsprosessene for risikobasert tilsyn skal gjennomgås og forbedres, slik at de er i samsvar med det felleseuropeiske regelverket.
- Arbeidsprosesser, styrende dokumenter og prosedyrer skal gjennomgås, blant annet for å styrke forvaltningskompetansen og sikre bedre oppfølging.
- Arbeidet med digitalisering av arbeidsprosesser skal forseres og i større grad rettes inn mot behovene som avdekkes i forbedringsarbeidet.
- Luftfartsdirektøren har nå også gjennomført endringer i sin ledergruppe.

Jeg mener dette er viktige tiltak for å ivareta oppfølging av sikkerheten på hele Luftfartstilsynets ansvarsområde. Jeg vil være tett på Luftfartstilsynets ledelse i tiden fremover for å påse at alle nødvendige tiltak faktisk gjennomføres, og gir de nødvendige forbedringer.

Luftfartsdirektøren har forsikret meg om at flysikkerheten er ivaretatt. Hver dag ivaretas flysikkerheten av både aktørene og myndighetene i luftfarten.

Med hilsen



Kamzy Gunaratnam