



Norske flysikkerhets- resultater 2025



Innhold

Forord	4
Introduksjon	5
Norsk sivil luftfart	5
Det norske flysikkerhetsprogrammet og Nasjonal flysikkerhetsplan	7
Safety performance indicators (SPI)	8
Del 1: Tilstanden i norsk luftfart ut fra ulykker og hendelser.....	9
Det store bildet	9
Ulykker i hele verden.....	9
Ulykker i norsk luftfart.....	11
Høyrisikokategorier i norsk luftfart.....	12
Konflikt i lufta (MAC).....	13
Rullebaneinntrengning (RI)	13
Rullebaneutforkjøring (RE).....	14
Tap av kontroll i lufta (LOC-I)	15
Konflikt med terreng (CFIT, CTOL, LALT)	16
Ruteflyging.....	18
Ulykker.....	18
Sikkerhetsmål og status.....	18
Safety performance indicators (SPI)	19
Luftfartshendelser	21
Annen kommersiell flyging.....	24
Ulykker.....	24
Sikkerhetsmål og status.....	24
Safety Performance Indicators (SPI)	25
Luftfartshendelser	26
Offshore helikopter	28
Ulykker.....	28
Sikkerhetsmål og status.....	28
Safety Performance Indicators (SPI)	29
Luftfartshendelser	30
Innlands helikopter	32
Ulykker.....	32
Sikkerhetsmål og status.....	32
Safety Performance Indicators (SPI)	33

Luftfartshendelser	34
Privatflyging	36
Ulykker.....	36
Flysikkerhetsmål	37
Safety Performance Indicators (SPI)	38
Luftfartshendelser	39
Droner	41
Ulykker.....	41
Flysikkerhetsmål	41
Safety Performance Indicators (SPI)	41
Luftfartshendelser	42
Del 2: Sikkerhetstilrådinger.....	43
Statens havarikommisjon og sikkerhetstilrådinger.....	43
Oversikt over sikkerhetstilrådinger.....	44

Forord

Velkommen til vår omfattende presentasjon av flysikkerheten i Norge for 2025. Rapporten er ment å gi et grundigere og mer komplett bilde av flysikkerhetsresultatene enn det vi ofte presenterer på konferanser og i møter. I dette dokumentet finner du flysikkerhetsresultater for de ulike segmentene i norsk luftfart for 2025.

Luftfartstilsynet har hovedansvaret for tilsynet med sikkerheten i norsk luftfart. Flysikkerhet i denne sammenheng skal forstås som at risikoen forbundet med luftfart er redusert til et akseptabelt nivå. Utgangspunktet for dette arbeidet er regjeringens visjon om at det ikke skal skje ulykker med omkomne eller hardt skadde i transportsektoren. Videre skal vi være en aktiv pådriver for samfunnsnyttig og bærekraftig (klima-, sosialt og økonomisk) luftfart i Norge, i tråd med overordnede målsettinger i regjeringens samferdselspolitikk.

Luftfartstilsynet er et uavhengig forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet med myndighetsansvar innen norsk sivil luftfart.

Den sikkerhetspolitiske situasjonen globalt og i Europa, og konsekvensene av dette, med økt generelt prisnivå, økende drivstoffkostnader, et fortsatt høyt rentenivå og mangel på reservedeler som følge av mangel på ulike råstoffer, bidrar fortsatt til ytterligere utfordringer for næringen.

2025 var et år med svært få flyulykker, og ser vi bort fra mikrofly og droner, hadde vi kun to flyulykker med norskregistrerte fly i 2025. Vi har aldri tidligere registrert færre ulykker, og det er mitt inntrykk at arbeidet med flysikkerhet fortsatt er prioritert nr. 1 hos operatørene.

Begge de registrerte ulykkene i 2025 var innen privatflysegmentet. Den ene ulykken var fatal, da to personer omkom som følge av motorbortfall og påfølgende nødlandingsforsøk på en innsjø ved Bergen 1. april i fjor.

Vi er oppmerksomme på at økonomiske utfordringer og usikkerhet kan påvirke flysikkerhetsarbeidet negativt. I Norge har vi en seriøs og moden bransje med en god og velutviklet sikkerhetskultur, som viser seg å være verdig tilliten fra passasjerer og myndigheter, også når rammebetingelsene og økonomien blir mer krevende. Luftfartstilsynet arbeider kontinuerlig med å overføre denne positive sikkerhetskulturen til nye aktører innen luftfart, som droner, produsenter og operatører av nye teknologiske løsninger.

En av grunnpilarene i flysikkerhetsarbeidet er rapportering av luftfartsulykker og -hendelser, som gir oss mulighet til å samle inn kunnskap for å forbedre flysikkerheten. Forutsetningen for dette igjen er en god sikkerhetskultur og en god Just Culture-holdning hos alle involverte, som innebærer at rapportering skal brukes til læring, ikke til straff eller andre konsekvenser for dem som var involvert i en hendelse.

Tilsvarende gjelder for all informasjon vi får om flysikkerhetsarbeidet gjennom våre tilsynsaktiviteter. Det vi og aktørene ikke vet, kan vi heller ikke forbedre. Denne rapporten er derfor også et bidrag til arbeidet vårt med å dele relevant informasjon om flysikkerhet.

Bodø, 28. juli 2026

Lars E. de Lange Kobberstad
Luftfartsdirektør

Introduksjon

Velkommen til Luftfartstilsynets gjennomgang av flysikkerhetsresultater for 2025! Vi setter stor pris på å kunne dele informasjon som er samlet inn gjennom rapportering av luftfartsulykker og -hendelser med alle som har interesse for luftfart.

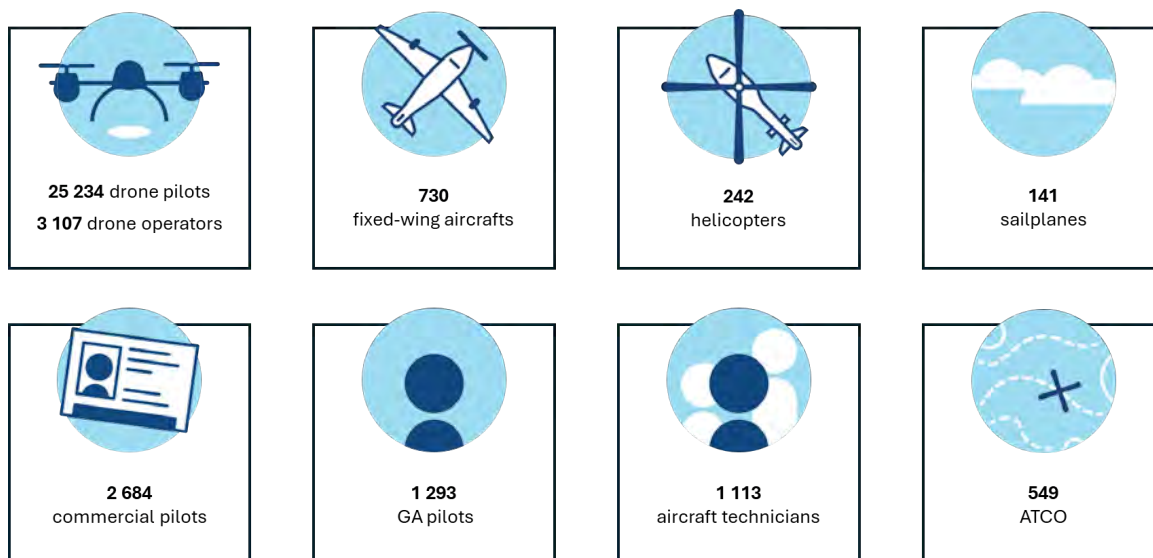
I henhold til artikkel 13(11) i forordning (EU) 376/2014 skal hver medlemsstat i EASA årlig publisere en sikkerhetsgjennomgang med det formål å informere offentligheten om sikkerhetsnivået i sivil luftfart. Gjennomgangen skal inneholde aggregert, anonymisert informasjon om hvilke typer luftfartshendelser, -ulykker og sikkerhetsrelaterte opplysninger som har kommet inn til myndighetene gjennom obligatorisk og frivillig rapportering fra luftfartsaktørene. Gjennomgangen skal også omtale de identifiserte trendene basert på rapportene.

Norske flysikkerhetsresultater 2025 er strukturert i to hoveddeler. Del 1 gir en overordnet vurdering av sikkerhetstilstanden i norsk luftfart, basert på rapporterte ulykker og hendelser. Vurderingen omfatter sektorene ruteflyging, annen kommersiell luftfart, innenlands helikopter, offshore helikopter, flyging for rekreasjonsformål (privatflyging) og droner. I del 2 redegjøres det for sikkerhetstilrådingene fra Statens havarikommisjon (SHK) rettet mot aktører i luftfartssektoren, med det formål å styrke det forebyggende sikkerhetsarbeidet.

Utgangspunktet for Luftfartstilsynets flysikkerhetsarbeid er regjeringens nullvisjon som sier at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren. Et av våre hovedmål, jamfør tildelingsbrevet fra Samferdselsdepartementet, er at sikkerhetsnivået i norsk luftfart skal være tilfredsstillende. For å bidra til et tilfredsstillende sikkerhetsnivå skal Luftfartstilsynet være en aktiv pådriver for sikker, samfunnsnyttig og bærekraftig luftfart. Dette skal vi være gjennom blant annet ved å ha oversikt over sikkerhetstilstanden i norsk luftfart, formidle sikkerhetsinformasjon og gi aktørene i norsk luftfart bredere kunnskap, slik at de kan øke egen sikkerhet.

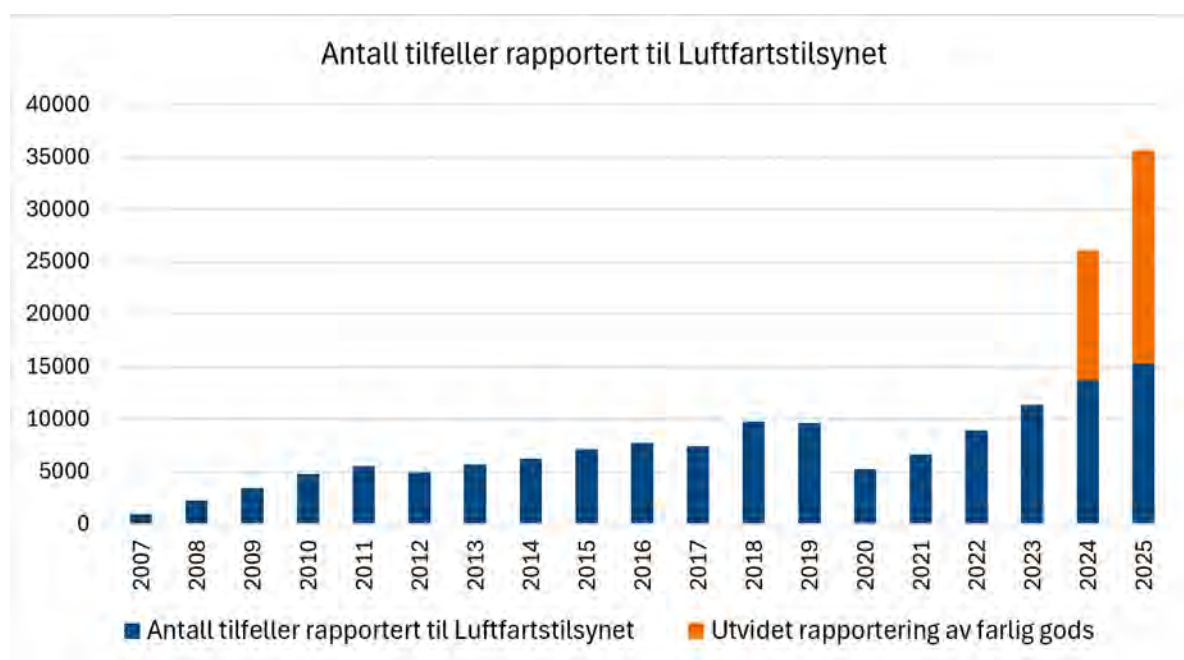
Norsk sivil luftfart

Når begrepet norsk luftfart benyttes i rapporten, er det norsk sivil luftfart det er snakk om. Norsk luftfart er sammensatt av to elementer: luftfartøy under norsk tilknytning (alle luftfartøy på norsk AOC samt øvrige norskregistrerte luftfartøy) og luftfartsaktivitet på norsk territorium. Flysikkerhetsmålene og aktivitetstallene omfatter bare førstnevnte, mens når luftfartshendelser omtales, er også utenlandske aktører som opererer i norsk luftrom inkludert. I tillegg kommer all infrastrukturen og støttefunksjonene som lufthavner og luftdyktighetsorganisasjoner. Bildet under viser, med tall, hvordan den norske sivile luftfarten ser ut.



Luftfartstilsynet mottar årlig rapporter om flere tusen luftfartstilfeller (samlebegrep for luftfartshendelser og -ulykker) fra norske aktører og aktører som opererer i norsk luftrom. Rapportene inneholder nyttig informasjon om sikkerhetstilstanden i norsk luftfart. Figuren under viser antall rapporterte tilfeller til Luftfartstilsynet fra 2007 til 2025. Et høyt antall rapporter er ikke nødvendigvis et tegn på mangelfull sikkerhet, men heller et tegn på en moden og god rapporteringskultur. Økningen i antall mottatte rapporter fram til år 2019 skyldes i all hovedsak nye regler som bidrar til å utvide og klargjøre rapporteringsplikten. Den betydelige nedgangen i 2020 skyldes i stor grad nedgangen i antall ruteflygninger i forbindelse med koronapandemien, som er den typen flyging vi mottar flest rapporter om og som har størst aktivitet målt i antall flygninger. I mars 2024 gjorde Luftfartstilsynet en avklaring med Avinor som gjør at vi nå også mottar rapporter om farlig gods plukket ut av innsjekket bagasje før den blir lastet på flyet. I 2025 handlet over halvparten av alle rapporterte tilfeller om dette. Derfor er denne typen rapporter farget oransje i figuren nedenfor. Ser vi bort fra den utvidede rapporteringen av farlig gods, er det likevel en økning i antall rapporterte saker i 2025.

[Besøk Luftfartstilsynets sider om rapportering for mer informasjon.](#)



De rapporterte tilfellene Luftfartstilsynet mottar fordeler seg ikke jevnt over sektorene i norsk luftfart. Rapporteringsgraden er høyest innen ruteflyging, etterfulgt av offshore helikopter. I de øvrige sektorene er rapporteringsnivået gjennomgående lavt. Dette har betydning for hvordan Luftfartstilsynet tolker data som mottas gjennom rapporteringssystemet. En ulik rapporteringskultur mellom sektorene bidrar til usikkerhet i datagrunnlaget og må tas i betraktning ved videre lesning og analyse av rapporten. Det er viktig å understreke (igjen) at et høyt antall rapporter ikke nødvendigvis indikerer et lavt sikkerhetsnivå, men snarere kan være et uttrykk for en moden og velfungerende rapporteringskultur.

Det norske flysikkerhetsprogrammet og Nasjonal flysikkerhetsplan

I tråd med føringer fra ICAO og EASA har Norge etablert et [flysikkerhetsprogram \(State Safety Program\)](#). I flysikkerhetsprogrammet kan du lese om hva flysikkerhetsarbeidet på myndighetsnivå i Norge består av, og hvordan det er organisert. Hensikten med programmet er å gi en bedre styring av flysikkerheten i Norge og å forbedre flysikkerheten fra et allerede høyt nivå. Derfor framgår det også overordnede flysikkerhetsmål i dokumentet.

Flysikkerhetsmålene for kommersiell luftfart gjelder for perioden 2022–2026. Det er satt mål for sektorene ruteflyging med fly, annen kommersiell flyging med fly, offshore helikopter og innlands helikopter. Generelt handler målene om å redusere sannsynligheten for luftfartsulykker. I denne sammenheng uttrykkes sannsynligheten for en luftfartsulykke som antall ulykker per 100 000 landinger.

Det er i tillegg satt et mål for all kommersiell persontransport som gjelder for perioden 2017–2026: Antall omkomne per 100 millioner personflytimer skal reduseres til under to. I klartekst handler målet om å redusere sannsynligheten for å omkomme i en flyulykke. Så langt i perioden er raten estimert til 2,1 omkomne per hundre millioner personflytimer. Dersom ingen flere omkommer i norsk persontransport i løpet av den resterende målperioden, og aktiviteten ikke går drastisk ned, vil målet nås.

For privatflyging gjelder flysikkerhetsmålene for perioden 2019–2028, og det er satt mål for fire ulike fartøytyper: selvbygde motorfly, motorfly unntatt selvbygde, seilfly og mikrofly. Også på disse områdene handler målene om å redusere sannsynligheten for ulykker.

Luftfartstilsynet har også fastsatt flysikkerhetsmål for droner. Målene for droner skiller seg ut fra målformuleringen innen bemannet luftfart, da droner fortsatt er et forholdsvis nytt fenomen og datagrunnlaget er svært begrenset. Flysikkerhetsmålene for droner er at:

- Luftfartstilsynet skal sikre hensiktsmessig rapportering fra droneoperatører til Luftfartstilsynet.
- Luftfartstilsynet skal sikre at droneoperatører gjennomfører obligatorisk opplæring.
- Droner skal ikke være delaktig/årsak til ulykker som involverer bemannet luftfart.

Du kan lese mer om måloppnåelse for de ulike gruppene det er satt mål for i del 1 av Norske flysikkerhetsresultater 2025.

Det norske flysikkerhetsprogrammet henger tett sammen med [Nasjonal flysikkerhetsplan \(State Plan for Aviation Safety – SPAS\)](#). Flysikkerhetsplanen viser til hvilke områder Luftfartstilsynet prioriterer for å bidra til å opprettholde og forbedre flysikkerheten, i tråd med de overordnede flysikkerhetsmålene som framgår av flysikkerhetsprogrammet.

Safety performance indicators (SPI)

Luftfartstilsynet benytter Safety Performance Indicators (SPI-er) som en del av arbeidet med å overvåke og forbedre sikkerheten i norsk luftfart. SPI-er gjør det mulig å identifisere trender og måle sikkerhetsytelse på en systematisk måte. Dette bidrar til at sikkerhetsarbeidet blir mer målrettet og i tråd med internasjonale standarder, blant annet fra ICAO og EASA.

Luftfartstilsynet har etablert et bredt spekter av SPI-er for å få et helhetlig bilde av sikkerhetsnivået i norsk luftfart. I denne rapporten presenteres et utvalg indikatorer for hver sektor, basert på risikoområder som [EASA](#) har identifisert som mest relevante, samt enkelte indikatorer som er spesielt viktige for nasjonale forhold. Status for de utvalgte SPI-ene vises i tabellform i delkapitlene for hver sektor. Tabellene viser resultatet i form av en rate for 2025, sammenlignet med gjennomsnittlig rate for perioden 2022–2024. Feltet for 2025-resultatet er farget grønt dersom antallet er på eller under gjennomsnittet, og oransje dersom antallet er over gjennomsnittet. I SPI-oversikten benyttes antall flybevegelser som normaliseringsparameter for rateutregningen (antall tilfeller per 100 000 flybevegelser). Det medfører at disse tallene ikke er sammenlignbare med de figurene som bruker antall landinger som normaliseringsparameter. Merk at noen av aktivitetstallene er basert på en kombinasjon av faktiske tall og estimer.

Del 1: Tilstanden i norsk luftfart ut fra ulykker og hendelser



Bilde: Sanne Blom / Luftfartstilsynet

Det store bildet

Flytrafikk og sikkerhet er nært knyttet sammen – så lenge mennesker flyr, vil flysikkerhet være et sentralt tema, både nasjonalt og internasjonalt. Historisk sett har flysikkerhet i stor grad blitt målt gjennom antall ulykker. Derfor innledes første del av Norske flysikkerhetsresultater med en oversikt over ulykker globalt og i Norge.

