



Nasjonal flysikkerhets- plan

2025

Innhold

Innhold	1
1. Introduksjon.....	2
1.1 Regulering av luftfarten	2
Internasjonal regulering	2
Nasjonal regulering.....	2
1.2 Luftfartstilsynets arbeid med flysikkerhet	3
Luftfartstilsynets oppdrag	3
Rapportering av luftfartsulykker og -hendelser	4
Luftfartstilsynets flysikkerhetsstyringsprosess (SRM: Safety Risk Management)	4
1.3 Norsk sivil luftfart.....	5
1.4 Nasjonal flysikkerhetsplan	6
2. Sikkerhet gjennom hele systemet.....	8
2.2 Systemisk sikkerhetsarbeid.....	8
3. Sikkerhet for kommersiell luftfart med fly	9
3.1 Ruteflyging.....	9
3.2 Annen kommersiell flyging med fly.....	10
3.3 Sikkerhetsarbeid i forbindelse med kommersiell luftfart med fly	10
4. Sikkerhet for kommersiell luftfart med helikopter	13
4.1 Offshore helikopter	13
4.2 Innlands helikopter	14
4.3 Sikkerhetsarbeid i forbindelse med kommersiell luftfart med helikopter	14
5. Sikkerhet for privatflyging.....	16
5.1 Sikkerhetsarbeid i forbindelse med privatflyging.....	17
6. Sikkerhet for dronflyging	18
6.1 Sikkerhetsarbeid i forbindelse med droner	19
7. Tabell med MST-referanser	20

1. Introduksjon

Luftfartstilsynets arbeider kontinuerlig for å opprettholde og forbedre sikkerhetsnivået i norsk luftfart. Den nasjonale flysikkerhetsplanen skal tydeliggjøre hvilke områder som prioriteres de kommende årene, og bidra til en trygg og effektiv luftfart i tråd med målene i Norges flysikkerhetsprogram.

Prioriteringene i planen er basert på vurderinger som tar utgangspunkt i blant annet innsamlede data, dialog med luftfartsaktørene, analyser og vurderinger av sikkerhetsutfordringer, og sikkerhetsytelser og trender i den nasjonale, europeiske og globale luftfarten.

Flysikkerhetsplanen skal bidra til å gjøre myndighetenes sikkerhetsarbeid og prioriteringer mer transparente, tilgjengelige og forutsigbare for involverte aktører.

Det er Den internasjonale organisasjonen for sivil luftfart (ICAO – International Civil Aviation Organization) som pålegger medlemsstatene å utarbeide en nasjonal flysikkerhetsplan, i henhold til kravene i Annex 19 – Safety Management. Planen skal beskrive statens mål, prioriteringer og tiltak for å forbedre flysikkerheten.

Vi har også laget en podcastepisode om flysikkerhetsplanen. [Den finner du her!](#)

1.1 Regulering av luftfarten

Internasjonal regulering

FNs organ for sivil luftfart er Den internasjonale organisasjonen for sivil luftfart (ICAO). ICAO utvikler standarder, gjennomfører samsvarsrevisjoner, utfører studier og analyser, gir bistand og bygger luftfartskapasitet gjennom samarbeid med sine 193 medlemsstater samt andre interessenter. Norge har sammen med de øvrige medlemslandene i ICAO sluttet seg til Chicagokonvensjonen som regulerer medlemmenes rettigheter og plikter innen luftfarten. I samarbeid med medlemsstatene og industrien fastsetter ICAO normer og anbefalinger for å sikre ensartethet mellom nasjonale og internasjonale bestemmelser. Det felleseuropeiske regelverket som gjelder for Norge, er i stor grad basert på disse normene og anbefalingene.

European Union Aviation Safety Agency (EASA) er EUs byrå for flysikkerhet. Hovedformålet med EASA er å sørge for at flysikkerheten i Europa holder et jevnt og høyt nivå. Norge ble medlem av EASA 1. juni 2005 da et EU-regelverk som inneholder felles grunnleggende flysikkerhetsbestemmelser ble tatt inn i EØS-avtalen. EASA har flere ansvarsområder, hvor en av de viktigste er å utforme forslag til regelverk som skal sikre trygg og effektiv luftfart. Regelverk utvikles i nært samarbeid med berørte parter, slik som industrien, bransjeorganisasjoner, fagforeninger og nasjonale myndigheter. En del av arbeidet med å utvikle nytt regelverk foregår i EASA-arbeidsgrupper, hvor Luftfartstilsynet deltar jevnlig. Gjennomføringsregelverk vedtas av EU-kommisjonen, i likhet med regelverk på securityområdet.