Ulykker i hele verden

Per i dag finnes det ingen kilder der vi kan finne en oversikt over alle ulykker i internasjonal luftfart. Det er i tillegg noen begrensninger i hva Luftfartstilsynet har oversikt over nasjonalt, fordi reglene om hvilke tilfeller som skal rapporteres til myndighetene, har endret seg over tid. Etter 2016, da EUs rapporteringsforordning (forordning (EU) 376/2014) ble gjort gjeldende i Norge, er det i utgangspunktet fly-/helikopterselskapets (og andre luftfartsforetak eller enkeltpersoners) tilhørighet som bestemmer hvilket land ulykker og hendelser skal rapporteres til: De skal rapportere til det landet som har utstedt selskapets godkjenning til å drive luftfartsvirksomhet (Air Operator Certificate, AOC).

Om ulykker

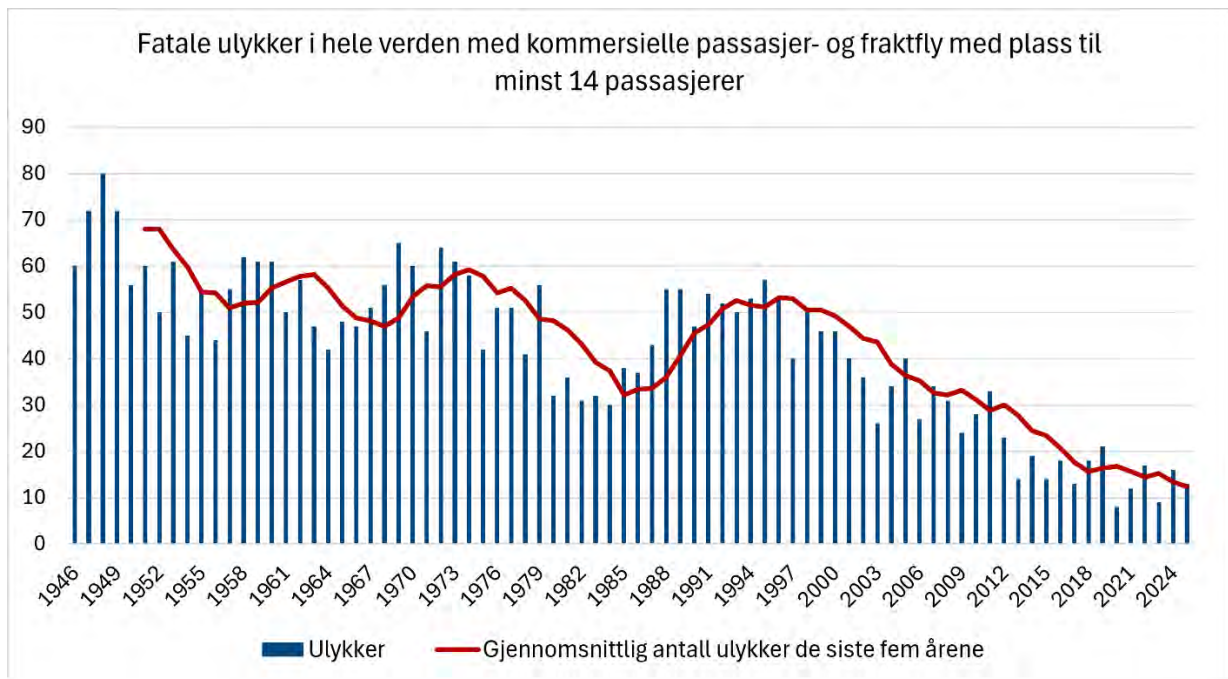
En **fatal ulykke** er en ulykke som resulterte i at én eller flere personer omkom.

En **ikke-fatal ulykke** er en ulykke uten omkomne, men tilfellet må likevel ha resultert i personskader, materielle skader eller begge.

For globale ulykker gjelder de samme definisjonene *med mindre noe annet er spesifisert*.

Ifølge tall fra Aviation Safety Network skjedde det 13 fatale ulykker globalt i 2025 med kommersielle frakt- og passasjerfly, med til sammen 421 omkomne. Antall omkomne har økt fra i fjor og er på sitt høyeste siden 2018. Ulykken som resulterte i flest omkomne i 2025 skjedde i India den 12. juni. En Boeing 787-8, operert av Air India, styrtet rett etter avgang fra Ahmedabad etter tap av motorkraft i begge motorer. Flyet mistet høyde under den innledende stigningen og traff bygninger i nærheten av flyplassen. 241 av 242 personer om bord omkom samt 19 personer på bakken. En annen alvorlig ulykke som fikk stor oppmerksomhet i 2025 var da en Bombardier CRJ-701ER operert av PSA Airlines kolliderte i luften med et amerikansk militærhelikopter

av typen UH-60 Black Hawk under innflyging til Washington National 29. januar. Begge luftfartøylene styrtet i Potomac-elven etter sammenstøtet. Alle de 64 om bord i flyet og de tre om bord i helikopteret omkom.



I sin [årlige sikkerhetsgjennomgang](#) påpeker IATA at den globale ulykkesraten synker og at luftfart fortsatt er blant de sikreste transportformene. Likevel viste 2025 at noen få alvorlige ulykker kan gi høy dødelighet, til tross for en lav ulykkesrate. Vi ser også regionale forskjeller i sikkerhetsnivået, og det er fortsatt behov for godt systematisk sikkerhetsarbeid. IATA viser videre til at majoriteten av ulykkene i 2025, målt i antall, var rullebanerelaterte, med tåil strike som den hyppigste ulykkeskategorien.

Alvorlighetsklassifisering

Luftfartstilsynet følger definisjon gitt i den internasjonale organisasjonen for sivil luftfarts (ICAO) Annex 13 Aircraft Accident and Incident Investigation for hvilken alvorlighetsklassifisering et luftfartstilfelle skal ha.

Definisjonene er som følger:

Tilfelle: På engelsk benyttes begrepet «occurrence» som en samlebetegnelse på ulykker og hendelser i luftfarten. Den norske oversettelsen av occurrence er tilfelle.

Hendelse: Et luftfartstilfelle, som ikke er en ulykke, assosiert med operasjonen til et luftfartøy som har påvirket eller kunne ha påvirket operasjonens sikkerhet.

Alvorlig hendelse: Et luftfartstilfelle som etter forholdene med høy sannsynlighet kunne ha resultert i en ulykke. Det er kun resultatet av tilfellet som skiller en ulykke og en alvorlig hendelse.

Ulykke: Innen luftfart er en ulykke definert som et tilfelle assosiert med et luftfartøys operasjon som, innen bemannet luftfart, har funnet sted i tidsrommet fra en person har gått om bord i et luftfartøy med intensjon om en flygning, til alle om bord har forlatt fartøyet, som førte til:

- At en person ble fatalt eller alvorlig skadd som et resultat av å ha:
 - o Befunnet seg i fartøyet, eller
 - o vært i direkte kontakt med en fartøydel, inkludert deler som kan ha løsnet fra luftfartøyet, eller
 - o blitt direkte eksponert for jetstrøm fra motorene til et luftfartøy,

unntatt når skadene kom av naturlige årsaker, ble selvpåført eller påført fra andre personer, eller når skadene er på blindpassasjer gjemt utenfor områder som normalt er tilgjengelig for passasjerer og besetning; eller

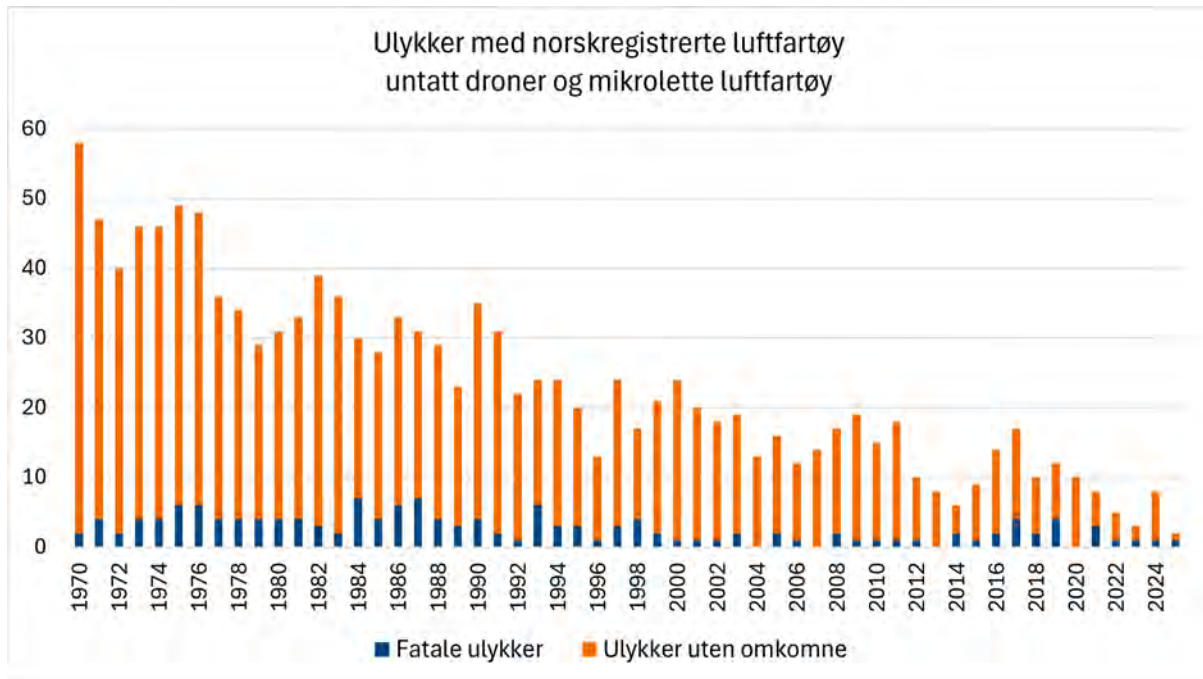
- At luftfartøyet ble påført skade eller strukturell svikt som:
 - o Påvirker luftfartøyets strukturelle styrke, ytelse eller flyeegenskaper negativt, og normalt ville krevd større reparasjoner eller utskiftning av den berørte delen, unntatt motorsvikt eller -skade, når skaden er begrenset til motoren, motordekslene eller -tilbehør; eller for skade begrenset til propellene, vingetipper, antenner, dekk, bremses, kledning, små bulker eller punkteringshull i fartøyets ytre lag; eller
- At luftfartøyet er totalt utilgjengelig.

Svært forenklet kan man si at en ulykke handler om store skader på mennesker eller luftfartøy, og en alvorlig hendelse kan ses på som en nesten-ulykke.

Ulykker i norsk luftfart

Tilbake i norsk luftfart mottok Luftfartstilsynet rapporter om totalt ti ulykker i 2025. To av ulykkene er inkludert i figuren nedenfor. Figuren viser utviklingen i antall ulykker med norskregistrerte luftfartøy, unntatt droner og mikrolette luftfartøy, fra og med 1970. Dette er den

lengste tidsserien Luftfartstilsynet har, og hvilke typer luftfartøy som er inkludert, er de samme for hele tidsperioden. Den generelle utviklingen er at antall ulykker går ned.



De to ulykkene som er inkludert i figuren skjedde begge i forbindelse med privatflyging. En av [ulykkene](#) skjedde under instruksjon i akroflyging der flyet fikk motorbortfall og havarerte. Begge de to om bord omkom som følge av ulykken. Den andre ulykken skjedde med et veteranfly som fikk svikt i neselegget under landing. Ingen personer ble skadet i ulykken. Havarikommisjonen undersøker ikke ulykker med Annex 1-fly, dvs. fly som ikke er sertifisert av EASA.

De åtte ulykkene som ikke er inkludert i figuren er fem droneulykker, to ulykker med mikrofly, og en ulykke som følge av rullebaneutforkjøring med et dansk fly brukt til fallskjermhopping. Det var ingen som omkom i disse ulykkene.

Tilfellekategorier

ICAO har utarbeidet et sett begreper for å kategorisere luftfartsulykker og -hendelser slik at analytikere kan finne sikkerhetsrelaterte trender. Denne kategoriseringen benyttes i Luftfartstilsynets database over rapporterte tilfeller og refereres til som tilfellekategorier (engelsk: occurrence category) som er en slags grovsortering av hva som skjedde.

Et tilfelle kan være tilknyttet mer enn én tilfellekategori, antall registrerte tilfellekategorier kan mao. ikke benyttes til å telle totalt antall tilfeller.

[Her finner du en oversikt over ICAOs tilfellekategorier.](#)

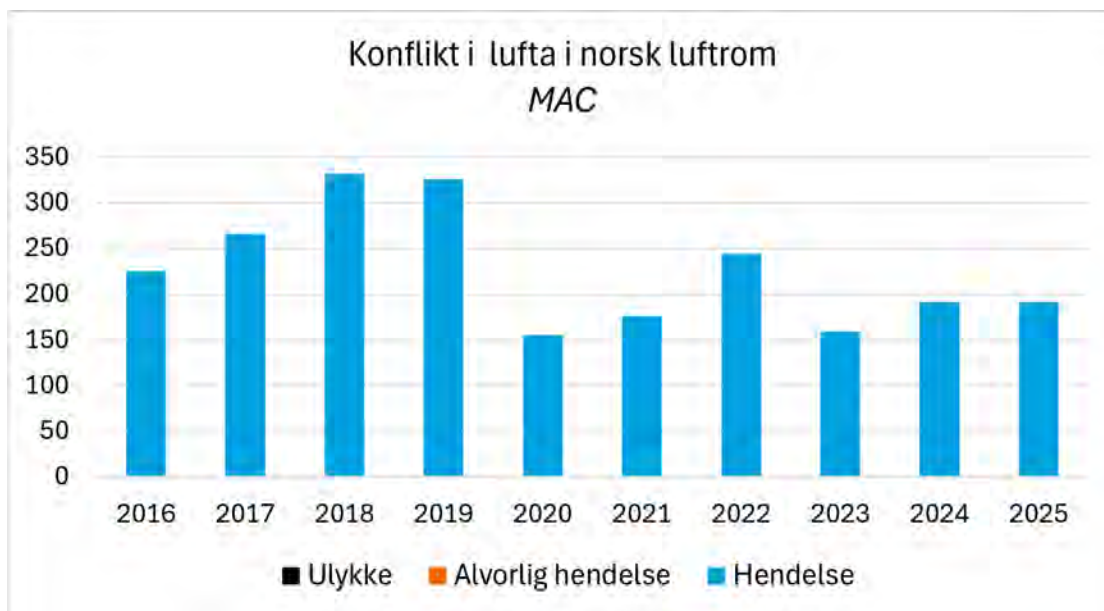
Høyrisikokategorier i norsk luftfart

Den internasjonale organisasjonen for sivil luftfart (International Civil Aviation Organization – ICAO) har i sin [globale flysikkerhetsplan \(Global Plan for Aviation Safety – GASP\)](#) for årene 2026–2028 definert fem høyrisikokategorier (High-Risk Categories) innen luftfart. Kategoriene er valgt basert på faktiske dødstall, høy risiko for dødsfall per ulykke og det samlede antallet ulykker og hendelser. Kategoriene er:

- Konflikt i lufta (MAC)
- Rullebaneinntrengning (RI)
- Rullebaneutforkjøring (RE)
- Tap av kontroll i lufta (LOC-I)
- Konflikt med terreng (CFIT, CTOL og LALT)

Konflikt i lufta (MAC)

Kategorien konflikt i lufta er en forløper for kollisjon mellom to (eller flere) luftfartøy (inkludert droner). Det vil si at to luftfartøy har fløyet nærmere hverandre enn de skulle. Dette inkluderer tilfeller av luftromsinntrengning (Airspace infringement), brudd på avstandskrav (Separation minima infringement) og tilfeller som involverer trafikkvarslings- og kollisjonsunngåelsessystemet (Traffic collision avoidance system, TCAS) til luftfartøyet, blant annet. Faktisk kollisjon mellom luftfartøy i lufta inngår også i gruppen konflikt i lufta. Kollisjon mellom to eller flere luftfartøy i lufta vil nesten utelukkende resultere i høye dødstall. Verdens tredje dødeligste luftfartsulykke var en kollisjon i lufta over Chakri Dadri i 1996 som førte til at 349 mennesker mistet livet.

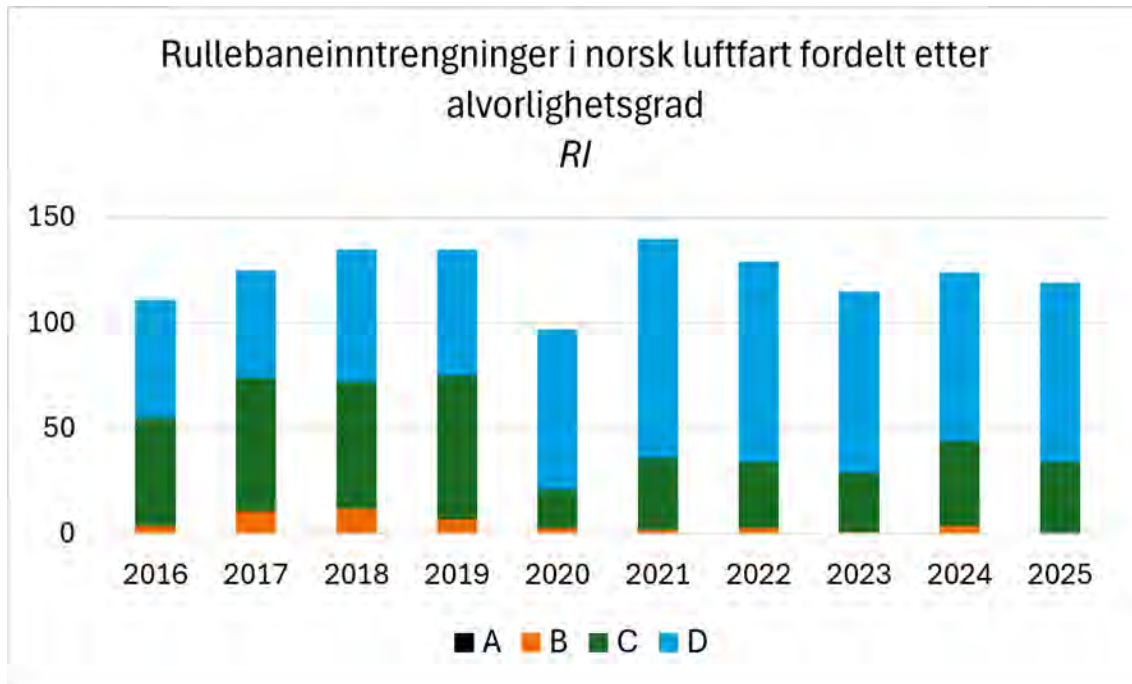


Figuren over viser rapporterte tilfeller av konflikt i lufta de siste ti årene. I dette tidsrommet har det ikke skjedd noen ulykker, men fire alvorlige hendelser (de er ikke synlige på figuren grunnet størrelsesforholdet mellom antallet i alvorlighetsklassene) er knyttet til kategorien. Den siste skjedde i 2024 og var en nærpassering mellom et rutefly og et offshore helikopter ved Hammerfest lufthavn 4. november. Tilfellet [undersøkes](#) av Statens havarikommisjon. De øvrige alvorlige hendelsene skjedde ikke i norsk luftrom, men involverte norske operatører. Videre viser figuren at konflikter i lufta forekommer jevnlig i norsk luftrom, med et toppnivå før pandemien, et markant fall da covid-19-pandemien startet og deretter en moderat normalisering.