Nasjonal regulering

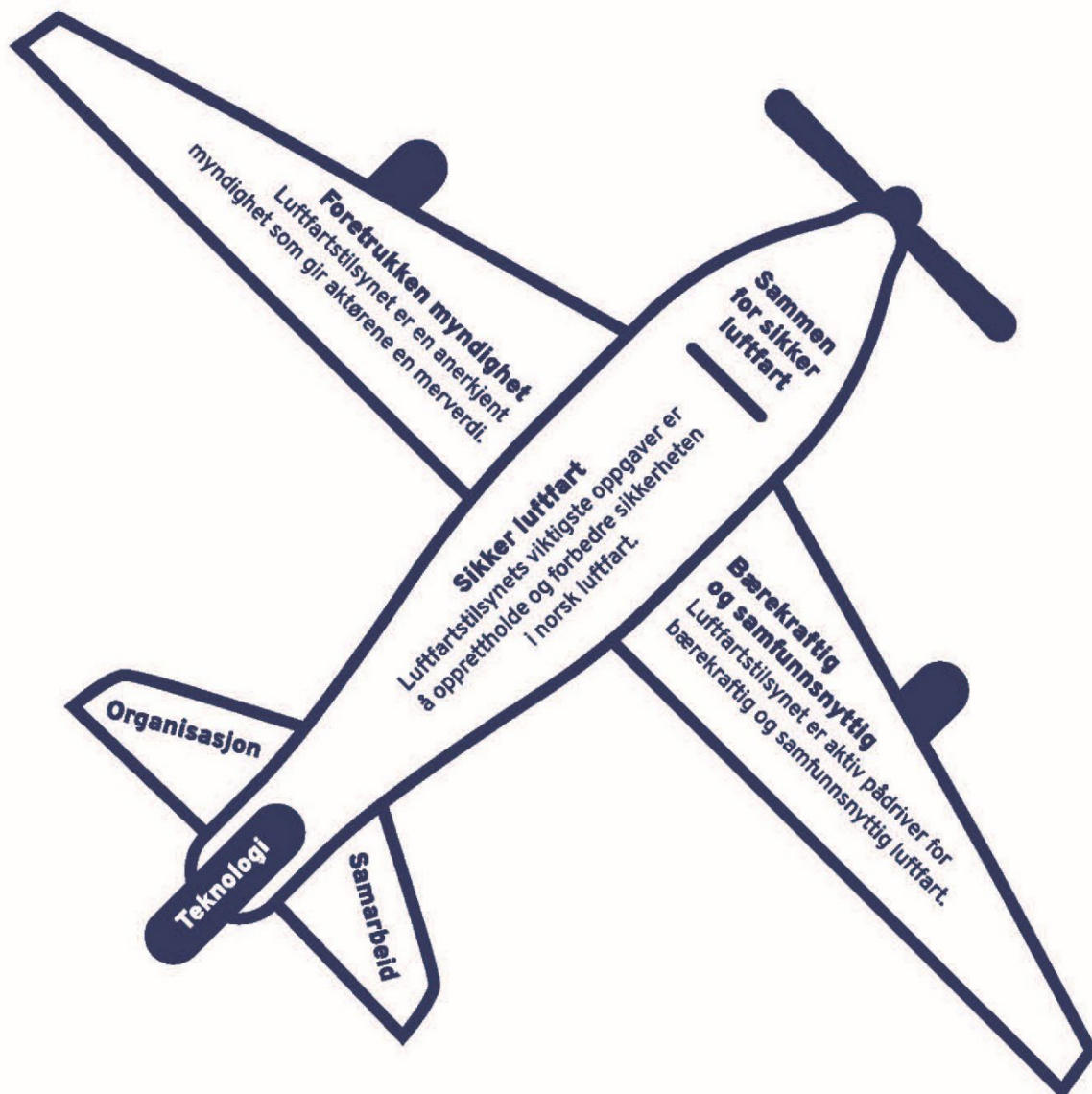
På områder innfor luftfarten som ikke reguleres av EU, må Norge enten ta bestemmelser inn i luftfartsloven eller fastsette dem i ulike forskrifter. Dette er spesielt aktuelt innenfor privatflyging, luftsport, statsluftfart og for enkelte helikopteroperasjoner der mye av reguleringen foregår på nasjonalt nivå.

1.2 Luftfartstilsynets arbeid med flysikkerhet

Luftfartstilsynets oppdrag

Luftfartstilsynet er et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet (SD) og har hovedansvaret for å føre tilsyn med norsk luftfart. Virksomheten styres gjennom instruks, årlig tildelingsbrev, etatsstyringsmøter og løpende dialog med Samferdselsdepartementet.

Luftfartstilsynet skal bidra til sikker, samfunnsnyttig og bærekraftig luftfart i tråd med de overordnede mål for samferdselspolitikken. Sikkerhet er et felles ansvar for hele luftfartsbransjen og det er viktig at vi står «sammen for sikker luftfart», derfor er dette Luftfartstilsynets visjon. Summen av vår visjon, våre hovedmål og hovedstrategier utgjør Luftfartstilsynets strategi:



Luftfartstilsynets visjon er flyets neseparti som peker fremover og gir retning. Flyets vinger gir løft og holder oss i luften, de representerer våre to første hovedmål: Sikker luftfart og bærekraftig og samfunnsnyttig luftfart. Flyets kropp er solid og rommer både passasjerer, besetning og viktige systemer, og symboliserer vårt tredje hovedmål: Foretrukken myndighet –

Luftfartstilsynet skal være en anerkjent myndighet som gir aktørene merverdi. Halen sørger for at flyet holder kursen, den representerer våre tre hovedstrategier: Samarbeid, organisasjon og teknologi.

Å opprettholde og forbedre sikkerheten i norsk luftfart er dermed den viktigste oppgaven til Luftfartstilsynet, og det som gir arbeidet vårt retning – men det er ikke vårt eneste kjerneområde.