Rullebaneinntrengning (RI)

En rullebaneinntrengning er alle hendelser på en lufthavn som involverer feil tilstedeværelse av luftfartøy, kjøretøy eller personer i det beskyttede området avsatt for landing eller avgang med luftfartøy. Dette skjer enten fordi noen har entret rullebanen uten gyldig klarering, eller fordi lufttrafiktjenesten feilaktig har gitt klarering til å entre rullebanen. Rullebaneinntrengning er en

direkte forløper for kollisjon på rullebanen. Figuren under viser antall registrerte rullebaneinntrengninger i norsk luftfart fordelt etter alvorlighetsgrad de siste ti årene.



Bildetekst: A = Alvorlig hendelse: kollisjon fant nesten sted. B = Konfliktsituasjon: marginene var middels. C = Konfliktsituasjon mellom et fly og en annen part, med god tid og avstand. D = Laveste alvorlighet, bare én part involvert.

Luftfartstilsynet har ikke registrert noen ulykker som følge av rullebaneinntrengninger i norsk luftfart. Det er imidlertid registrert én alvorlig hendelse i kategorien rullebaneinntrengning. Den alvorlige hendelsen skjedde ikke i Norge, men i Frankrike i 2015, med en norsk AOC-holder. Det har vært noen årlige tilfeller av rullebaneinntrengning av alvorlighetsgrad B, men i 2025 ble det ikke registrert noen. De fleste rullebaneinntrengningene i norsk luftfart er av alvorlighetsgrad D, altså med kun én involvert part.

Rullebaneinntrengninger er likevel viktige å følge med på, da en ulykke som følge av en rullebaneinntrengning kan medføre flere omkomne og store materielle skader.

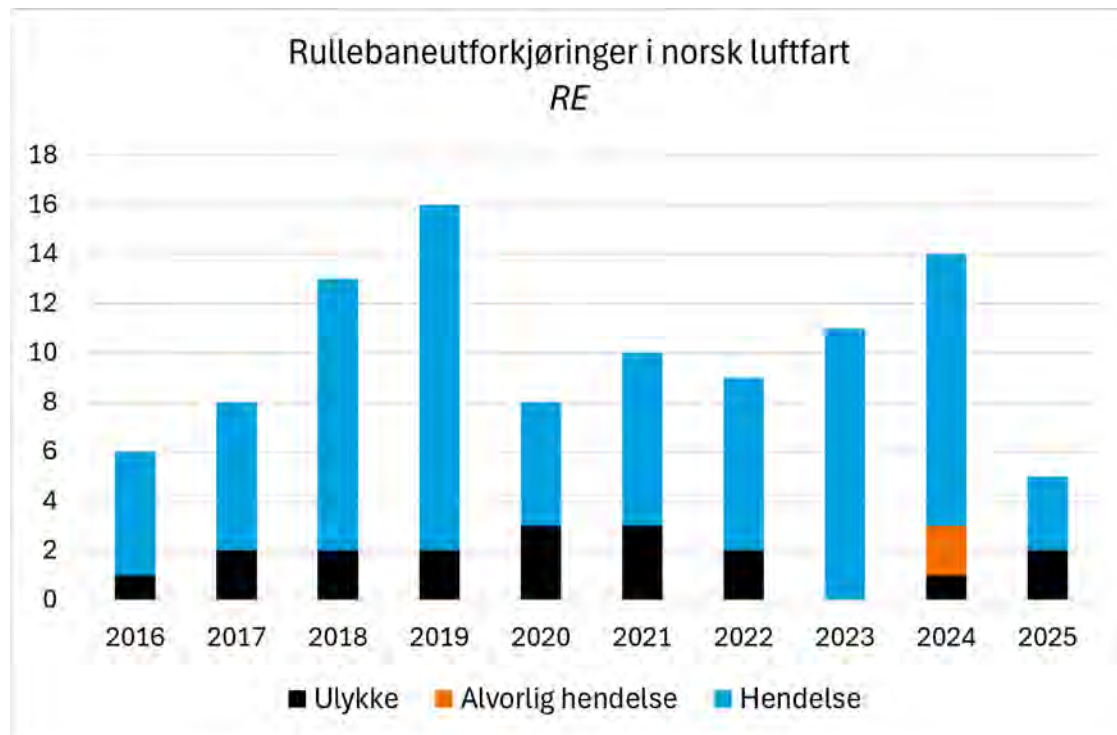
Rullebaneinntrengning kan i tillegg være et resultat av flere komplekse forløpere. Som en del av det nasjonale flysikkerhetsprogrammet har Luftfartstilsynet og Avinor etablert et [program](#) for å redusere antall situasjoner som bidrar til eller kan klassifiseres som rullebaneinntrengning, gjennom systematisk rapportering, analyse og målrettede tiltak på flyplassene.

Rullebaneutforkjøring (RE)

En rullebaneutforkjøring skjer når et luftfartøy kjører ut av rullebanen under avgang eller landing. Utforkjøringen kan være villet eller utilsiktet. Ulykker i forbindelse med rullebaneutforkjøring er sjelden fatale og fører som oftest bare til materielle skader på luftfartøyet.

Siden år 2000 har det i norsk luftfart skjedd fire ulykker med rullebaneutforkjøring som har ført til alvorlige eller fatale skader på mennesker. Luftfartstilsynet mottar vanligvis rapport om minst én ulykke i året som følge av rullebaneutforkjøring. I 2025 skjedde det to ulykker som følge av rullebaneutforkjøring. Ingen av ulykkene førte til personskader, men ett av flyene fikk substansielle skader. Begge de forulykkede fartøyene utførte ikke-kommersielle operasjoner.

Figuren under illustrerer utviklingen de siste ti årene. Sett ut fra det totale antallet tilfeller er 2025 det året med færrest rullebaneutforkjøringer.

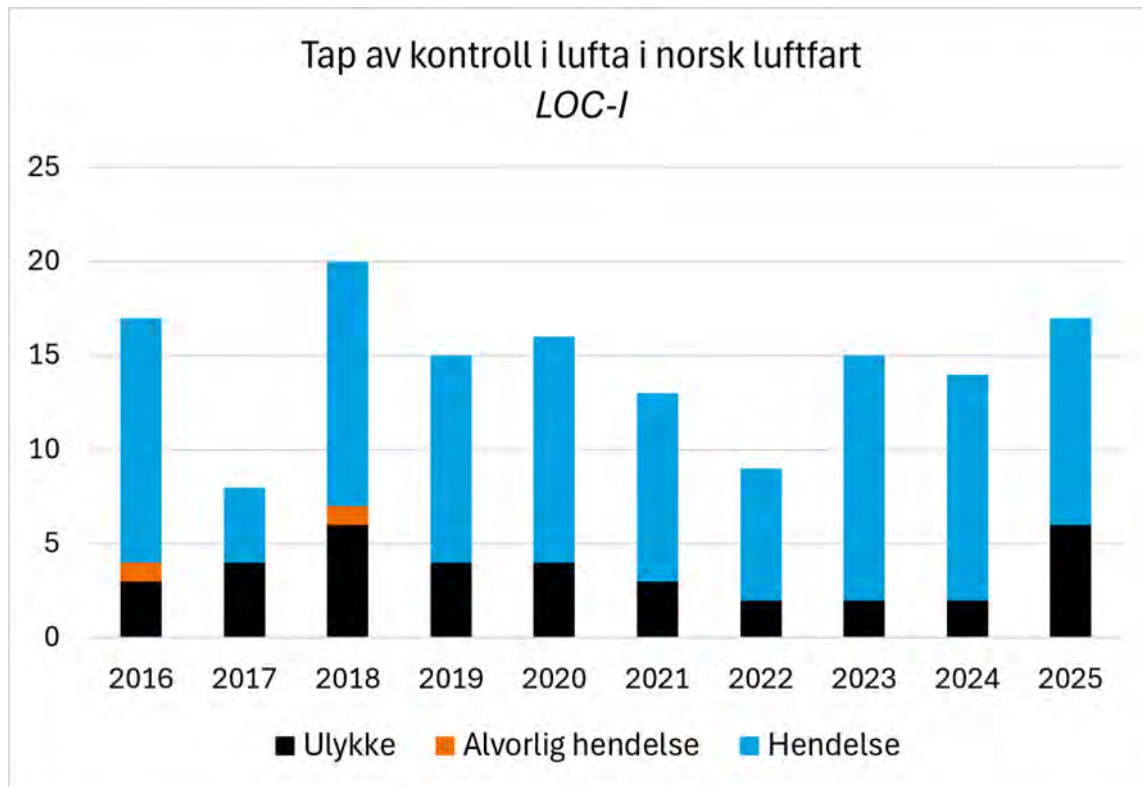


Historisk sett er det ustabile innflygninger og avbrutte landinger med ny innflyging som er de vanligste årsakene til rullebaneutforkjøringer. Andre forløpere kan være menneskelige feilhandlinger, dårlige rullebaneforhold, krevende værforhold, mekaniske feil eller en mislykket avbrutt avgang.

Tap av kontroll i lufta (LOC-I)

Tap av kontroll er et tilfelle der fartøysjefen helt eller delvis mister kontroll over et luftfartøy i lufta. Kategorien regnes som en høyrisikokategori fordi ulykker av denne typen svært ofte resulterer i omkomne. Den vanligste årsaken til tap av kontroll over et fly er at flyet steiler. Dette kan eksempelvis skje som følge av ising, tapt situasjonsforståelse, utilsiktede manøvrer, motorfeil eller ugunstig håndtering av luftfartøyet i krevende værforhold.

I 2025 har Luftfartstilsynet registrert seks ulykker som kan knyttes til kategorien. Det er verdt å merke seg at fem av disse handler om droner. Dronene ble ødelagt, men ingen mennesker ble skadd. Den sjette ulykken skjedde i forbindelse med privatflyging og førte heller ikke til personskader. Flyet, som var et mikrofly, fikk substansielle skader i ulykken. Siden det er snakk om en ulykke med mikrofly uten omkomne, undersøker ikke SHK ulykken.



Figuren over viser alle rapporterte tilfeller med tap av kontroll i lufta i norsk luftfart. Oversikten viser at det har skjedd én eller flere ulykker knyttet til tap av kontroll hvert år de siste ti årene. Syv av ulykkene skjedde med droner (2016: en, 2018: en og 2025: fem). Droneulykker er bare rapporteringspliktig til Luftfartstilsynet dersom de medførte at noen ble alvorlig skadet eller omkom, så det kan ha skjedd flere slike ulykker. Ingen ble imidlertid skadd i forbindelse med de nevnte droneulykkene.

Konflikt med terreng (CFIT, CTOL, LALT)

Tilfelletypen konflikt med terreng dekker tilfeller med kollisjon eller forløpere til kollisjon med terreng, vann eller hinder, uten tegn til tap av kontroll over luftfartøyet. I likhet med tap av kontroll i lufta er konflikt med terreng en kategori av høy risiko på grunn av sannsynligheten for omkomne dersom det skjer en ulykke. Majoriteten av konflikt med terrengulykkene kjennetegnes ved dårlige værforhold og utfordrende terreng. Mange av ulykkene involverte også ulike typer operasjonelle mangler, for eksempel at flygninger som egentlig skulle foregå i visuelle meteorologiske forhold havnet i instrumentelle meteorologiske forhold, eller at flygeren ikke fulgte flygeplanen.



Figuren over viser tilfeller relatert til konflikt med terreng i norsk luftfart de siste ti årene. 2025 er det første året det verken skjedde ulykker eller alvorlige hendelser innen kategorien.

Luftfartstilsynet er kjent med årsakene til økningen i denne kategorien siden 2021. En stor del av økningen skyldes flere rapporterte saker knyttet til utløsning av flyets varslingssystemer. Luftfartstilsynet har fått informasjon om at det har vært kjente feil i terrengdatabasen ved enkelte flyplasser, noe som har ført til flere tilfeller der terrengvarslingssystemet har blitt utløst feilaktig. Trigging av terrengvarslingssystemet kan også være en konsekvens av GNSS-forstyrrelser, og vi observerer en økning i rapporter der disse fenomenene opptrer samtidig. Dette må imidlertid også ses i sammenheng med den generelle økningen i rapporter relatert til GNSS-forstyrrelser.

De neste kapitlene redegjør for sikkerhetstilstanden i de ulike sektorene i norsk luftfart.

Ruteflyging

Ruteflyging med fly er en vesentlig del av norsk luftfart og defineres som transport av passasjerer, gods eller post for et avtalt beløp eller annen godtgjørelse og er dermed kommersiell luftfart. Ruteflyging inkluderer i denne sammenheng også charterflyging.

Ifølge tall fra Avinor var antall flybevegelser ved norske lufthavner 2,2 % høyere i 2025 enn i 2024. Antall reisende ved norske flyplasser var i tillegg nesten tilbake på nivået før koronapandemien.

I 2025 var det fire kommersielle ruteflyoperatører som rapporterte til Luftfartstilsynet. I tillegg kommer det rapporter til oss om luftfartstilfeller der utenlandske aktører som opererer i Norge, har vært involvert.

Ulykker

Det er svært få ulykker med norske rutefly. Figuren under viser utviklingen i antall ulykker og aktivitet, målt ved antall landinger med norske rutefly. Som figuren viser, har det ikke skjedd noen fatale ulykker i denne sektoren siden 1994. Namsosulykken i 1993 var den siste fatale ulykken med norsk rutefly, da omkom seks personer. Imidlertid omkom fire personer i en ulykke ved Stord lufthavn i 2006 med et utenlandsk fly. Denne er ikke med i figuren under, siden Luftfartstilsynet ikke har oversikt over antall landinger med utenlandske aktører. Det skjedde ingen ulykker i forbindelse med norsk ruteflyging i 2025.



Sikkerhetsmål og status

Luftfartstilsynet setter mål for sikkerheten innen de ulike sektorene i norsk luftfart i samråd med Samferdselsdepartementet og Statens havarikommisjon (SHK). Målene angir en ønsket reduksjon i sannsynligheten for ulykker i norsk luftfart.

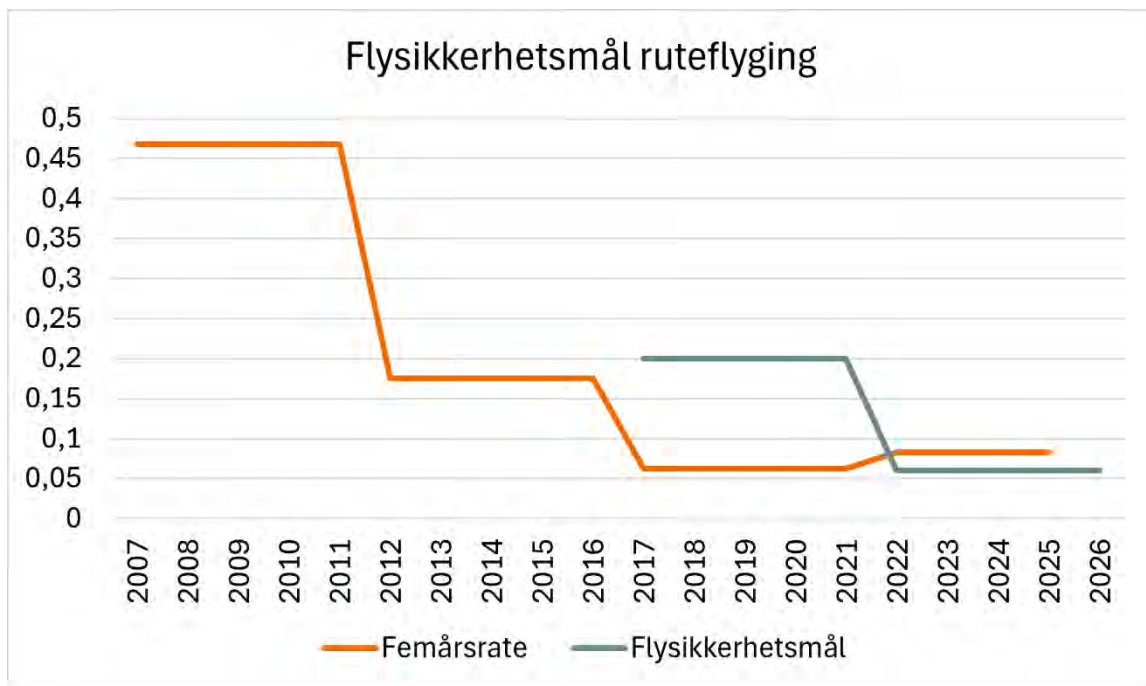
Flysikkerhetsmålet for norske rutefly i perioden 2022–2026 er at det skal skje færre enn 0,06 ulykker per 100 000 landinger. Antall ulykker per 100 000 landinger for perioden 2021–2025

(altså siste femårsperiode) er 0,07. Det har skjedd [en ulykke](#) så langt i målperioden: en turbulensulykke med et rutefly underveis mellom Stavanger og Oslo.

Flysikkerhetsmålet for sektoren ruteflyging ble satt til det samme som resultatet for den foregående femårsperioden (2017–2021), med andre ord at sikkerhetsnivået skulle opprettholdes. Målet ble satt med en antakelse om at aktiviteten i sektoren raskt skulle komme opp på samme nivå som før koronapandemien. Det har ikke holdt stikk, og dermed ligger ikke sektoren an til å nå flysikkerhetsmålet for perioden 2022–2026. Dersom ingen flere ulykker skjer og det ikke skjer store endringer i årlig aktivitet, vil resultatet bli 0,07 ulykker per 100 000 landinger.

Mål ulykkesrate for 2022–2026	Resultat 2021–2025
0,06	0,07

Figuren under viser utviklingen i femårsulykkesraten for sektoren ruteflyging med den oransje linjen, og flysikkerhetsmålet med den grønne linjen. For årene 2022–2025 vises resultatet så langt inn i målperioden, altså den samlede ulykkesraten for de fire årene.



Safety performance indicators (SPI)

Tabellen under viser de utvalgte SPI-ene for sektoren ruteflyging med status, slik det er beskrevet i introduksjonen.

Navn på SPI	2025	Gjennomsnitt 22-24	Key Risk Area
Loss of control	0,5	0,6	Aircraft upset
Aircraft upset events	1,7	1,2	Aircraft upset
Pilot fatigue	149	130	Aircraft upset
Equipment events with flight operations outcome	50,8	54,6	Aircraft upset
Weather events	74,5	76,6	Aircraft upset
Runway excursion	0	2,3	Excursions
Passengers/persons unsupervised on apron	21,8	13,6	Other injuries
Unruly passengers	110	97,6	Other injuries
Dangerous goods	4279	n/a*	Fire, smoke and pressurization
GNSS-interference	295	58	Security
Runway incursion	7,3	5,5	Collision on runway
Airborne conflict	23	23	Airborne collision

*Pga. en avklaring om rapporteringsplikt fra mars 2024 har ikke Luftfartstilsynet historiske data for denne SPI-en.

Det er, eller har vært, aktiviteter knyttet til flere av SPI-ene som ligger over gjennomsnittsraten de siste tre årene. Eksempelvis har Luftfartstilsynet undersøkt årsaken til økningen i «Passengers/persons unsupervised on apron» og kontaktet aktuelle aktører for å forsikre seg om at tilstanden blir håndtert. Som nevnt i kapittelet «Høyrisikokategorier i norsk luftfart» har Luftfartstilsynet og Avinor etablert et [program](#) for å redusere antall situasjoner som bidrar til, eller kan klassifiseres som, rullebaneinntrengning gjennom systematisk rapportering, analyse og målrettede tiltak på flyplassene. Luftfartstilsynet er også involvert i flere aktiviteter knyttet til problematikken med GNSS-forstyrrelser og følger utfordringen tett.

Det er ofte sammensatte årsaker til økt rapportering av ulike tilfelletyper. Noen ganger kan oppgangen skyldes en ren økning i forekomst; andre ganger bidrar faktorer som mer oppmerksomhet eller sikkerhetsformidling til økt rapportering. Et eksempel på sistnevnte er oppgangen i rapporterte tilfeller av uregjerlige passasjerer (unruly passengers). I tillegg til den reelle økningen i uregjerlige passasjerer de siste årene, kan oppgangen i antall rapporterte

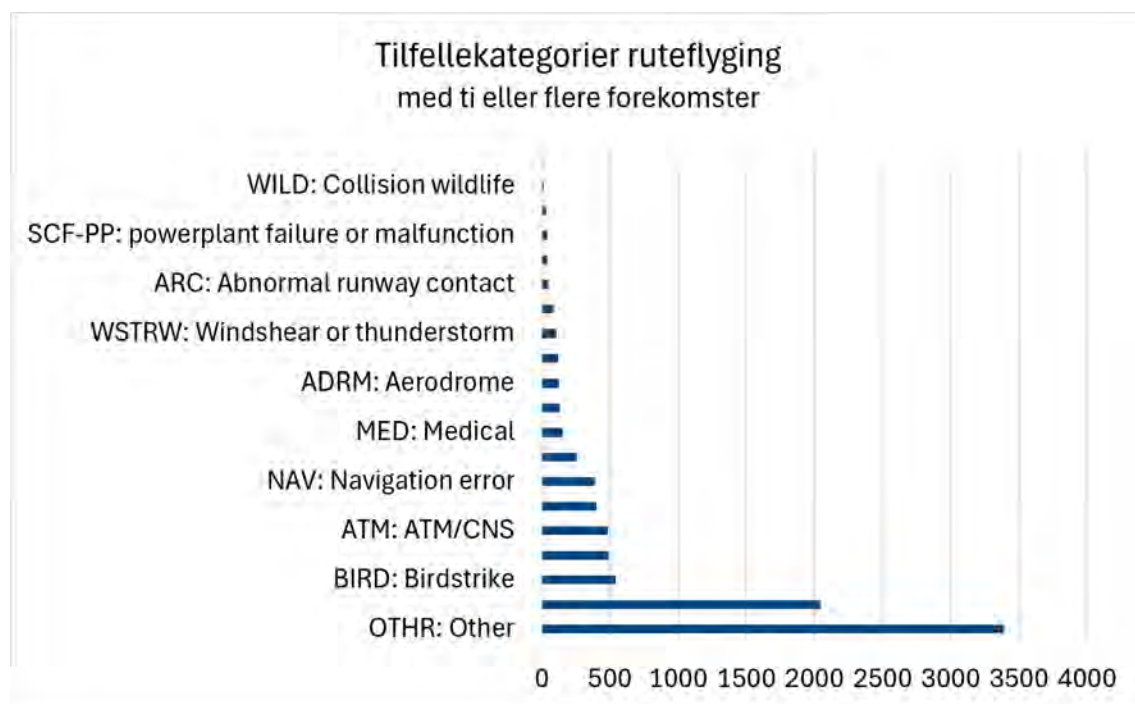
tilfeller til Luftfartstilsynet også tilskrives høy oppmerksomhet om problemstillingen og godt sikkerhetsarbeid gjennom [#flymodus-kampanjen](#), samt en avklaring om utvidet rapportering av uregjerlige passasjerer slik at Luftfartstilsynet fra medio 2023 også begynte å ta inn rapporter om passasjerer som er uregjerlige ved gate.

Luftfartstilsynet må derfor vurdere utviklingen i SPI-ene i lys av øvrig kunnskap om luftfartssektoren for å kunne fastsette prioriteringer og strategisk retning for det videre arbeidet med flysikkerhet.

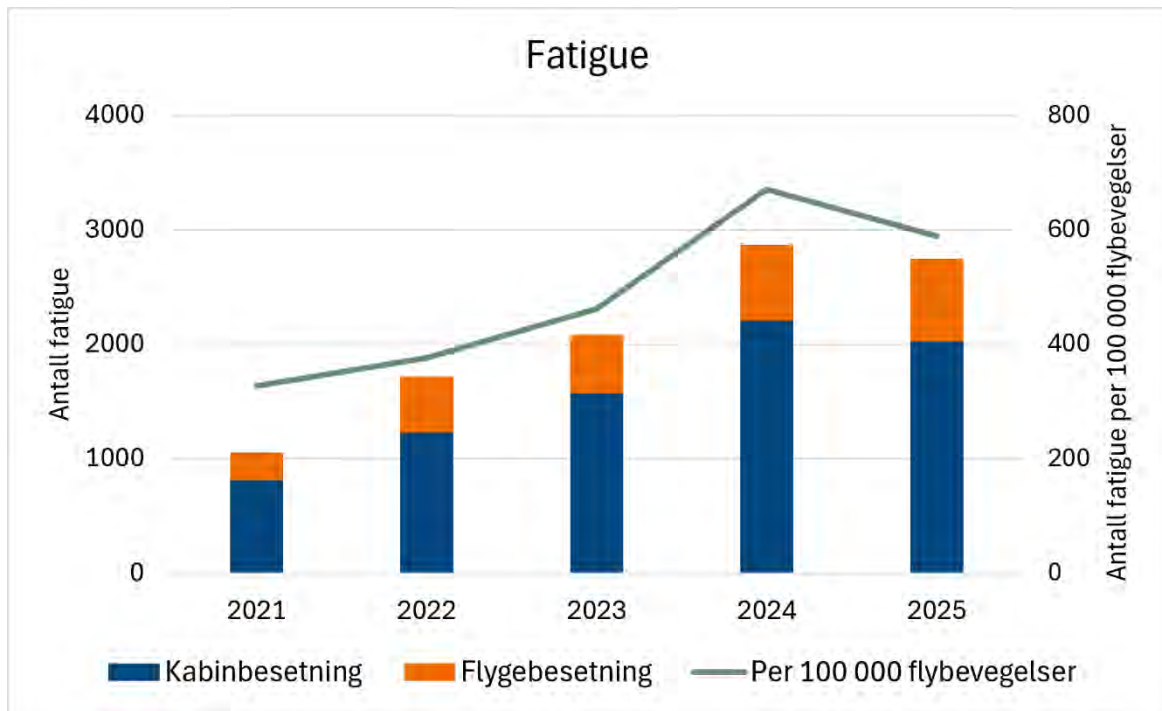
Luftfartshendelser

Ruteflyging er den sektoren Luftfartstilsynet mottar flest tilfellerapporter om. Dette er en naturlig følge av den store aktiviteten innenfor sektoren sett i forhold til øvrige sektorer i norsk luftfart.

Figuren under viser hvordan rapporterte tilfeller innen ruteflyging for 2025 fordeler seg over tilfellekategoriene. Her er alle ulykker og hendelser som er registrert i Luftfartstilsynets database, inkludert tilfeller med utenlandsregistrerte luftfartøy. (Merk at ulykker med utenlandsregistrerte luftfartøy ikke regnes med ifm. flysikkerhetsmålene.) I 2025 mottok Luftfartstilsynet rapporter om 9 025 tilfeller knyttet til ruteflygninger. En av disse er alvorlighetsklassifisert av SHK som [en alvorlig hendelse](#), mens de øvrige er klassifisert som hendelser. Den alvorlige hendelsen skjedde i juli, da et rutefly fikk problemer med å felle ut understellet og måtte erklære nødssituasjon. Understellet lot seg til slutt felle ut, og flyet landet uten problemer. SHK undersøker tilfellet og har utgitt en foreløpig rapport med en sikkerhetstilråding til flyets produsent.



Kategorien «annet» (OTHR: Other) ble hyppigst brukt for tilfeller relatert til ruteflyging i 2025. «Annet» brukes på alle tilfeller som ikke dekkes av en annen kategori. Rapporterte tilfeller om fatigue ligger i denne kategorien, og er årsaken til at kategorien er så stor. Figuren under viser utviklingen i rapporterte tilfeller med fatigue. Søylene viser antall fatiguetilfeller fordelt på om det var kabin- eller flygebesetning som opplevde fatigue. Linjen viser totalt antall fatiguetilfeller per 100 000 flybevegelser.

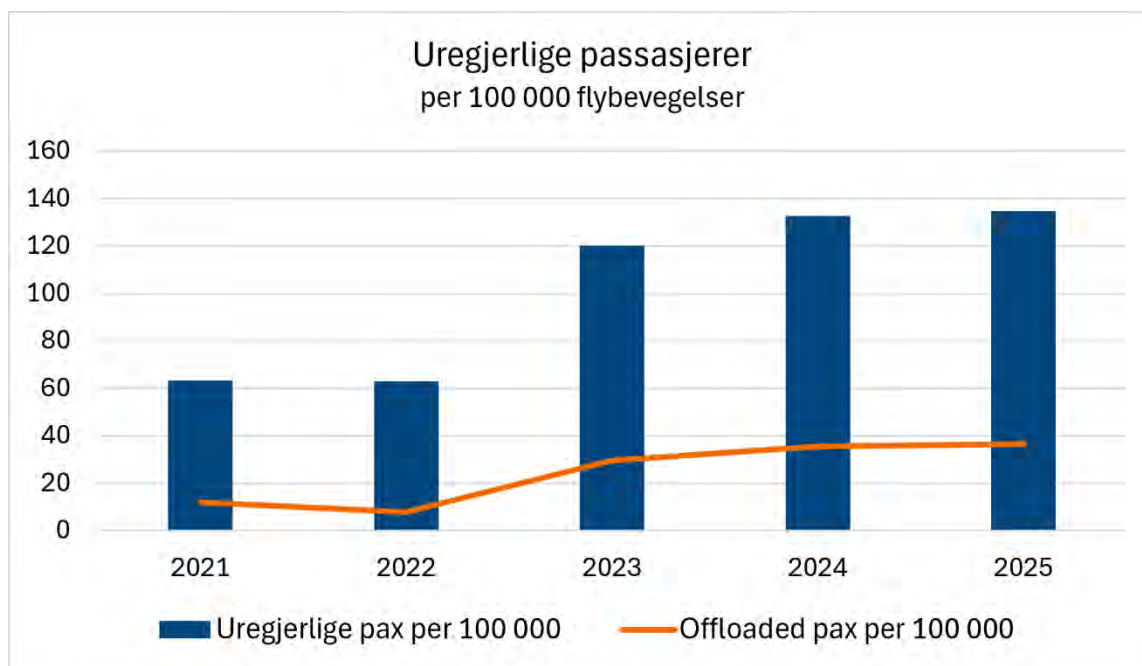


Den neste største tilfellekategorien innen ruteflyging er Security (SEC). Majoriteten av tilfellene i kategorien handler om GNSS-forstyrrelser eller uregjerlige passasjerer. Antall tilfeller av GNSS-forstyrrelser har i flere år økt, og 2025 er intet unntak. Situasjonen i nordlige deler av Norge er i dag å regne som en ny normal. Luftfartstilsynet har valgt å følge EASA og gi nye retningslinjer for rapportering av GNSS-forstyrrelser fra 2026. Alle opplevde forstyrrelser trenger ikke å rapporteres lenger, men vi vil fortsatt ha rapport om:

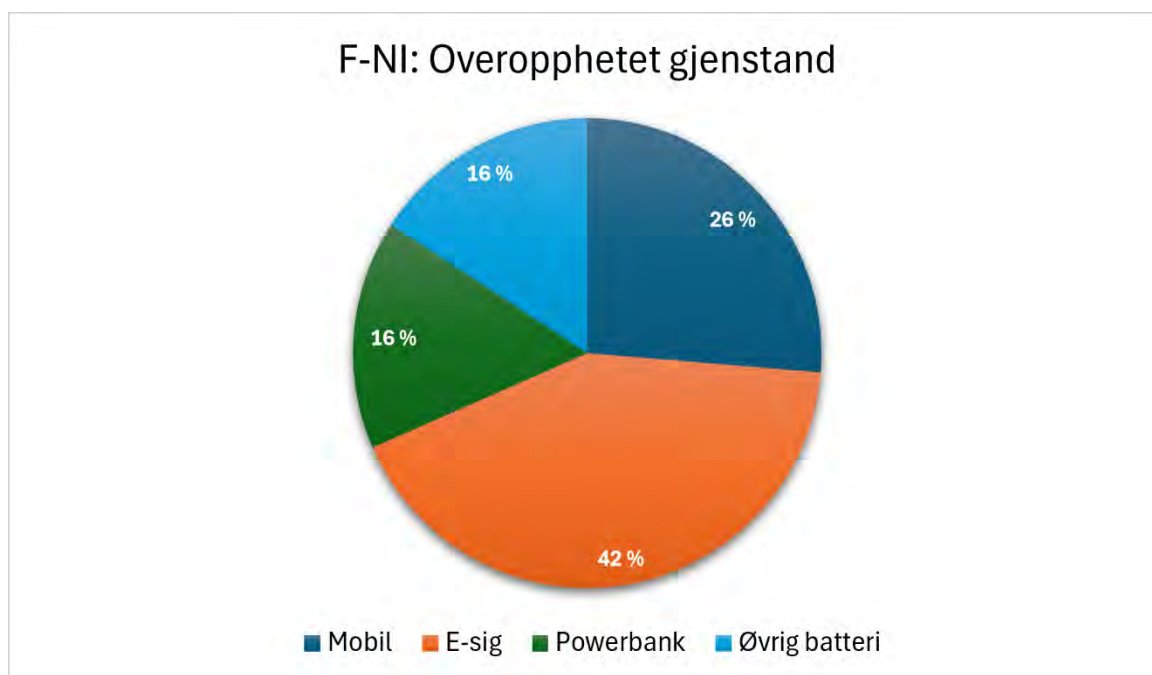
- Alle hendelser som oppleves som spoofing,
- GNSS-forstyrrelser i nye områder, og
- GNSS-hendelser med konsekvenser for sikkerheten.

Dette betyr at GNSS-forstyrrelser/jamming uten sikkerhetseffekt kan håndteres i operatørens eget sikkerhetssystem (SMS).

Rapporteringen av uregjerlige passasjerer har også økt de siste årene. Vi ser et tydelig skille fra 2023 i forbindelse med at det som tas inn av rapporter om problematikken ble utvidet til også å gjelde passasjerer som oppfører seg uregjerlig ved gaten. Figuren under viser utviklingen i rapportering av uregjerlige passasjerer per 100 000 landinger, samt utviklingen i passasjerer som blir avvist fra flygningen. Økningen i antall avviste passasjerer kan indikere at det gode sikkerhetsarbeidet gjennom [#flymodus-kampanjen](#) har bidratt til økt trygghet hos kabinpersonell i vurderingen av når uregjerlige passasjerer bør tas av flyet.



Kategorien brann/røyk uten sammenstøt (F-NI: Fire/smoke non-impact) utgjør bare en liten andel av den totale mengden rapporterte tilfeller. Likevel er kategorien viktig, og Luftfartstilsynet har ekstra oppmerksomhet rettet mot problemstillingen. Selv om det fortsatt er forholdsvis få tilfeller, observerer vi en økning i antall tilfeller der litiumbatterier har blitt overopphetet og enten har utgitt røyk, lukt eller skadelige gasser («fumes»), eller faktisk har tatt fyr. Kakediagrammet under viser denne typen tilfeller fra 2021–2025 fordelt etter hvilken gjenstand som ble overopphetet. E-sigaretter, mobiltelefoner og batteribanker står for majoriteten av tilfellene.

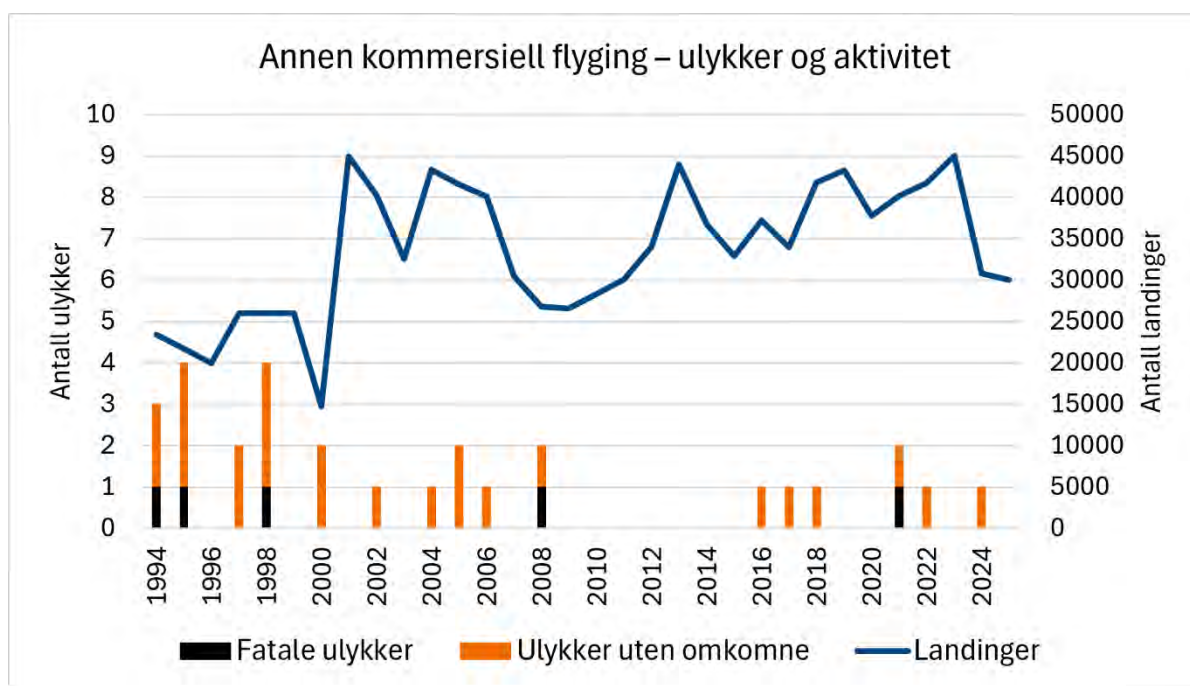


Annen kommersiell flyging

I denne sammenheng er annen kommersiell flyging all flyging med fly som er kommersiell luftfart, utenom ruteflyging. Dette inkluderer ambulanseflyging, taxifyging, sightseeing, arbeidsflyging (tauing, fotografering, overvåking, reklame, kalibrering, gjeting osv.) og skoleflyging gjennom en flyskole (ATO: Approved Training Organisation, forhåndsgodkjent treningsorganisasjon) samt selskapsintern skole-/instruksjonsflyging i flyselskap. Sektoren består med andre ord av flere aktører som har ulike operasjonstyper som sitt hovedformål.

Ulykker

Antall ulykker i året innenfor sektoren har de siste 20 årene variert mellom null og to, og det er en lang periode uten en eneste ulykke – mellom 2009 og 2015. Samtidig er aktiviteten i sektoren forholdsvis lav, det vil si at én ulykke slår høyt ut på ulykkesraten (antall ulykker per 100 000 landinger).