De mest sentrale virkemidlene Luftfartstilsynet har til disposisjon for å opprettholde og forbedre sikkerheten i norsk luftfart er:

- **Godkjenning:** Godkjenning berører organisasjoner, luftfartøy, materiell og personer som enten er ansatte eller søker jobb i sivil luftfart. Godkjenning blir initiert av søknader fra aktører i luftfarten eller krav om regelmessig fornyelse av eksisterende rettigheter.
- **Tilsyn:** Luftfartstilsynet har 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. Tilsyn er i hovedsak planlagte inspeksjoner av ulike grupper av tilsynsobjekter. Prinsippet bak tilsyn og inspeksjoner er å føre tilsyn med alle godkjenninger og rettigheter en organisasjon har. EASAs krav til myndighetene spesifiserer hvilke områder som krever oppfølging og tilsyn.
- **Regelverksutvikling:** Luftfartstilsynet er sivil og militær luftromsmyndighet og utarbeider nasjonale regelverk innen luftfart, og gjennomfører og implementerer felleseuropeisk luftfartsregelverk i Norge. Størsteparten av regelverksutviklingen skjer i internasjonale samarbeidsfora som Luftfartstilsynet deltar aktivt i. Regelverket fastsetter minimumskravene som må oppfylles for å få utstedt et sertifikat eller en rettighet. I Norge blir det nasjonale regelverket oppdatert fortløpende etter hvert som internasjonale regler innføres som norske.
- **Safety Promotion (sikkerhetsformidling):** En viktig del av Luftfartstilsynets arbeid er kommunikasjon. Enkelt sagt er det å gi aktørene i norsk luftfart informasjon som skal bidra til å øke flysikkerheten. Denne sikkerhetsformidlingen foregår på ulike måter, i ulike fora og gjennom forskjellige kanaler.

Rapportering av luftfartsulykker og -hendelser

I henhold til [forordning \(EU\) 376/2014](#), eller rapporteringsforordningen, er personer i luftfarten pliktige å rapportere luftfartstilfeller (samlebegrep for luftfartshendelser og -ulykker) som kan utgjøre en vesentlig risiko for flysikkerheten. Rapporter om luftfartsulykker og alvorlige luftfartshendelser skal sendes både til Luftfartstilsynet og Statens havarikommisjon. Rapporter om hendelser som ikke er alvorlige, skal bare sendes til Luftfartstilsynet.

[Les mer om rapportering her](#)

Informasjonen Luftfartstilsynet får fra innrapporterte luftfartstilfeller brukes aktivt i vårt flysikkerhetsarbeid.

Luftfartstilsynets flysikkerhetsstyringsprosess (SRM: Safety Risk Management)

SRM handler om å identifisere forhold som truer flysikkerheten, definere og gjennomføre tiltak for å bedre flysikkerheten og å overvåke om tiltakene har ønsket effekt.

Luftfartstilsynet har en tverrfaglig prosess for flysikkerhetsstyring som innebærer at input fra et bredt utvalg kilder vurderes av et panel med ressursansvar for de relevante fagområdene (identifisere, overvåke og vurdere). Panelet gir oppdrag til arbeidsgrupper satt sammen av

relevante fageksperter (definere og gjennomføre). For flysikkerhetsutfordringer av større omfang blir saken løftet til øverste ledelse i Luftfartstilsynet. Outputen fra denne prosessen danner grunnlaget for Nasjonal flysikkerhetsplan, og Luftfartstilsynets virkemidler: Godkjenning, tilsyn, regelverksutvikling og Safety Promotion er våre viktigste verktøy.

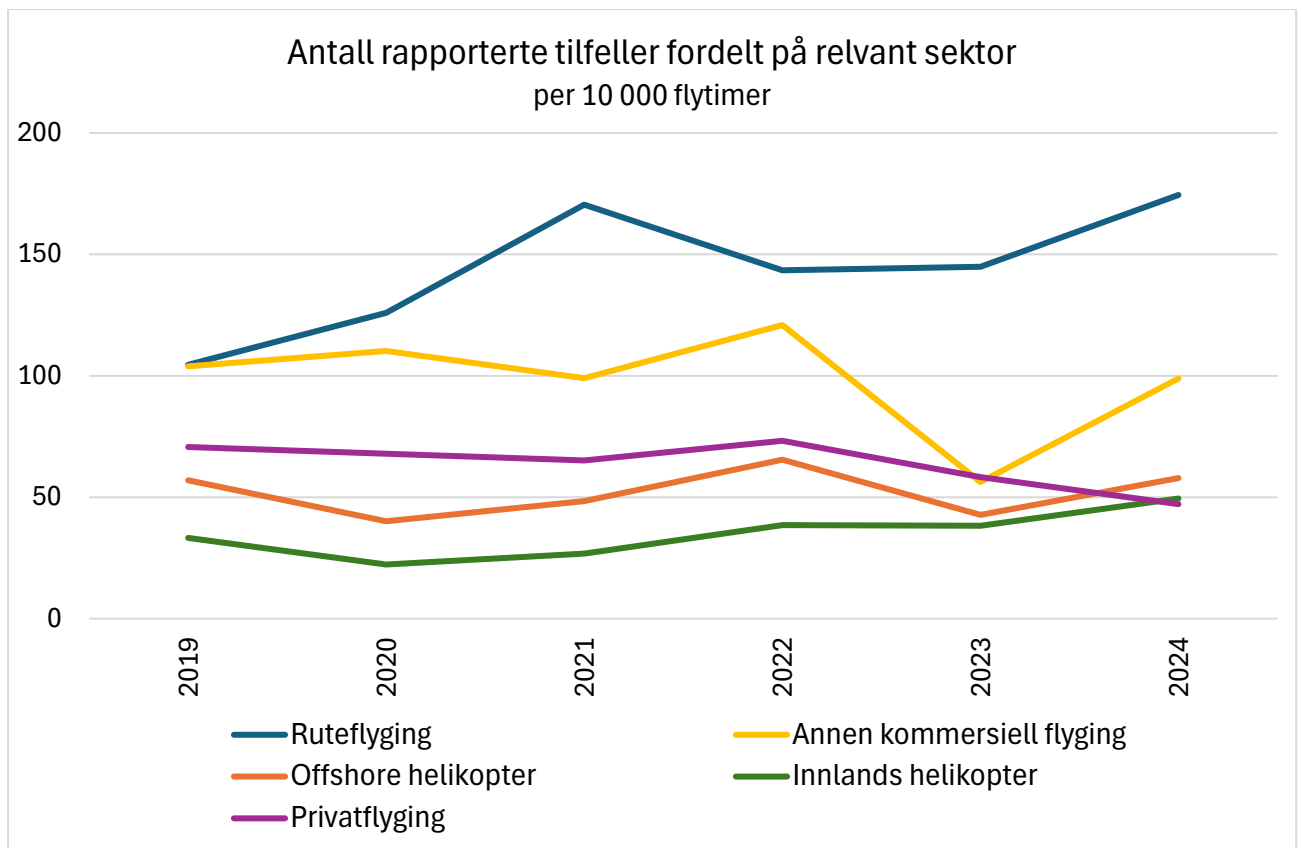
1.3 Norsk sivil luftfart

Når begrepet norsk luftfart benyttes i flysikkerhetsplanen er det norsk sivil luftfart det er snakk om. Norsk sivil luftfart omfatter i denne sammenheng tre hovedkategorier:

1. Alle luftfartøy som opererer under norsk AOC (Air Operator Certificate), altså en operatørtillatelse som gir rett til å drive kommersiell luftfart,
2. øvrige luftfartøy som er registrert i Norge, og
3. all luftfartsaktivitet som foregår på norsk territorium.

Flysikkerhetsmålene omfatter bare de to første punktene, mens når luftfartshendelser omfattes er også utenlandske aktører som opererer i norsk luftrom inkludert – dersom tilfellet har blitt rapportert til Luftfartstilsynet. I tillegg kommer all infrastrukturen og støttefunksjonene som lufthavner og luftdyktighetsorganisasjoner.

Luftfartstilsynet mottar årlig rapporter om flere tusen luftfartstilfeller fra norske aktører og aktører som opererer i norsk luftrom. Rapportene inneholder nyttig informasjon om sikkerhetstilstanden i norsk luftfart. De rapporterte tilfellene Luftfartstilsynet mottar, er ujevnt fordelt mellom sektorene i norsk luftfart. Et høyt antall rapporter indikerer ikke nødvendigvis et lavt sikkerhetsnivå, men kan snarere være et uttrykk for en moden og velfungerende rapporteringskultur. Figuren under viser antall rapporterte tilfeller fordelt på relevant sektor per 10 000 flytimer. Figuren tar ikke høyde for hvilken sektor rapportøren tilhører, men hvilken sektor de involverte partene tilhører.



Rapporteringsgraden innen norsk luftfart er desidert høyest i forbindelse med ruteflyging, etterfulgt av annen kommersiell flyging med fly. 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 deler datagrunnlaget som brukes til å bestemme retningen på flysikkerhetsarbeidet. Vi har erfart at aktører verbalt har uttrykt bekymring for et område uten at bekymringen er mulig å identifisere gjennom mottatte rapporter. Luftfartstilsynet må være kjent med utfordringer aktørene opplever for å iverksette risikoreduserende tiltak.

1.4 Nasjonal flysikkerhetsplan

Den nasjonale flysikkerhetsplanen har per i dag et flyoperativt fokus, i tråd med gjeldende sikkerhetsmål for norsk luftfart. Tiltak rettet mot andre deler av luftfarten er inkludert, men behandles i planen primært som bakenforliggende faktorer til ulykker eller alvorlige hendelser innen operative sektorer. Luftfartstilsynet vil videreutvikle metodikken for flysikkerhetsarbeid, og fremtidige utgaver av planen vil inkludere et bredere spekter av perspektiver.

Norges flysikkerhetsplan er strukturert etter de seks sektorene det eksisterer nasjonale flysikkerhetsmål for, samt en del for systemiske tiltak som treffer på tvers av sektorene:

- Systemiske tiltak
- Kommersiell luftfart med fly
 - Ruteflyging
 - Annen kommersiell flyging
- Kommersiell luftfart med helikopter
 - Offshore helikopter

- Innlands helikopter
- Privatflyging og luftsport
- Droner

Luftfartstilsynet benytter Safety Performance Indicators (SPI-er) som en del av sitt arbeid 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 fra blant annet ICAO og EASA. For å få et helhetlig bilde av sikkerhetsnivået i norsk luftfart, har Luftfartstilsynet etablert et bredt spekter av SPI-er. I Nasjonal flysikkerhetsplan fremheves et utvalg av disse. Luftfartstilsynets evne til å overvåke flysikkerhetstilstanden ved hjelp av SPI-er har en direkte sammenheng med rapporteringsviljen til aktørene i norsk luftfart. Ulikheter i rapportering knyttet til hver sektor gjør at noen sektorer har et bredere utvalg av SPI-er enn andre.