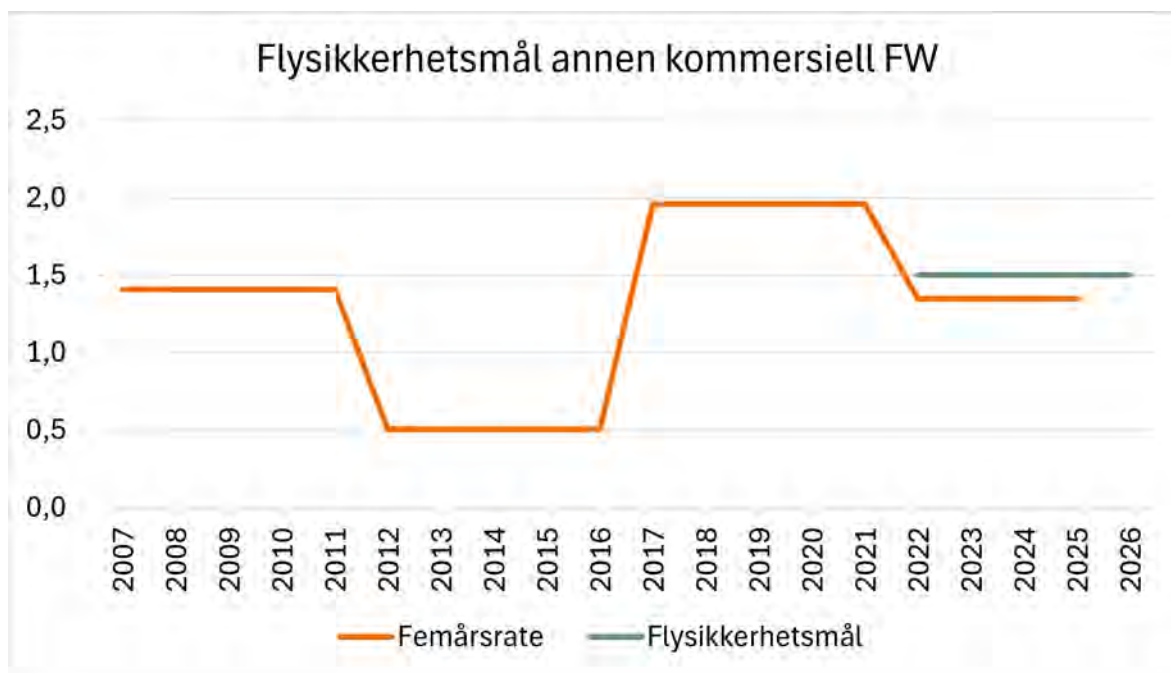


Sikkerhetsmål og status

Målet for annen kommersiell luftfart for perioden 2022–2026 er satt til færre enn 1,5 ulykker per 100 000 landinger. Det har skjedd to ulykker så langt i målperioden, og resultatet for perioden 2021–2025 er 2,12. Dersom det ikke skjer flere ulykker i målperioden, og aktivitetsnivået ikke fortsetter å synke, vil sektoren likevel innfri flysikkerhetsmålet sitt.

Mål ulykkesrate for 2022–2026	Resultat 2021–2025
1,5	2,12

Figuren under viser utvikling i femårs ulykkesrate for sektoren annen kommersiell flyging med fly med den oransje linjen, og flysikkerhetsmålet med den grønne linjen. For årene 2022–2025 vises resultatet så langt inn i målperioden, altså den samlede ulykkesraten for de fire årene.



Safety Performance Indicators (SPI)

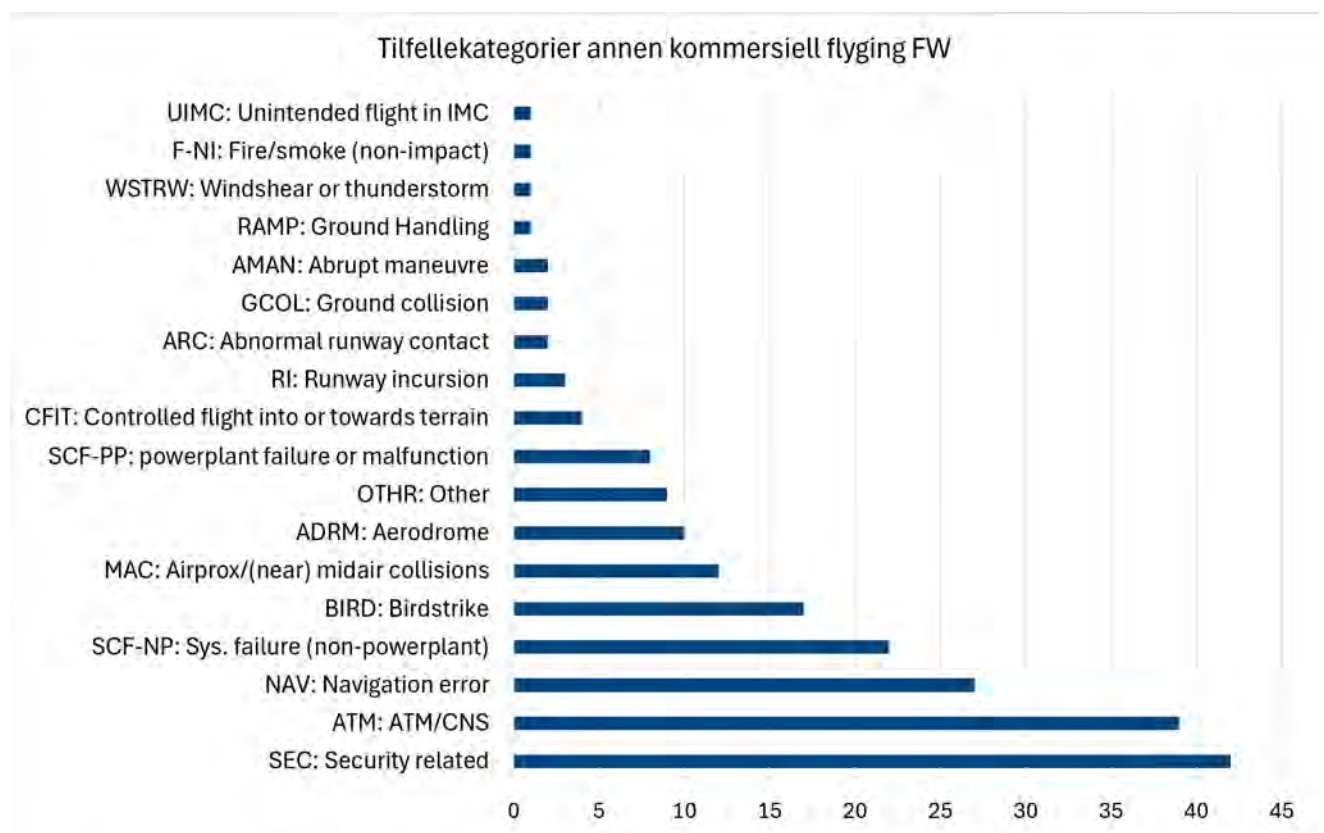
Tabellen under viser de utvalgte SPI-ene for sektoren annen kommersiell flyging med status, slik det er beskrevet i introduksjonen.

Navn på SPI	2025	Gjennomsnitt 22-24	KRA
Loss of control	0	0	Aircraft upset
Aircraft upset events	16,7	9,1	Aircraft upset
Equipment events with flight operations outcome	31,3	40,9	Aircraft upset
Weather events	25	26	Aircraft upset
Runway excursion	0	3,4	Excursions
Emergency situations	8,3	10	Other injuries
GNSS-interference	83,3	47,9	Security
Runway incursion	10,4	14,8	Collision on runway
Airborne conflict	68,8	58	Airborne collision

Som nevnt i kapitlet om ruteflyging er Luftfartstilsynet involvert i flere aktiviteter knyttet til problematikken med GNSS-forstyrrelser og følger utfordringen tett. «Airborne conflict» er en utfordring som henger sammen med økt kompleksitet i luftrommet, særlig i lavere luftrom. Dette er løftet som et viktig tema i Luftfartstilsynets interne prosess for Safety Risk Management, og aktiviteter er i gang.

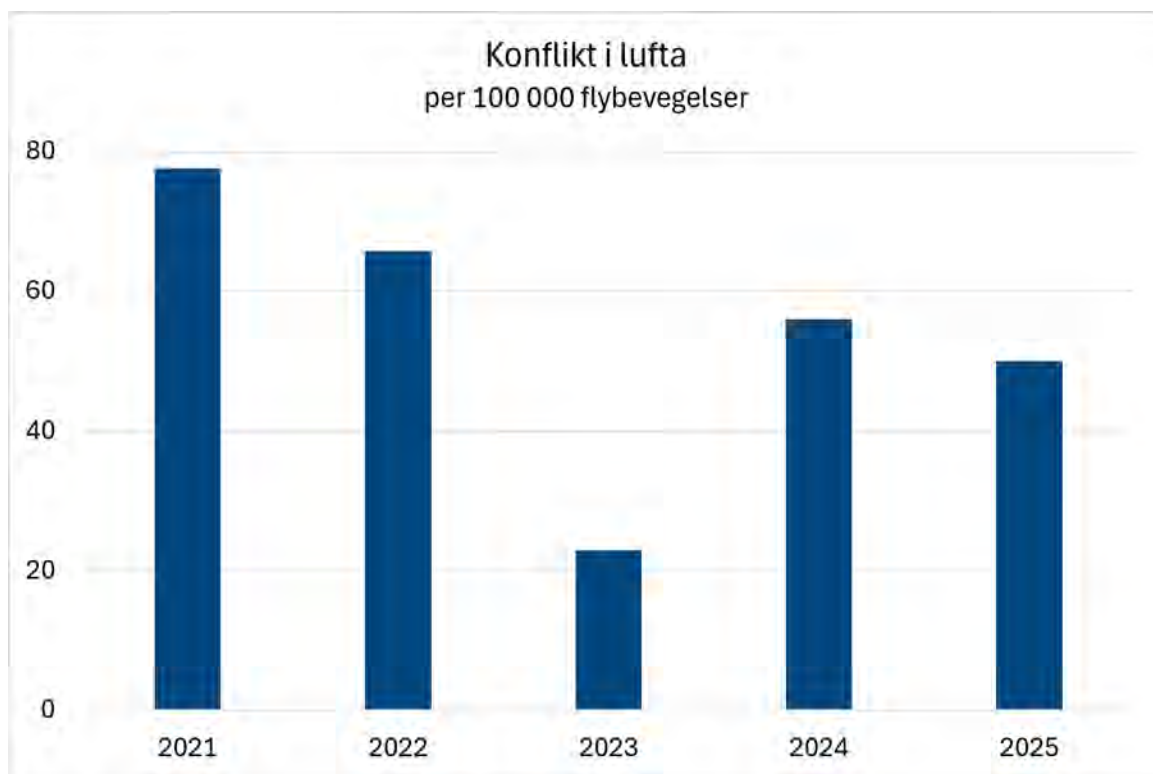
Luftfartshendelser

Figuren under viser hvordan rapporterte tilfeller innen annen kommersiell flyging for 2025 fordeler seg over ICAOs tilfellekategorier. Her er alle ulykker og hendelser som er registrert i Luftfartstilsynets database, inkludert tilfeller med utenlandsregistrerte fly (ulykker med utenlandsregistrerte luftfartøy regnes ikke med i flysikkerhetsmålene). Annen kommersiell flyging med fly er ikke en stor sektor. I 2025 mottok Luftfartstilsynet bare 194 rapporter relatert til annen kommersiell flyging med fly. Alle tilfellene er alvorlighetsklassifisert som hendelser.



Kategorien med flest tilfeller er security (SEC: Security related). Tilfellene i kategorien handler nesten utelukkende om GNSS-forstyrrelser. Før Russlands invasjon av Ukraina mottok Luftfartstilsynet sjeldent rapporter om GNSS-forstyrrelser fra denne sektoren. Etter at krigen startet, har raten økt drastisk. Det er i luftrommet over Finnmark aktørene innen annen kommersiell flyging med fly stort sett utsettes for problematikken.

I kategorien ATM (ATM/CNS, dvs. Air Traffic Management/Communications, Navigation and Surveillance service) handler majoriteten av tilfellene om konflikt mellom to eller flere luftfartøy i lufta (inkl. droner). Kategorien ATM tilsier at lufttrafikkjenesten var involvert i tilfellet.



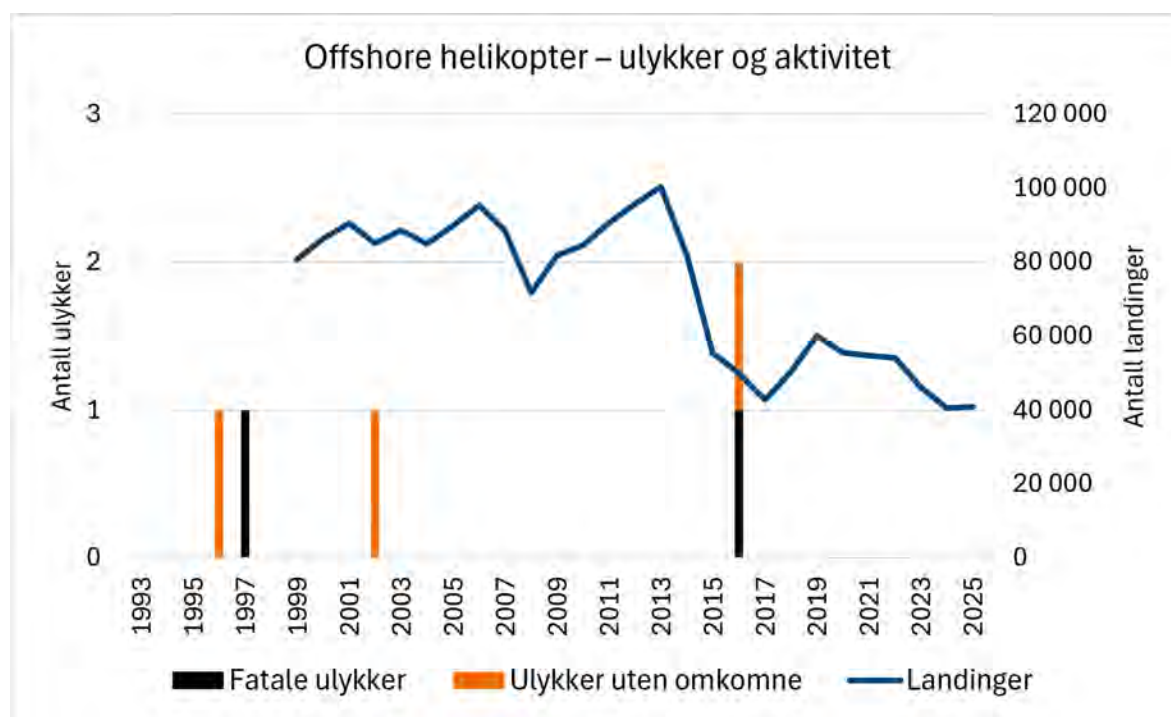
Figuren over viser utviklingen i raten av rapporterte konflikter i lufta per 100 000 flybevegelser i sektoren, uavhengig av om lufttrafikktenesten var direkte involvert eller ikke. Figuren sier ikke noe om årsak eller skyld, kun at et luftfartøy tilknyttet sektoren annen kommersiell flyging med fly var involvert i hendelsen. Raten varierer gjennom perioden, men viser antydning til en svak nedadgående trend. For skoleflyging, som utgjør en del av sektoren, er tilfellene i hovedsak knyttet til luftromsinntrengning, mens det for øvrige aktører i større grad gjelder brudd på separasjonskrav samt noe luftromsinntrengning.

Offshore helikopter

Sektoren offshore helikopter omfatter offshoreoperasjoner til, mellom og fra helikopterlandingsplasser på offshoreinstallasjoner eller relaterte skip, unntatt helikopterdekk på militære skip. Det kreves særskilt tillatelse for helikopteroperatører som skal drive offshoreoperasjoner på norsk sokkel.

Ulykker

Det skjedde ingen ulykker i forbindelse med operasjonstypen offshore i 2025. Vi må tilbake til 2016 for å finne den siste ulykken innen operasjonstypen, Turøy-ulykka. Samme år var det i tillegg en ulykke med et offshore helikopter, der ingen personer omkom.

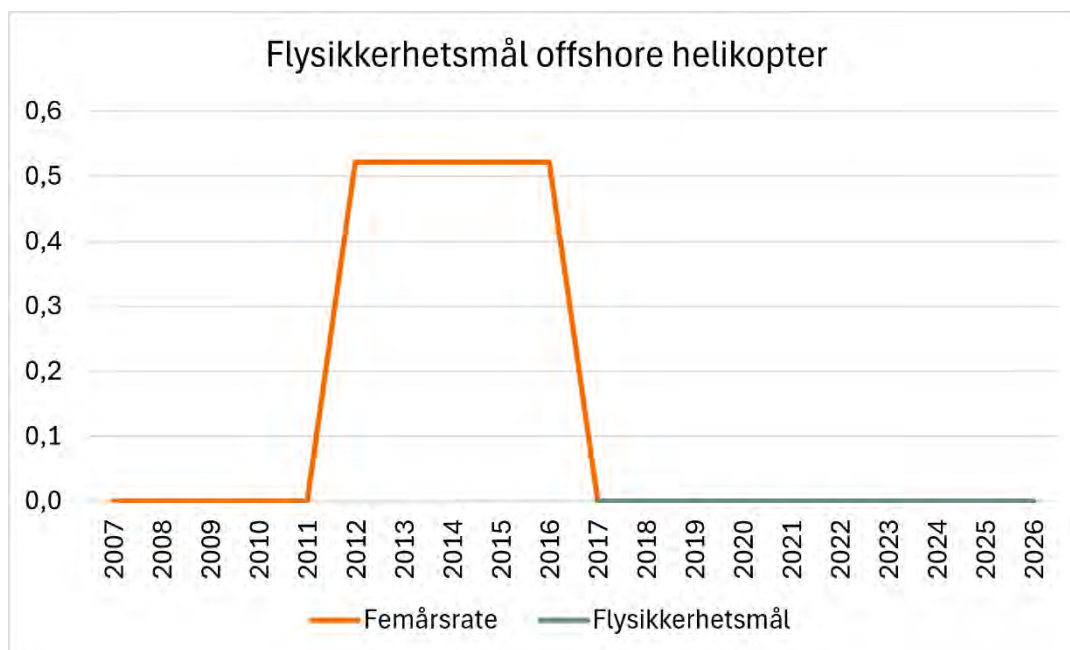


Sikkerhetsmål og status

Flysikkerhetsmålet for sektoren offshore helikopter for perioden 2022–2026 er at det ikke skal skje noen ulykker. Så langt i målperioden har det ikke skjedd noen ulykker, og ulykkesraten er 0.

Mål ulykkesrate for 2022–2026	Resultat 2021–2025
0	0

Figuren under viser utviklingen i femårsulykkesrate for offshore helikopter med den oransje linjen, og de to femårsperiodene med flysikkerhetsmål med den grønne linjen. For årene 2022–2025 vises resultatet så langt inn i målperioden, altså den samlede ulykkesraten for de fire årene. Linjene overlapper fra og med 2017, siden både ulykkesraten og flysikkerhetsmålet er null.