SPI-ene er koblet til EASAs Key Risk Areas (KRA) – ti definerte risikoområder som beskriver hvilke typer luftfartshendelser som har størst sannsynlighet for å utvikle seg til ulykker. Nasjonal flysikkerhetsplan legger særlig vekt på de tre mest kritiske risikoområdene for hver sektor, slik de er identifisert i EASAs europeiske sikkerhetsplan (EPAS) for perioden 2023–2025.

Den nasjonale flysikkerhetsplanen inneholder 52 unike tiltak delt inn i fem grupper. Noen tiltak vil stå oppført i mer enn en gruppe. Tre er ikke påbegynt, 19 har pågående aktiviteter eller er under planlegging og 30 er fullført eller har kontinuerlige leveranser. Helt til sist i flysikkerhetsplanen finnes en tabell med oversikt over hvilke kapitler som inkluderer tiltak knyttet til spesifikke oppgaver gitt fra EASA til medlemslandene (Member State Tasks, MST). MST-ene framgår i volum to i den [europeiske flysikkerhetsplanen](#).

2. Sikkerhet gjennom hele systemet

Systemiske tiltak er en samlebetegnelse på faktorer og tilstander som vil påvirke alle operasjonelle temaer i større eller mindre grad. Disse har gjerne en bred og i noen tilfeller forsinket effekt på sikker operasjon av et luftfartøy, drift av en organisasjon eller hele luftfartssystemet. Systemiske sikkerhetstiltak omfatter strukturer, prosesser og mekanismer som bidrar til å identifisere, håndtere og redusere risiko på tvers av sektorer og i luftfarten som helhet.

2.2 Systemisk sikkerhetsarbeid

Leveranse	Status	Lenke
Luftfartsmyndighetene i Norge har etablert et flysikkerhetsprogram (State Safety Program, SSP). Myndighetene vil fortsette å videreutvikle samarbeidet om og styringen av flysikkerheten i norsk luftfart, for å sikre et høyest mulig sikkerhetsnivå.	Kontinuerlig	Det norske flysikkerhetsprogrammet
Luftfartstilsynet har etablert en flysikkerhetsplan som oppdateres jevnlig	Kontinuerlig	Nasjonal flysikkerhetsplan
Steg for bedre datakvalitet ifm. rapportering av luftfartsulykker og -hendelser: • Luftfartstilsynet har publisert veiledning til aktørene for utfylling av rapporteringsskjema • Luftfartstilsynet promoterer rapportering og datakvalitet gjennom deltakelse på konferanser og samlinger • E-postkontoen occurrence@caa.no er etablert for spørsmål om utfylling av rapporter	Fullført	Guidance for occurrence reporting
Luftfartstilsynet har etablert interne prosesser for å sikre kobling mellom områdene safety og security	Fullført	
Luftfartstilsynet har etablert interne prosesser for å sikre at vi besitter påkrevd tilsynskompetanse	Fullført	
Forbedringer av Luftfartstilsynets metoder	Pågår	
Luftfartstilsynet har etablert flere prosesser og fora for sikkerhetsformidling, samt at vi jobber med å styrke vår interne Safety Promotion-prosess	Kontinuerlig	Sikkerhetsformidling
Luftfartstilsynet jobber med å forbedre sitt strategiske IT-arbeid	Pågår	
Tiltak for å styrke felles forståelse og tilsyn med menneskelige faktorer (human factors) i Luftfartstilsynet	Pågår	

3. Sikkerhet for kommersiell luftfart med fly

Norsk kommersiell luftfart med fly deles i denne sammenheng inn i to grupper:

- 1) Ruteflyging: Transport av passasjerer, gods eller post for et avtalt beløp eller annen godtgjørelse, inkluderer også charterflyging.
- 2) Annen kommersiell flyging med fly: 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. Gruppen består med andre ord av flere aktører som har ulike operasjonstyper som sitt hovedformål.

I den europeiske flysikkerhetsplanen (EPAS) benyttes en annen sektorinndeling, både ruteflyging og annen kommersiell flyging med fly er mest overførbar til kapitelet i EPAS som omtaler CAT aeroplane operations and NCC aeroplane operations. I henhold til EPAS 2025 – 2027 er topp tre Key Risk Areas (KRA) for sektoren CAT aeroplane operations and NCC aeroplane operations:

KRA 1	KRA 2	KRA 3
Aircraft upset	Runway excursion	Other injuries

Aircraft upset betyr at luftfartøyet havner i en posisjon og hastighet utenfor det normale operasjonsområdet. Dette kan føre til at luftfartøyet kommer i en tilstand som er vanskelig å rette opp. Situasjoner som dette er uønsket da de kan føre til tap av kontroll, strukturell overbelastning eller ulykke. Aircraft upset kan forekomme som en konsekvens av flere ulike årsaker, både menneskelige, tekniske og miljørelaterte.

Runway excursion, eller rullebaneutforkjøringer, betyr at et luftfartøy havner utenfor rullebanen under avgang eller landing, enten ved å kjøre ut på siden eller ved å ikke stoppe i tide og fortsette forbi enden. Dette kan skje som en følge av værforhold, tekniske problemer eller menneskelige feil.

Other injuries, eller andre skader, betyr at personer er blitt skadd eller har omkommet som følge av en luftfartsoperasjon, uten at det som skjedde kan knyttes til en av de andre KRA-ene.

3.1 Ruteflyging

Flysikkerhetsmålet for norske rutefly i perioden 2022–2026 er at det skal skje færre enn 0,06 ulykker per 100 000 landinger. Som et ledd i å nå dette målet overvåker Luftfartstilsynet tilstanden innen norsk ruteflyging ved hjelp av et bredt utvalg SPI-er. Oversikten under er de viktigste SPI-ene knyttet til EASAs topp tre KRA for sektoren, samt noen SPI-er som er sentrale for nasjonale forhold.

Navn på SPI	Key Risk Area
Loss of control	Aircraft upset
Aircraft upset events	Aircraft upset
Pilot fatigue	Aircraft upset
Equipment events with flight operations outcome	Aircraft upset
Weather events	Aircraft upset
Runway overrun	Runway excursion
Runway side excursion	Runway excursion

Taxiway excursion	Runway excursion
Passengers/persons unsupervised on apron	Other injuries
Unruly passengers	Other injuries
Dangerous goods	Fire, smoke and pressurization
GNSS-interference	Security
Runway incursion	Collision on runway
Airborne conflict	Airborne collision

Se til [ordlisten](#) til Norske flysikkerhetsresultater for forklaring på SPI-ene, samt til [rapporten](#) i seg selv for tilstanden innen SPI-ene for året 2024.

3.2 Annen kommersiell flyging med fly

Flysikkerhetsmålet for annen kommersiell flyging med fly i perioden 2022–2026 er at det skal skje færre enn 1,5 ulykker per 100 000 landinger. Som et ledd i å nå dette målet overvåker Luftfartstilsynet tilstanden innen annen kommersiell flyging med fly ved hjelp av et bredt utvalg SPI-er. Oversikten under er de viktigste SPI-ene knyttet til EASAs topp tre KRA for sektoren, samt noen SPI-er som er sentrale for nasjonale forhold.

Navn på SPI	Key Risk Area
Loss of control	Aircraft upset
Aircraft upset events	Aircraft upset
Equipment events with flight operations outcome	Aircraft upset
Weather events	Aircraft upset
Runway overrun	Runway excursion
Runway side excursion	Runway excursion
Taxiway excursion	Runway excursion
Emergency situations	Other injuries
GNSS-interference	Security
Runway incursion	Collision on runway
Airborne conflict	Airborne collision

Se til [ordlisten](#) til Norske flysikkerhetsresultater for forklaring på SPI-ene, samt til [rapporten](#) i seg selv for tilstanden innen SPI-ene for året 2024.

3.3 Sikkerhetsarbeid i forbindelse med kommersiell luftfart med fly

Leveranse	Status	Lenke
Safe360 Norge avholdes jevnlig	Kontinuerlig	
Luftfartstilsynet skal gjennomføre internt kurs om Flight Time Limitations (FTL) og Fatigue Risk Management (FRM)	Gjennomføres høsten 2025	
Internt prosjekt for gjennomgang av faglag og risikoprifilering	Pågår	
Luftfartstilsynet skal promotere European Operators Flight Data Monitoring forum (EOFDM) til norske operatører	Ikke påbegynt	European Operators Flight Data Monitoring forum (EOFDM) EASA
#Flymodus-kampanjen: - Nasjonalt og felleseuropeisk samarbeid	Pågår	#Flymodus

- Forbedring - Opplæring - Erfaringsdeling - Regelverksutvikling	Plan for lansering av felleseuropeisk kampanje i 2026	#flymodus er framleis like viktig
Temaundersøkelse om hvordan klimatiske endringer påvirker luftfarten i Nord-Norge ledet av Statens havarikommisjon	Pågår	Hvordan klimatiske endringer påvirker luftfarten i Nord-Norge shk
Internt prosjekt om værrelaterte hendelser	Fullført	
Luftfartstilsynet har gjennomført risikoreduserende tiltak mot luftromskompleksitet: - BSL G 2-1 er oppdatert for å se til at krav om kompleksitet ivaretas ved valg av type lufttrafikkteneste - Det er opprettet restriksjonsområde over nytt beredskapssenter på Taraldsrud - Det er etablert krav om RMZ/TMZ over det sentrale Østlandet	Fullført	
Luftfartstilsynet er medlem av en tverrfaglig ekspertgruppe på GNSS-forstyrrelser, samt deltaker i en rekke nasjonale og internasjonale forum som arbeider med problemstillingen	Kontinuerlig	
Luftfartstilsynet og Avinor har etablert et nasjonalt program for runway incursion der målet er å redusere antallet situasjoner som kan føre til, eller som blir kategorisert som runway incursion	Pågår	Program RWY Incursions (RI)
Luftfartstilsynet skal promotere SMS for mindre organisasjoner	Ikke påbegynt	
Interne prosedyrer for Part-147 er oppdatert til å inkludere sjekk av treningsoppgaver mot eksamensoppgaver i ATA-moduler under tilsyn	Fullført	
Luftfartstilsynet er med i en tverrfaglig sivil/militær FUA-arbeidsgruppe som bl.a. arbeider med forskrift for reserverte områder for fleksibel bruk av luftrommet	Kontinuerlig	
Læringsmål meteorologi for LAPL/PPL-eksamen	Pågår	
Luftfartstilsynet gjør tiltak for å styrke og harmonisere vurdering og oppfølging	Pågår	

av språkferdigheter for piloter og flygeledere		
Aviation Safety Week arrangeres årlig	Kontinuerlig	Aviation Safety Week 2025 – uke 46

4. Sikkerhet for kommersiell luftfart med helikopter

Norsk kommersiell luftfart med helikopter deles i denne sammenheng inn i to grupper:

- 1) Offshore helikopter: 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 med offshoreoperasjoner på norsk sokkel.
- 2) Innlands helikopter: All kommersiell helikoptervirksomhet, unntatt offshore-virksomhet. Dette omfatter blant annet lasteflyging, ambulanseflyging, reindrift, linjeinspeksjon, skoleflyging og passasjerflyging.