Safety Performance Indicators (SPI)

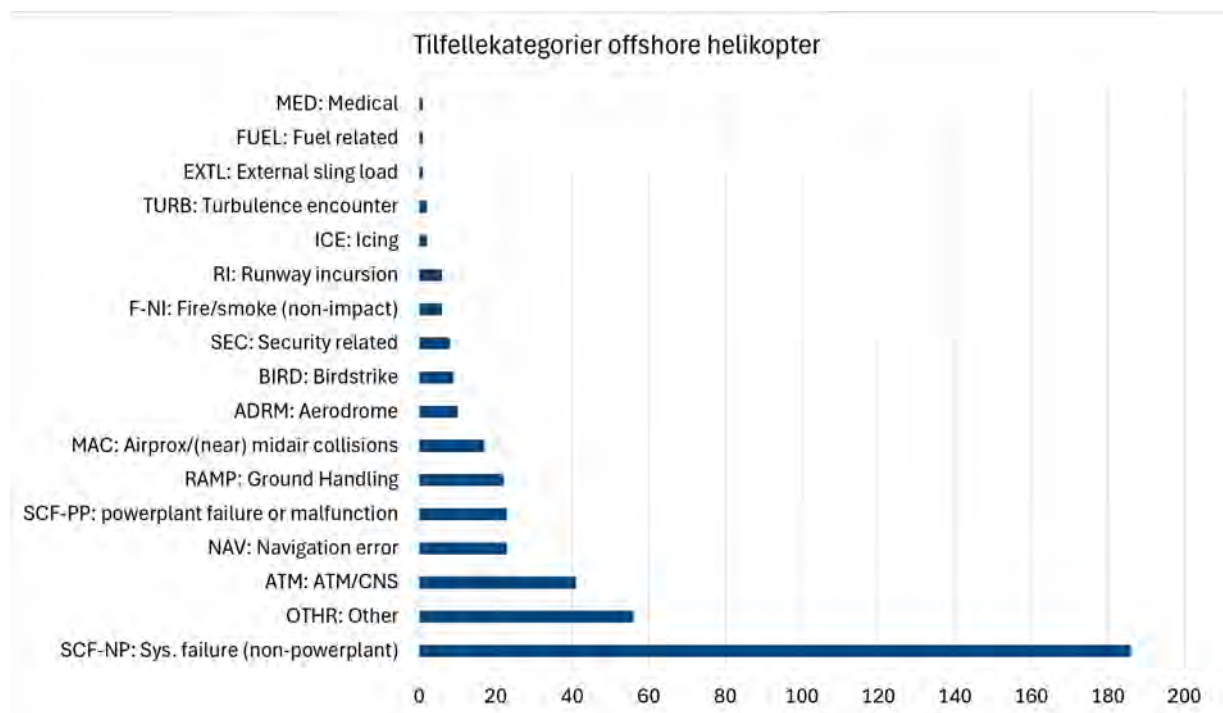
Tabellen under viser de utvalgte SPI-ene til sektoren offshore helikopter med status, slik det er beskrevet i introduksjonen.

Navn på SPI	2025	Gjennomsnitt 22-24	KRA
Loss of control	0	0,4	Aircraft upset
Aircraft upset events	0	0,4	Aircraft upset
Equipment events with flight operations outcome	54,2	29,7	Aircraft upset
Weather events	44,3	22,2	Aircraft upset
Ground handling	31,4	7,2	Other injuries
Injuries due to hoist/sling operations	1,4	0,5	Other injuries
Navigation error	32,9	26,1	Terrain collision
Level bust	8,6	3,2	Terrain collision
Airborne conflict	21,4	33,7	Airborne collision

Seks SPI-er hadde en høyere rate i 2025 sammenlignet med gjennomsnittlig rate for de tre foregående årene. En del av økningen kan forklares med at operatører innen offshore helikopteroperasjoner rapporterte mer i 2025, etter en periode med noe lavere rapporteringsnivå. De tre SPI-ene som er grønne er samtidig blant dem med størst potensial for alvorlige ulykker. Flere av SPI-ene med høyere rater (oransje) representerer derimot hendelser som typisk oppstår tidligere eller lengre bak i hendelsesforløpet mot en mulig ulykke.

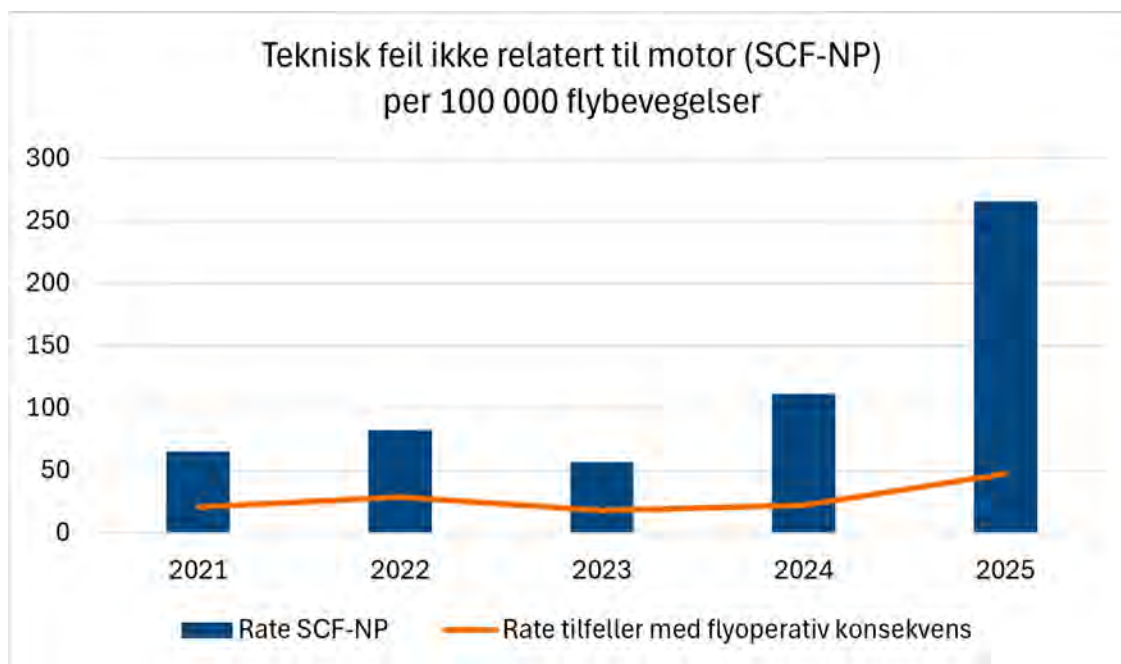
Luftfartshendelser

Figuren under viser hvordan rapporterte tilfeller relatert til offshore helikopter for 2025 fordeler seg over ICAOs tilfellekategorier. Alle ulykker og hendelser i Luftfartstilsynets database er med i figuren, også de der helikopteret er registrert i utlandet. I 2025 mottok Luftfartstilsynet rapporter om 396 tilfeller i forbindelse med offshore helikopter. Alle tilfellene er alvorlighetsklassifisert som hendelser, da det ikke har skjedd noen ulykker eller alvorlige hendelser i forbindelse med operasjonstypen i det siste året.



Den tilfellekategorien Luftfartstilsynet mottok flest rapporter relatert til offshore helikopter i 2025 var feil på helikopterets systemer eller komponenter for alle deler unntatt motoren (SCF-NP: System/Component Failure or Malfunction (non-powerplant)). Her inngår også varsel om tekniske feil som i etterkant viste seg å være ubegrunnet. Tilfellene i kategorien handler om mange ulike typer systemfeil. De systemene vi har mottatt flest rapporter om er navigasjonssystemet og autopilotsystemet. 35 av i alt 186 tilfeller i kategorien SCF-NP gav en flyoperativ effekt, hvorav 20 av disse var at helikopteret returnerte til avgangsstedet.

Figuren under viser utviklingen i rapporterte tilfeller av tekniske feil på helikopterets systemer og komponenter, unntatt motoren. De blå søylene viser raten for alle tilfellene i kategorien, mens den oransje linjen viser raten for de tilfellene som også medførte en flyoperativ konsekvens. Det ble rapportert betydelig flere tilfeller i 2025 enn i tidligere år. En økning i rapporterte hendelser innebærer imidlertid ikke nødvendigvis en forverring i sikkerhetstilstanden. Det er nærliggende å tolke utviklingen som et uttrykk for en styrket rapporteringskultur i sektoren.



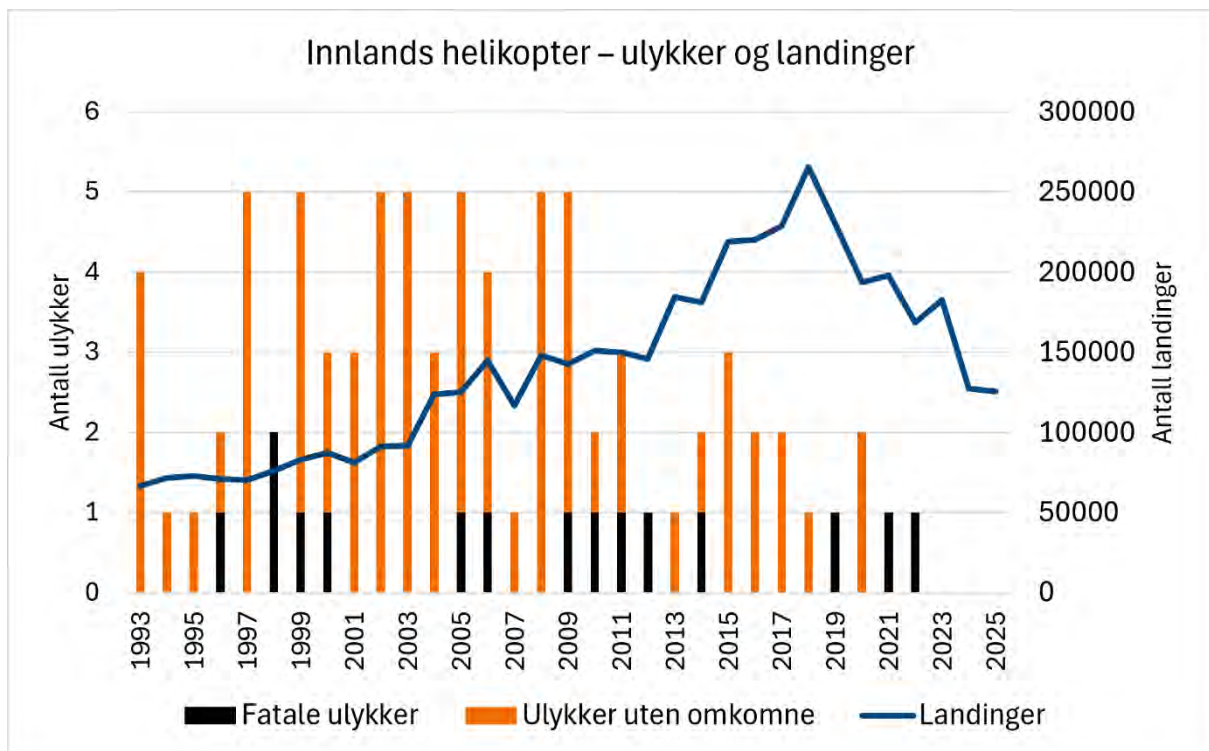
Kategorien som består av nest flest tilfeller for sektoren offshore helikopter er «annet» (OTHR: Other). «Annet» dekker alle tilfeller som ikke faller inn under en annen kategori. Det er ikke mulig å si noe generelt om hva som er rapportert innenfor kategorien. En del av tilfellene handler om vedlikehold, mens andre omhandler operasjonelle utfordringer.

Innlands helikopter

Innlands helikopter regnes i denne sammenheng som all kommersiell helikoptervirksomhet, unntatt offshore-virksomhet. Dette omfatter blant annet lasteflyging, ambulanseflyging, reindrift, linjeinspeksjon, skoleflyging og passasjerflyging. Privatflyging med helikopter er ikke med i denne oversikten, men er inkludert i delkapittelet om privatflyging.

Ulykker

2025 markerer det tredje året på rad uten ulykker i forbindelse med norsk innlands helikoptervirksomhet. Figuren under viser utviklingen i antall ulykker og antall landinger med innlands helikopter.

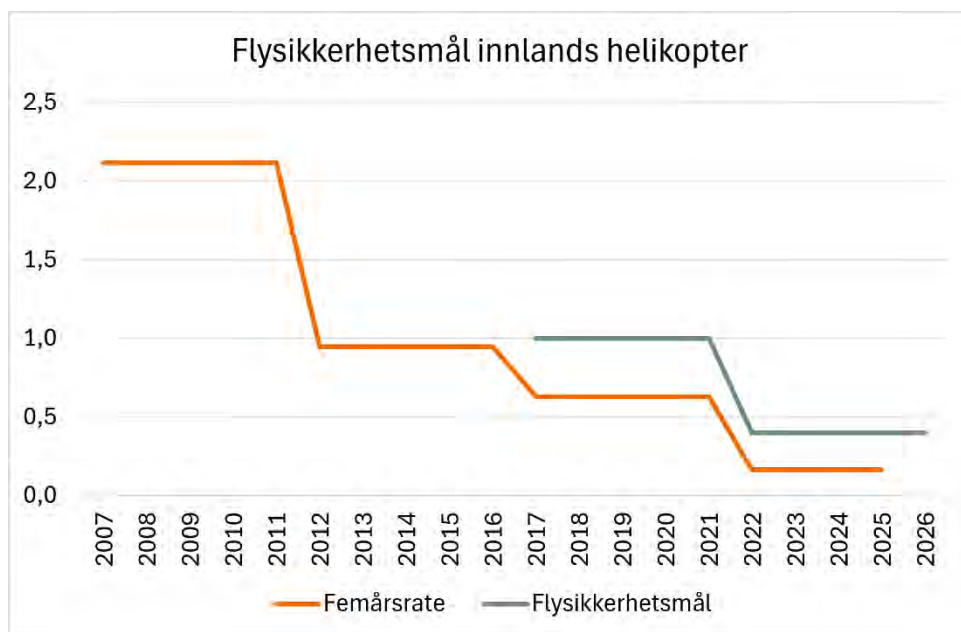


Sikkerhetsmål og status

For perioden 2022–2026 er det satt mål om en ulykkesrate på under 0,4. Fire år inn i målperioden har det kun skjedd én ulykke. Dette er et godt resultat fra en sektor som tidligere har vært preget av minst én ulykke årlig, og sektoren ligger an til å nå sikkerhetsmålet.

Mål ulykkesrate for 2022–2026	Resultat 2021–2025
0,4	0,46

Figuren under viser utviklingen i femårs ulykkesrate for innlands helikopter med den oransje linjen, og de to femårsperiodene med flysikkerhetsmål med den grønne linjen. For årene 2022–2025 vises resultatet så langt inn i målperioden, altså samlet ulykkesrate for de fire årene.



Safety Performance Indicators (SPI)

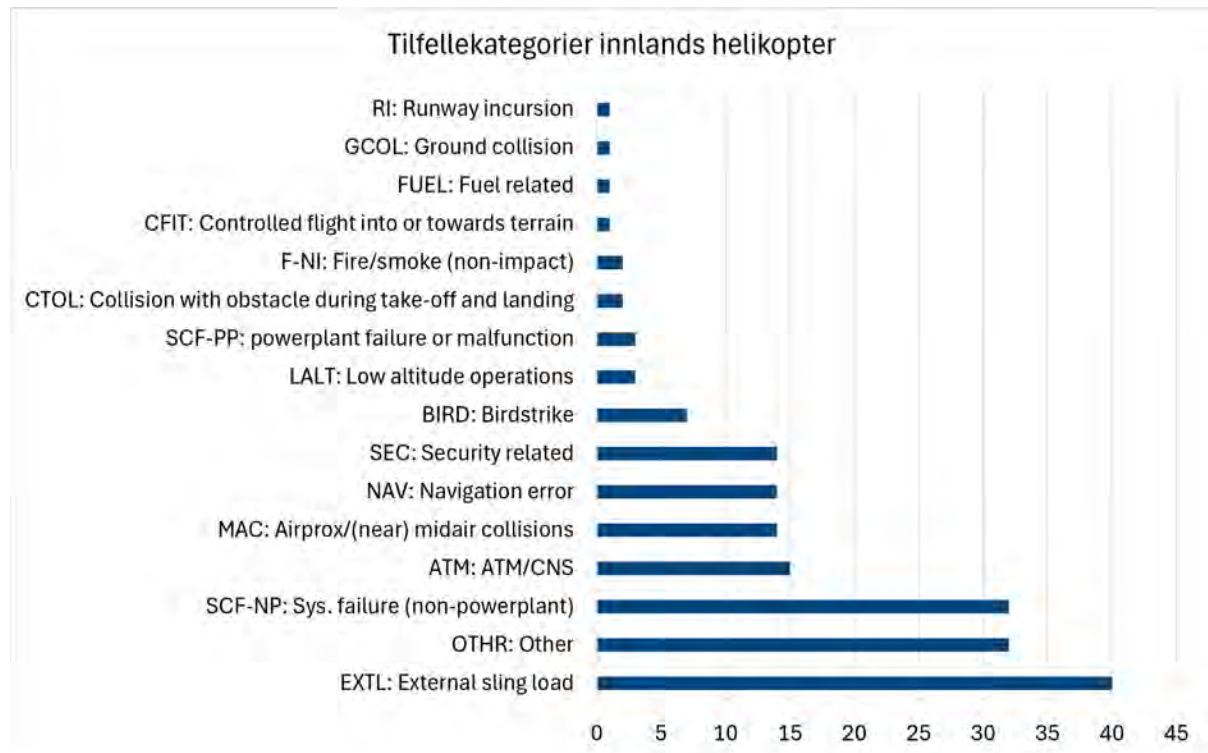
Tabellen under viser de utvalgte SPI-ene til sektoren innlands helikopter med status, slik det er beskrevet i introduksjonen.

Navn på SPI	2025	Gjennomsnitt 22-24	KRA
Loss of control	0	0,3	Aircraft upset
Aircraft upset events	0	0,3	Aircraft upset
Equipment events with flight operations outcome	4,3	3,1	Aircraft upset
Weather events	4,8	5,2	Aircraft upset
External load fell out of sling	11	9,9	Other injuries
Injuries due to hoist/sling operations	0	0,3	Other injuries
Navigation error	8,1	11	Terrain collision
Controlled flight towards (or into) terrain	0,5	0,5	Terrain collision
Level bust	0	0,2	Terrain collision
Airborne conflict	20,1	29,8	Airborne collision

Kun to av SPI-ene hadde en høyere rate i 2025 sammenlignet med gjennomsnittet for årene 2022–2024. For disse to SPI-ene var ikke antall tilfeller høyere enn i de foregående årene, men aktivitetsnivået i sektoren var lavere i 2025. Dette medfører at frekvensen totalt sett ble høyere.

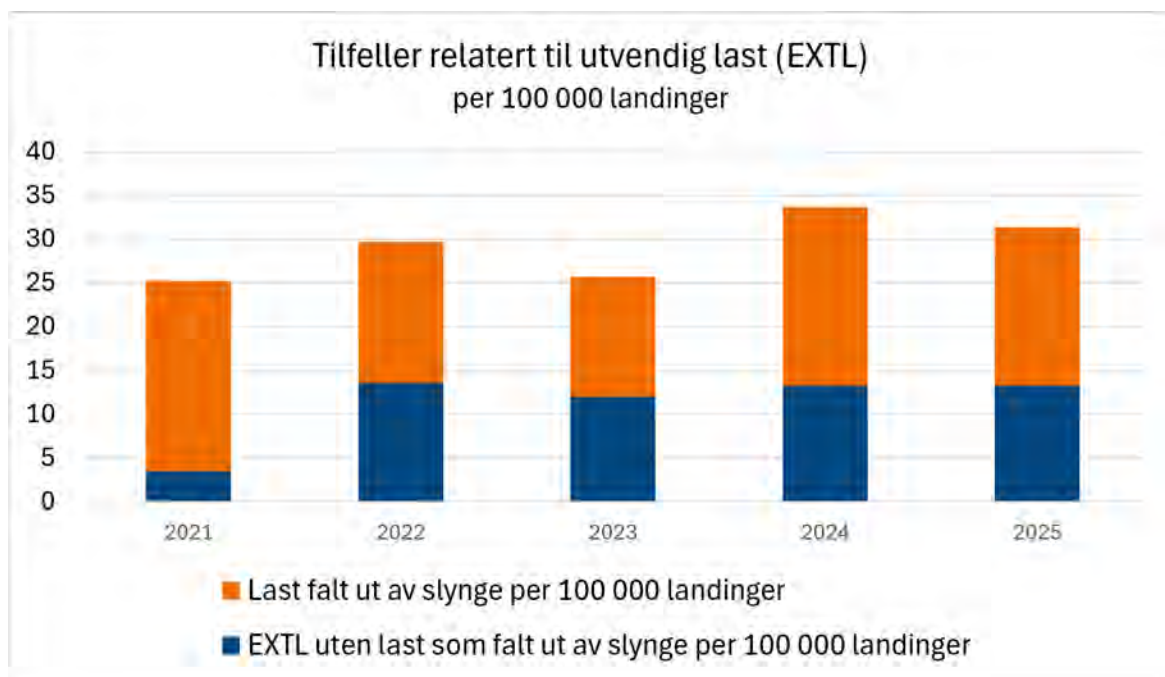
Luftfartshendelser

Figuren under viser hvordan rapporterte tilfeller relatert til innlands helikopter for 2024 fordeler seg under ICAOs tilfellekategorier. Alle tilfeller er med, også de der helikopteret ikke er norskregistrert.