I den europeiske flysikkerhetsplanen (EPAS) benyttes en annen sektorinndeling, både offshore og innlands helikopter er mest sammenlignbart med sektoren rotorcraft operations i EPAS. I henhold til EPAS 2025–2027 er topp tre Key Risk Areas (KRA) for sektoren rotorcraft operations:

KRA 1	KRA 2	KRA 3
Aircraft upset	Other injuries	Terrain Collision

Aircraft upset betyr at luftfartøyet havner i en posisjon og hastighet utenfor det normale operasjonsområdet. Dette kan føre til at luftfartøyet kommer i en tilstand som er vanskelig å rette opp. Situasjoner som dette er uønsket da de kan føre til tap av kontroll, strukturell overbelastning eller ulykke. Aircraft upset kan forekomme som en konsekvens av flere ulike årsaker, både menneskelige, tekniske og miljørelaterte.

Other injuries, eller andre skader, betyr at personer er blitt skadd eller har omkommet som følge av en luftfartsoperasjon, uten at det som skjedde kan knyttes til en av de andre KRA-ene.

Terrain collision, eller kollisjon med terreng, er når et luftfartøy i lufta kolliderer med terreng, uten tegn på at piloten har mistet kontroll over luftfartøyet. Slike kollisjoner kan skyldes manglende situasjonsforståelse, navigasjonsfeil eller dårlig sikt.

4.1 Offshore helikopter

Flysikkerhetsmålet for sektoren offshore helikopter for perioden 2022–2026 er at det ikke skal skje noen ulykker. Som et ledd i å nå dette målet overvåker Luftfartstilsynet tilstanden innen norsk offshore helikopter ved hjelp av et bredt utvalg SPI-er. Oversikten under er de viktigste SPI-ene knyttet til EASAs topp tre KRA for sektoren, samt noen SPI-er som er sentrale for nasjonale forhold.

Navn på SPI	Key Risk Area
Loss of control	Aircraft upset
Aircraft upset events	Aircraft upset
Equipment events with flight operations outcome	Aircraft upset
Weather events	Aircraft upset
Ground handling	Other injuries
Injuries due to hoist/sling operations	Other injuries
Navigation error	Terrain collision
Level bust	Terrain collision
Airborne conflict	Airborne collision

Se til [ordlisten](#) til Norske flysikkerhetsresultater for forklaring på SPI-ene, samt til [rapporten](#) i seg selv for tilstanden innen SPI-ene for året 2024.

4.2 Innlands helikopter

Flysikkerhetsmålet for innlands helikopter i perioden 2022–2026 er at det skal skje færre enn 0,4 ulykker per 100 000 landinger. Som et ledd i å nå dette målet overvåker Luftfartstilsynet tilstanden innen norsk innlands helikopter ved hjelp av et bredt utvalg SPI-er. Oversikten under er de viktigste SPI-ene knyttet til EASAs topp tre KRA for sektoren, samt noen SPI-er som er sentrale for nasjonale forhold.

Navn på SPI	Key Risk Area
Loss of control	Aircraft upset
Aircraft upset events	Aircraft upset
Equipment events with flight operations outcome	Aircraft upset
Weather events	Aircraft upset
External load fell out of sling	Other injuries
Injuries due to hoist/sling operations	Other injuries
Navigation error	Terrain collision
Controlled flight into or towards terrain	Terrain collision
Level bust	Terrain collision
Airborne conflict	Airborne collision

Se til [ordlisten](#) til Norske flysikkerhetsresultater for forklaring på SPI-ene, samt til [rapporten](#) i seg selv for tilstanden innen SPI-ene for året 2024.

4.3 Sikkerhetsarbeid i forbindelse med kommersiell luftfart med helikopter

Leveranse	Status	Lenker
Flysikkerhetsforum for operatører av innenlandshelikoptre (FsF) avholdes jevnlig	Kontinuerlig	Flysikkerhetsforum
Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet innlands (SFI) avholdes jevnlig	Kontinuerlig	
Helikopterkonferansen avholdes årlig	Kontinuerlig	Helikopterkonferansen 2025
Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel (SF) avholdes jevnlig	Kontinuerlig	Samarbeidsforum
Luftfartstilsynet skal harmonisere AOC-prosessen for norske helikopteroperatører	Pågår	
Luftfartstilsynet har gjennomført risikoreduserende tiltak mot luftromskompleksitet: - BSL G 2-1 er oppdatert for å se til at krav om kompleksitet ivaretas ved valg av type lufttrafikkjeneste - Det er opprettet restriksjonsområde over nytt beredskapssenter på Taraldrud - Det er etablert krav om RMZ/TMZ over det sentrale Østlandet	Fullført	
Internt prosjekt for gjennomgang av faglag og risikoprofilering	Ikke påbegynt	
Luftfartstilsynet skal promotere European Operators Flight Data Monitoring forum (EOFD) til norske operatører	Ikke påbegynt	European Operators Flight Data Monitoring forum (EOFD) EASA

Luftfartstilsynet skal promotere SMS for mindre organisasjoner	Ikke påbegynt	
Luftfartstilsynet er med i en tverrfaglig sivil/militær FUA-arbeidsgruppe som bl.a. arbeider med forskrift for reserverte områder for fleksibel bruk av luftrommet	Kontinuerlig	
Aviation Safety Week arrangeres årlig	Kontinuerlig	Aviation Safety Week 2025 – uke 46

5. Sikkerhet for privatflyging

I denne sammenheng er privatflyging definert som fritidsflyging, altså den flygeaktivitet mennesker bedriver i tiden utenom arbeid. Dette inkluderer også trening til [privatflysertifikat](#) i DTO (Declared training organisation) og nasjonale skoleordninger for sportsflyging og andre luftsportaktiviteter.