Majoriteten av tilfellene innen innlands helikopter i 2025 er knyttet til flyging med underhengende last (EXTL: External sling load). At et tilfelle er kodet som flyging med underhengende last i vår database, betyr ikke nødvendigvis at operasjonen i seg selv var årsaken til tilfellet. Tilfellet kan ha skjedd mens et helikopter fløy med underhengende last, uten at det var det som forårsaket at noe uønsket skjedde.

Figuren viser utviklingen i rapporterte tilfeller relatert til utvendig last (EXTL: External sling load) per 100 000 landinger. Søylene er delt mellom tilfeller der lasten falt ut av slyngen og tilfeller uten lasttap. Totalt nivå varierer noe gjennom perioden, men ligger relativt stabilt. En betydelig andel av tilfellene innebærer at lasten faller ut, og denne andelen fremstår forholdsvis stabil over tid.



Sektoren innlands helikopter opererer ofte i lavere luftrom, noe som har blitt mer komplekst de siste årene. Figuren under viser utviklingen i raten av rapporterte konflikter i lufta (Airborne Conflict) per 100 000 landinger der innenlands helikopter var involvert. Figuren sier ikke noe om årsak eller skyld, men kun at helikopteret var en av partene i hendelsen. Ratene varierer en del gjennom perioden og viser dermed ingen tydelig trend.



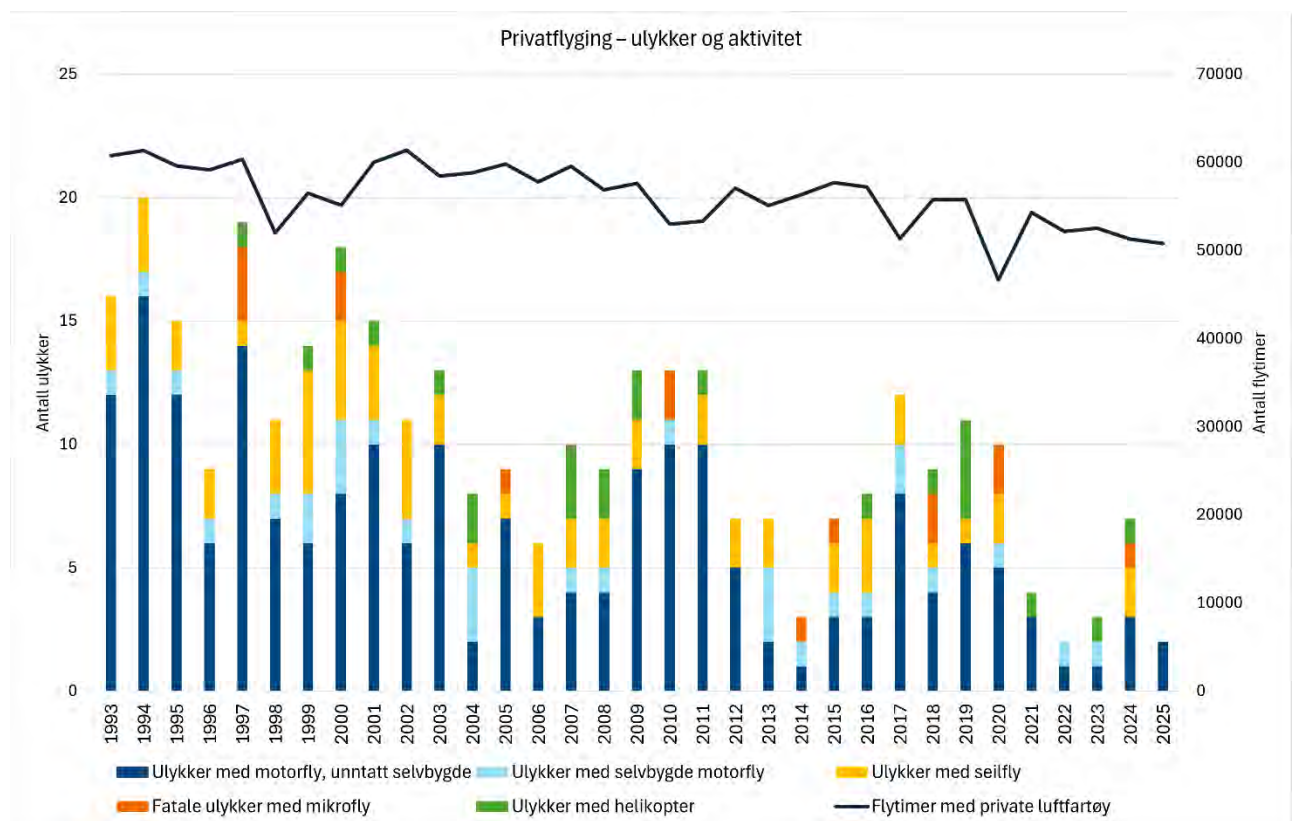
Privatflyging

I denne sammenheng er privatflyging definert som fritidsflyging, altså den flygeaktiviteten mennesker bedriver i tiden utenom arbeid. Dette inkluderer også trening til privatflysertifikat gjennom en flyklubb. I forbindelse med etablering av flysikkerhetsmål for privatflyging har Luftfartstilsynet delt aktiviteten inn i privat motorfly (unntatt selvbygde), selvbygde motorfly, seilfly, mikrofly og privat helikopter. For privat helikopter har vi per i dag ikke tilstrekkelig datagrunnlag til å sette et mål.

Private aktører rapporterer ikke aktivitetsdata (flytimer, landinger osv.) til Luftfartstilsynet på samme måte som kommersielle aktører. Dermed er det mer utfordrende å si noe om sikkerhetsnivået i sektoren. Det er i tillegg uklare skiller mellom hva som regnes som privatflyging, slik at det ikke alltid er lett å skille ut hva som skal regnes med i statistikken, og hva som hører hjemme i en annen sektor. Flyging med privat motorfly utgjør en stor del av aktiviteten i sektoren.

Ulykker

Kommersiell luftfart er underlagt langt strengere regelverk og har på alle områder helt andre rammebetingelser enn privatflyging. Det resulterer i at sikkerhetsnivået er lavere innen privatflyging enn i kommersiell luftfart. I 2025 skjedde det fire ulykker i forbindelse med privatflyging i norsk luftfart. En av [ulykkene](#) skjedde under instruksjon i akroflyging der flyet fikk motorbortfall og havarerte. Begge de to om bord omkom som følge av ulykken. Ingen omkom i de tre andre ulykkene som skjedde med henholdsvis et veteranfly og to mikrofly. Havarikommisjonen undersøker ikke ulykker med Annex 1-fly.

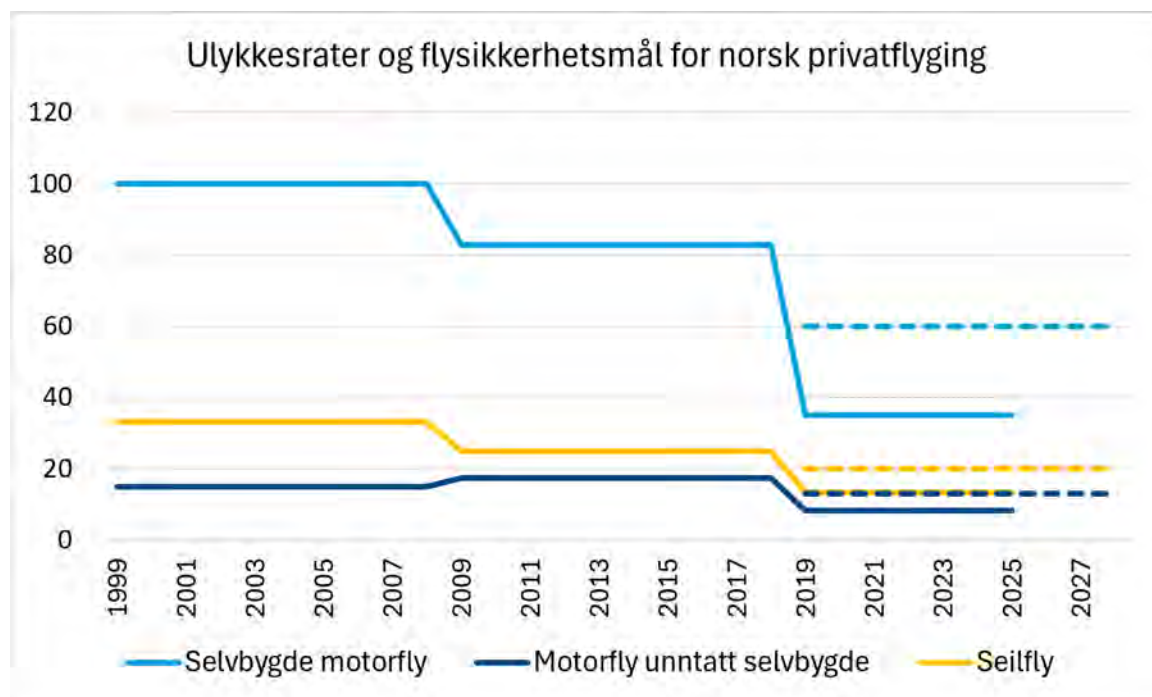


Flysikkerhetsmål

Luftfartstilsynet mener at flysikkerheten innen privatflyging må bli bedre. I 2019 fastsatte vi derfor, i dialog med Norges Luftsportforbund (NLF) og Samferdselsdepartementet, flysikkerhetsmål for fire grupper av privatflyging: selvbygde motorfly, privat motorfly unntatt selvbygde, seilfly og mikrofly. For alle gruppene innebærer flysikkerhetsmålet en konkret reduksjon i ulykkesrate (for mikrofly: fatal ulykkesrate) i perioden 2019–2028, sett i forhold til forrige tiårsperiode:

- Selvbygde motorfly: Mål om ulykkesfrekvens under 60 ulykker per 100 000 flytimer for årene 2019–2028 sett under ett.
- Privat motorfly, unntatt selvbygde: Mål om ulykkesfrekvens under 13 ulykker per 100 000 flytimer for årene 2019–2028 sett under ett.
- Seilfly: Mål om ulykkesfrekvens på under 20 ulykker per 100 000 flytimer for årene 2019–2028 sett under ett.
- Mikrofly: Mål om en fatal ulykkesfrekvens på under 2 fatale ulykker per 100 000 flytimer i perioden 2019–2028, sett under ett.

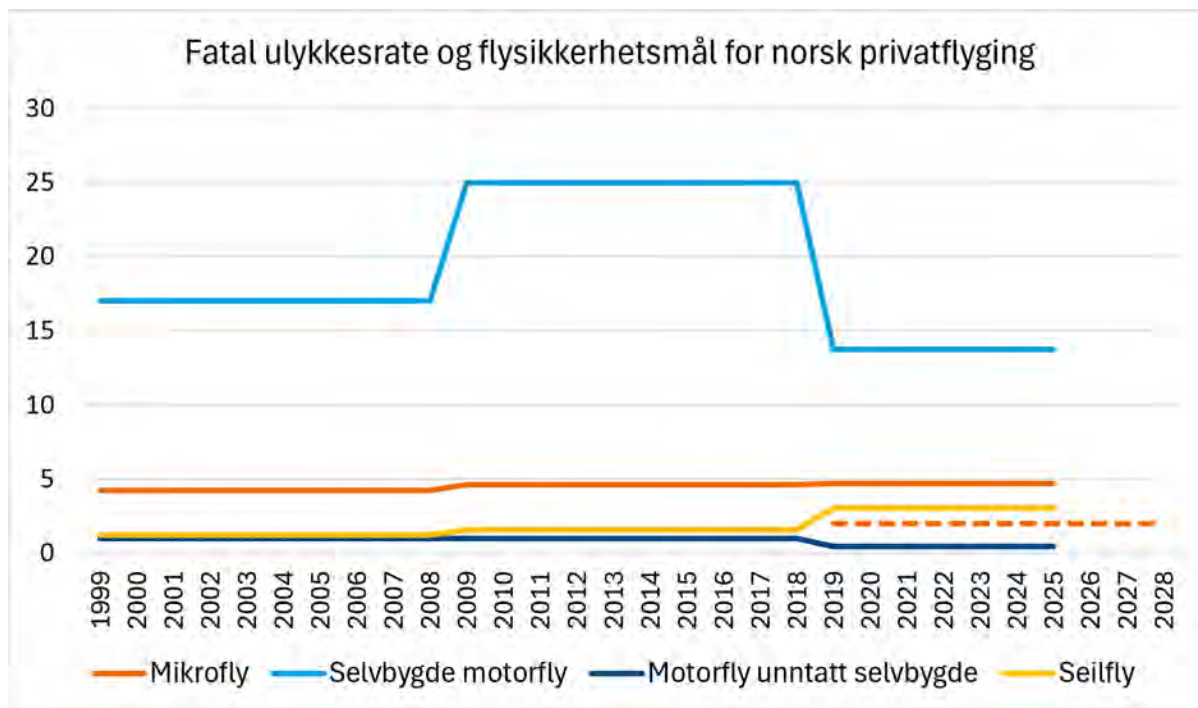
Ulykkesraten er et uttrykk for sannsynligheten for en ulykke. Vi vil at sannsynligheten for en privatflyulykke skal reduseres.



Figuren over viser tiårs ulykkesrate for selvbygde motorfly, privat motorfly (unntatt selvbygde) og seilfly. I figuren er alle ulykker med norskeregistrerte fly, og det skilles ikke mellom ulykker med og uten omkomne. De stiplede linjene representerer tiårsmålet for hver fartøytype med tilsvarende farge. Raten for målperioden så langt er beregnet med ulykker og flytimer fra 2019 til og med 2025, altså ikke en full tiårsperiode. Så langt i perioden er resultatet for alle tre fartøygruppene lavere enn de respektive flysikkerhetsmålene.

For mikrofly har Luftfartstilsynet, som nevnt, kun full oversikt over fatale ulykker, og flysikkerhetsmålet baserer seg dermed på fatale ulykkesrater. Figuren under viser den fatale ulykkesraten for mikrofly og, for sammenlikningens skyld, også for de øvrige flytypene det er

satt mål for innen privatflyging. Den stiplede linjen viser flysikkerhetsmålet for mikrofly. Også i denne figuren er raten så langt inn i målperioden beregnet med fatale ulykker og flytimer fra 2019 til og med 2025. Både seilfly og mikrofly har hatt en gradvis økning i den fatale ulykkesraten de siste 30 årene. Vi ser allerede nå at flysikkerhetsmålet for mikroflyging ikke vil nås, selv om det ikke skjer flere fatale ulykker i målperioden.



Safety Performance Indicators (SPI)

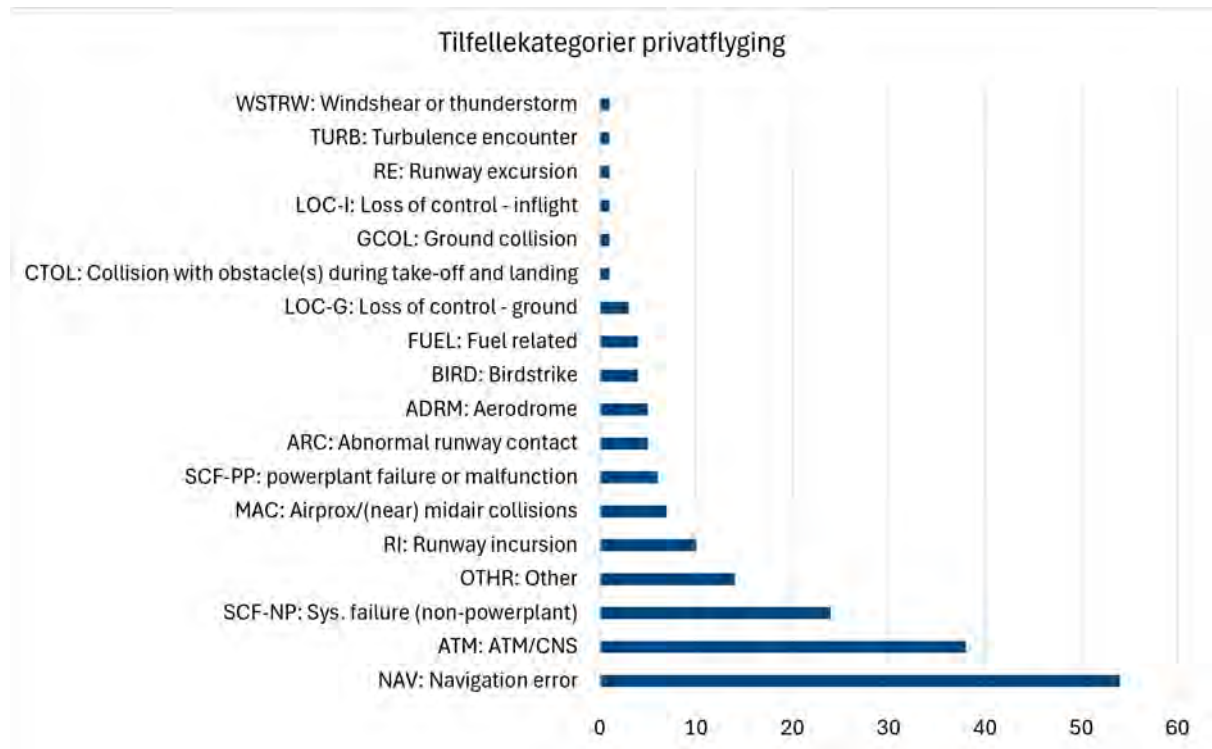
Tabellen under viser de utvalgte SPI-ene til sektoren privatflyging med status. Her brukes ikke flybevegelser, men flytimer (antall tilfeller per 100 000 flytimer) som normaliseringsparameter i rateutregningen.

Navn på SPI	2025	Gjennomsnitt 22-24	KRA
Loss of control	3,9	5,8	Aircraft upset
Aircraft upset events	0	4,5	Aircraft upset
Equipment events with flight operations outcome	15,7	40,9	Aircraft upset
Weather events	21,7	28,8	Aircraft upset
Airborne conflict	82,7	154,2	Airborne collision
Runway excursion	2	6,4	Excursions
Navigation error	112	215	Terrain collision
Runway incursion	25,6	46,8	Collision on runway

Luftfartstilsynet har mottatt betydelig færre rapporterte tilfeller relatert til privatflyging de siste årene. Dette kan forklare hvorfor resultatet for alle SPI-ene i 2025 var lavere enn gjennomsnittsraten for perioden 2022 – 2024.

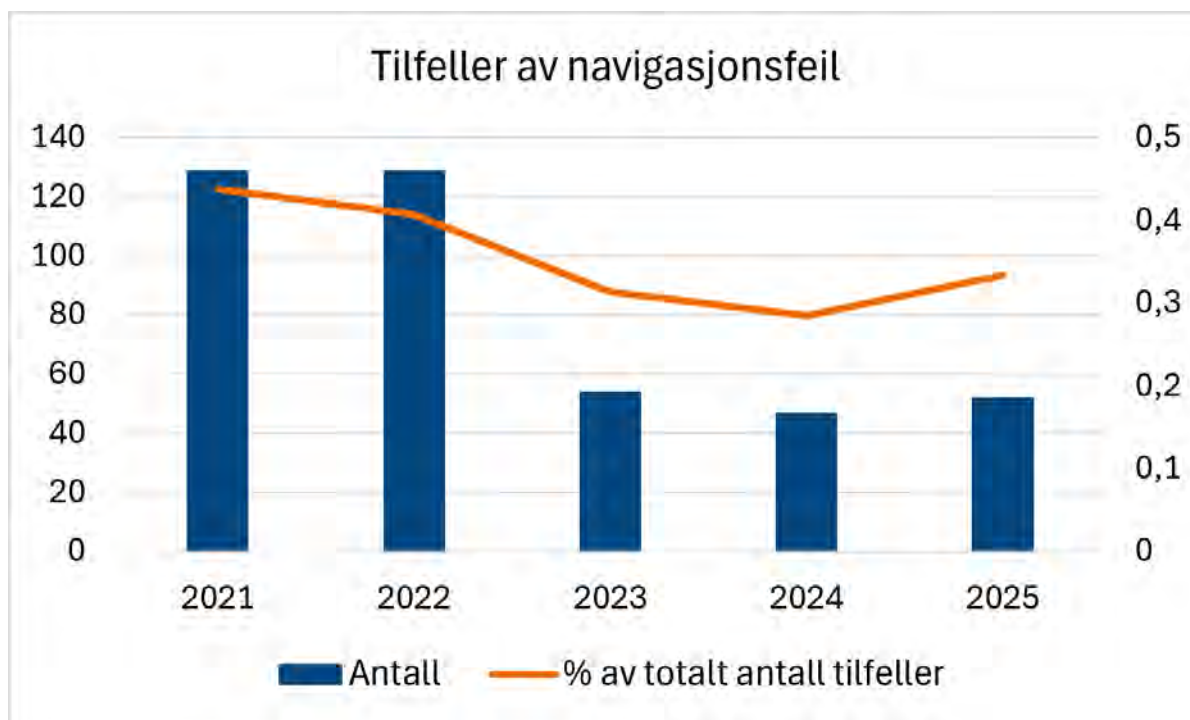
Luftfartshendelser

Figuren under viser hvordan rapporterte tilfeller relatert til privatflyging for 2025 fordeler seg over ICAOs tilfellekategorier. Alle tilfeller er med i figuren, også de som gjelder utenlandskregistrerte luftfartøy. Majoriteten av de 201 rapporterte tilfellene relatert til privatflyging i 2025 er alvorlighetsklassifisert som hendelser, sett bort fra fire ulykker.

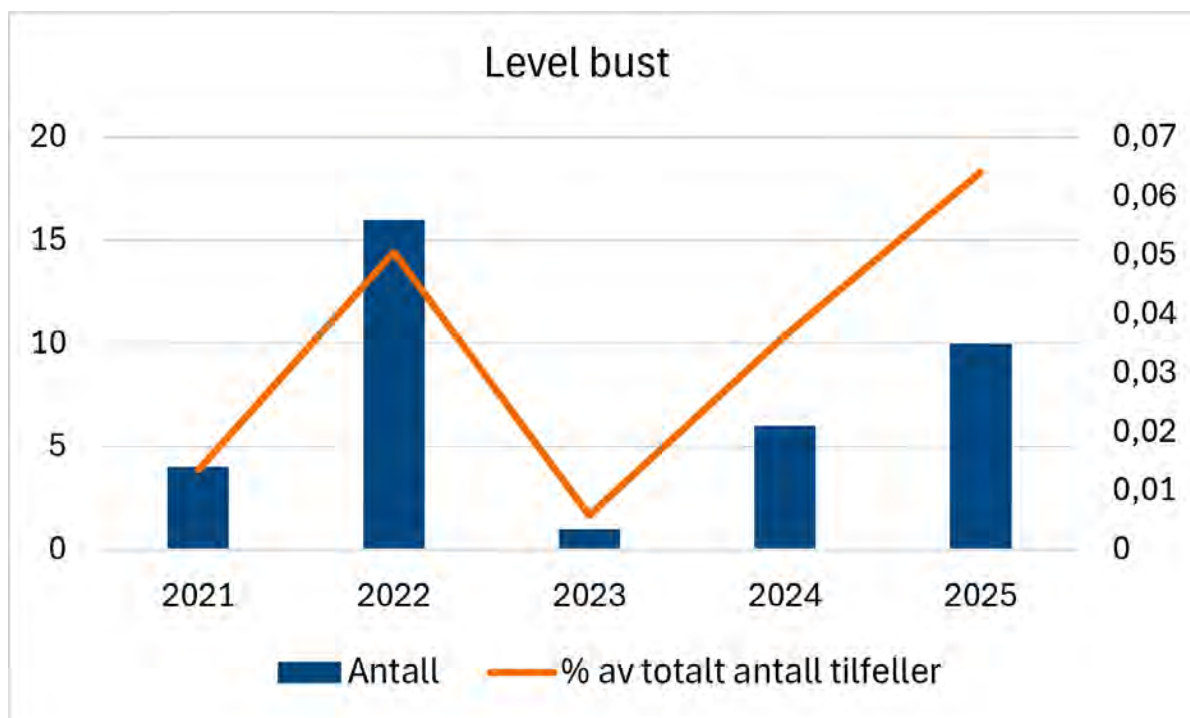


Av tilfellene der privatflyging er involvert, mottar Luftfartstilsynet flest rapporter om navigasjonsfeil (NAV: Navigation error). Navigasjonsfeil kan føre til at piloter flyr inn i kontrollert luftrom uten klarering. Dette kalles luftromsinntrengning. Luftromsinntrengning som involverer privatflyging, blir i hovedsak rapportert av lufttrafikkjenesten eller av piloter i andre luftfartøy. Dette betyr at en del privatflygere kan og bør rapportere mer til Luftfartstilsynet.

Figuren under viser utviklingen i rapporterte tilfeller av navigasjonsfeil knyttet til privatflyging. Antall rapporterte tilfeller har gått ned de siste seks årene. Samtidig har det vært en betydelig reduksjon i det totale antallet rapporterte tilfeller innen privatflyging, med om lag 50 % nedgang fra 2023 til 2025. For å nyansere utviklingen er derfor den oransje linjen inkludert i figuren. Den viser andelen av navigasjonsfeil av det totale antallet rapporterte tilfeller per år.



Figuren viser utviklingen i «level bust» fra 2021 til 2025. Level bust er når et luftfartøy avviker fra tildelt høyde eller flygenivå uten klarering. Antall tilfeller er gjennomgående lavt, og datagrunnlaget er begrenset, noe som gjør at små variasjoner gir store utslag. Til tross for dette er det en tydelig økning i 2025, både i antall og som andel av de totale rapporterte tilfellene.



Droner

Droneoperatører har rapporteringsplikt gjennom forordning (EU) 376/2014, som sier at alle droner har rapporteringsplikt, men droner som verken er deklartert eller sertifisert, har bare rapporteringsplikt dersom hendelsen medførte, eller kunne ha medført, alvorlig eller fatal skade, eller involverte et bemannet luftfartøy. De fleste rapporter relatert til droneoperasjoner kommer til Luftfartstilsynet fra tredjepart, ikke operatøren selv, noe som begrenser datagrunnlaget vårt.

Les mer om [lover og regler for droneflyging](#).

Ulykker

I 2025 ble det rapportert om fem ulykker som involverte droner i norsk luftfart. Ingen av ulykkene førte til personskader, men dronene ble ødelagt. Fire av de fem dronene landet i havet.

Flysikkerhetsmål

Flysikkerhetsmålene for droner kan ikke sammenlignes med de som er satt for bemannet luftfart på grunn av ulikheter i datagrunnlaget. Flysikkerhetsmålene er at:

- Luftfartstilsynet skal sikre hensiktsmessig rapportering fra droneoperatører til Luftfartstilsynet.
- Luftfartstilsynet skal sikre at droneoperatører gjennomfører obligatorisk opplæring.
- Droner skal ikke være delaktig/årsak til ulykker som involverer bemannet luftfart.

Luftfartstilsynet har erfart en enorm økning i rapporterte tilfeller som involverer droner de siste årene. En overvekt av rapportene kommer imidlertid fra andre aktører og ikke fra droneoperatørene selv.

Safety Performance Indicators (SPI)

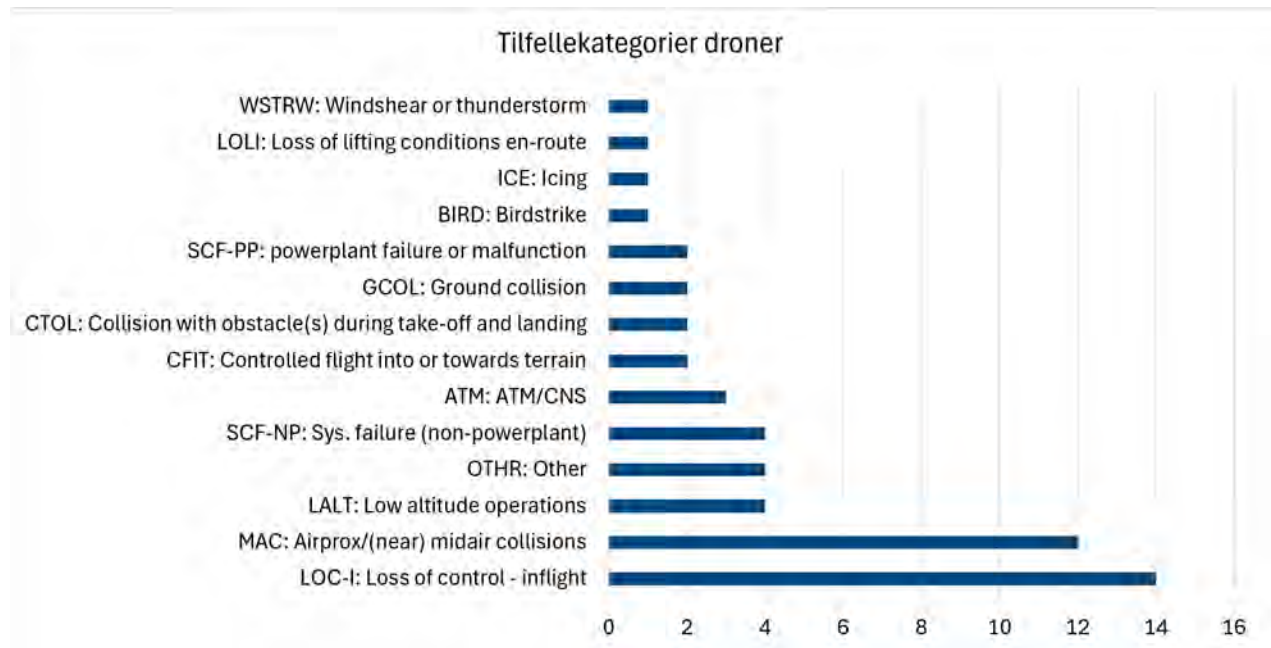
Tabellen under viser de utvalgte SPI-ene i dronesektoren med status, slik det er beskrevet i introduksjonen. På grunn av det begrensede datagrunnlaget Luftfartstilsynet har av rapporterte tilfeller relatert til droner, er det ikke mulig å følge sikkerhetstrender i bransjen basert på SPI-er i samme grad som for bemannet luftfart. SPI-ene for droner er heller ikke normalisert på aktivitet slik som for bemannet luftfart. Luftfartstilsynet har begynt å føre oversikt over [flygeaktivitet fra droneoperatører](#) med operasjonstillatelse, men har foreløpig ikke en lang nok tidsserie.

Navn på SPI	2025	Gjennomsnitt 22-24	KRA
Airborne conflict	9	14	Airborne collision
Interference by RPAS/Model Aircraft/UAS	612	370	Security

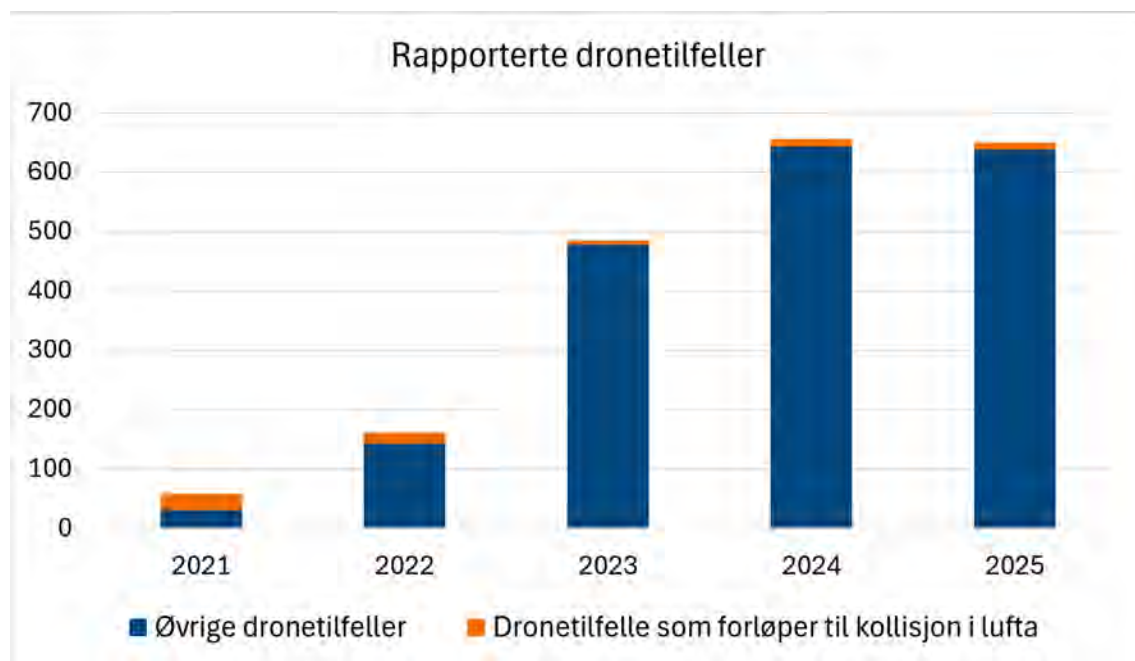
Fra 2023 har Luftfartstilsynet mottatt rapporter om langt flere tilfeller av forstyrrelser som følge av droneaktivitet. Økningen i rapporterte tilfeller har sammenheng med [Avinors droneprogram](#) som blant annet handler om å detektere droner for å sikre luftrommet og dermed unngå konflikt mellom droner og bemannet luftfart.

Luftfartshendelser

Figuren under viser fordelingen av dronehendelser i 2025 etter ICAOs kategorier. Kategorien for navigasjonsfeil er utelatt, da den alene omfatter over 600 tilfeller. Uten denne blir det lettere å se fordelingen mellom de øvrige kategoriene.



Konflikt med andre luftfartøy i lufta (MAC: Airprox / (near) midair collisions) er noe alle ønsker å unngå. Navnet på tilfellekategorien kan fremstå som alvorlig, men den omfatter alle tilfeller der to luftfartøy kom nærmere hverandre enn planlagt, uten at det nødvendigvis forelå en reell kollisjonsfare. Kategorien består av betydelig færre tilfeller enn navigasjonsfeil og utgjør en synkende andel av de rapporterte dronetilfellene over tid. Den oransje delen av søylene i figuren under viser antall tilfeller i denne kategorien.



Del 2: Sikkerhetstilrådinger



Foto: Henry Möllers on Unsplash.

Statens havarikommisjon og sikkerhetstilrådinger

Statens havarikommisjon (SHK) er Norges undersøkelsesmyndighet og er tillagt ansvaret for å undersøke luftfartsulykker og alvorlige hendelser som skjer på norsk område innen sivil luftfart. Formålet med SHK sine undersøkelser er å klarlegge hendelsesforløp og årsaksforhold samt å utrede forhold som antas å ha betydning for å forebygge luftfartsulykker. Alle SHK sine undersøkelser dokumenteres i en offentlig rapport som publiseres på Havarikommisjonens [nettside](#). Rapporten kan inneholde sikkerhetstilrådingen rettet til ansvarlige myndigheter og andre aktører nasjonalt og internasjonalt. Sikkerhetstilrådingene peker på problemområdet uten å gi konkrete løsningsforslag.

Hva er en sikkerhetstilråding?

En sikkerhetstilråding er et forslag som er framsatt av en myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser, i dette tilfellet Statens havarikommisjon. Tilrådingen kommer på grunnlag av opplysninger som stammer fra en sikkerhetsundersøkelse som har som formål å forebygge ulykker og hendelser. Sikkerhetsundersøkelsen omfatter innsamling og analyse av opplysninger, utarbeidelse av konklusjoner, herunder fastsettelse av årsak(er) og/eller medvirkende faktorer og om nødvendig – utarbeidelse av sikkerhetstilrådingen.

Luftfartstilsynet skal følge opp sikkerhetstilrådingen fra SHK og tilrådingen fra andre lands havarikommisjoner som er rettet til norske aktører (myndigheter så vel som tjenesteytere).

Oversikt over sikkerhetstilrådinge

Tabellen under viser Luftfartstilsynets oversikt over antall avgitte, lukkede og åpne sikkerhetstilrådinge fra og med utgangen av 2015 til og med utgangen av 2025. Som det framgår av tabellen, var det ved utgangen av 2025 totalt 33 åpne sikkerhetstilrådinge. I løpet av 2025 lukket Luftfartstilsynet ni sikkerhetstilrådinge hvorav fire var rettet til EASA, to EU-kommisjonen, en til Luftfartstilsynet, en til alle flyplassoperatører for norske lufthavner, samt en til Oslo Lufthavn Gardermoen. I 2022 lukket Luftfartstilsynet svært mange tilrådinge sammenlignet med de øvrige årene. Fellesnevneren for majoriteten av disse er at de var rettet til EASA eller andre utenlandske myndigheter eller organisasjoner.

Årstall	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Avgitte tilrådinge	11	2	1	17	3	14	8	12	6	12	5
Lukkede tilrådinge	0	7	3	4	1	0	5	43	1	6	9
Åpne tilrådinge	23	18	16	29	31	45	48	17	22	28	22

SHK utstedte fem sikkerhetstilrådinge i 2025. En av disse ble fremmet etter en [ulykke](#) med et helikopter Bell 205L1 som havarerte under landing i Hattfjelldal den 4. september 2024.

Tre sikkerhetstilrådinge, derav to til Widerøe's Flyveselskap AS og en til Luftfartstilsynet, ble fremmet etter en [alvorlig luftfartshendelse](#) med et fly DHC-8-103 som fløy for lavt under innflyging til Svolvær lufthavn 22. desember 2022.

SHK utstedte en sikkerhetstilråding til General Electric etter en [alvorlig luftfartshendelse](#) der et Sikorsky Aircraft S-92A-helikopter fikk motorstans etter avgang fra en mobil plattform i Nordsjøen.

Tabellen under gir en oversikt over de åpne sikkerhetstilrådingene ved utgangen av henholdsvis 2024 og 2025 fordelt etter hvilken enhet i Luftfartstilsynet som er ansvarlig for oppfølgingen. Ansvarlig enhet gir en indikasjon på hvilket fagområde som er hovedtemaet for tilrådingene.

Ansvarlig enhet	2024	2025
Seksjon for flyplass	4	4
Seksjon for flysikring	3	1
Seksjon for luftdyktighet	1	1
Flyoperativ seksjon	14	12
Seksjon for operativ utdanning, flymedisin og arbeidstilsyn	1	1
Direktoratsavdelingen	2	2
Seksjon for ubemannet luftfart	3	1
Luftfartstilsynet totalt	28	22

For 2025 er ni av de åpne tilråkningene rettet til Luftfartstilsynet, tre til EASA, to til Widerøes Flyveselskap, en til Samferdselsdepartementet, en til ICAO, en til Bristow Norway AS, en til De Havilland Aircraft Canada Limited, en til Transport Canada, en til Helitrans, en til NLFs modellflyseksjon og en til Samarbeidsforum for innlandshelikopter (SFI)