I den europeiske flysikkerhetsplanen (EPAS) benyttes en annen sektorinndeling, privatflyging er mest overførbar til sektoren General Aviation (GA) i EPAS. I henhold til EPAS 2025–2027 er topp tre Key Risk Areas (KRA) for sektoren GA:

KRA 1	KRA 2	KRA 3
Aircraft upset	Airborne collision	Runway excursion

Aircraft upset betyr at luftfartøyet havner i en posisjon og hastighet utenfor det normale operasjonsområdet. Dette kan føre til at luftfartøyet kommer i en tilstand som er vanskelig å rette opp. Situasjoner som dette er uønsket da de kan føre til tap av kontroll, strukturell overbelastning eller ulykke. Aircraft upset kan forekomme som en konsekvens av flere ulike årsaker, både menneskelige, tekniske og miljørelaterte.

Airborne collision, eller kollisjon i lufta, refererer til sammenstøt mellom to luftfartøy eller andre objekter (unntatt dyreliv), der begge parter befinner seg i luften. Dette kan skje på grunn av økt trafikk i komplekse luftrom, mangelfull kommunikasjon, teknisk svikt, eller utilstrekkelig separasjon mellom to luftfartøy.

Runway excursion, eller rullebaneutforkjøringer betyr at et luftfartøy havner utenfor rullebanen under avgang eller landing, enten ved å kjøre ut på siden eller ved å ikke stoppe i tide og fortsette forbi enden. Dette kan skje som en følge av værforhold, tekniske problemer eller menneskelige feil.

Flysikkerhetsmål

I forbindelse med 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 for å sette et mål.

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 under 20 ulykker per 100 000 flytimer for årene 2019–2028 sett under ett.
- Mikrofly: Mål om fatal ulykkesfrekvens under 2 fatale ulykker per 100 000 flytimer i perioden 2019–2028 sett under ett.

Som et ledd i å nå disse målene overvåker Luftfartstilsynet tilstanden innen norsk privatflyging og luftsport ved hjelp av et bredt utvalg SPI-er. Luftfartstilsynet mottar ikke mange nok rapporter om privatflyging til at det kan utvikles egne SPI-er til hver gruppe det er satt mål for. Oversikten under er de viktigste SPI-ene knyttet til EASAs topp tre KRA for sektoren, samt noen SPI-er som er sentrale for nasjonale forhold.

Navn på SPI	Key Risk Area
Loss of control	Aircraft upset
Aircraft upset events	Aircraft upset
Equipment events with flight operations outcome	Aircraft upset
Weather events	Aircraft upset
Airborne conflict	Airborne collision
Runway overrun	Runway excursion
Runway side excursion	Runway excursion
Taxiway excursion	Runway excursion
Navigation error	Terrain collision
Runway incursion	Collision on runway

Se til [ordlisten](#) til Norske flysikkerhetsresultater for forklaring på SPI-ene, samt til [rapporten](#) i seg selv for tilstanden innen SPI-ene for året 2024.

5.1 Sikkerhetsarbeid i forbindelse med privatflyging

Leveranse	Status	Lenke
GA-flysikkerhetsforum avholdes jevnlig	Kontinuerlig	GA-Flysikkerhetsforum
Drift av små flyplasser: Nettkurs og digital veileder	Under planlegging	
Informasjon om passasjersikkerhet i ikke-kommersiell luftfart	Fullført	Skal du være passasjer i småfly?
Human factors rettet mot tap av kontroll	Under planlegging	
VFR-guide	Fullført	VFR-innflyging
Vinterflyging: Webinar, digital veileder og nettartikkel, presentasjonsmal	Fullført	Vinterflyging
Årshjul for innhold i sikkerhetsbrev til operatører innen privatflyging og luftsport	Kontinuerlig	Abonner på sikkerhetsbrev
Det gjennomføres tre møter i GA-flysikkerhetsforum hvert år	Kontinuerlig	GA-Flysikkerhetsforum
Læringsmål meteorologi for LAPL/PPL-eksamen	Pågår	
Bruk av elektroniske hjelpemidler i cockpit: Webinar	Fullført	Opptak fra webinar om bruk av elektroniske hjelpemidler i cockpit
Videreformidle booklet frå EASA om farlig gods innen GA	Under planlegging	Booklet - Dangerous Goods in GA v2.pdf
Luftfartstilsynet og Avinor har etablert et nasjonalt program for runway incursion der målet er å redusere antallet situasjoner som kan føre til, eller som blir kategorisert som runway incursion	Pågår	Program RWY Incursions (RI)
Luftfartstilsynet er aktivt medlem i EASA Safety Promotion Network (SPN)	Kontinuerlig	Safety Promotion Network (SPN) EASA
Revisjon av digitale veiledere som er tilgjengelig på Luftfartstilsynets nettside	Kontinuerlig	Tips og råd for sikker flyging
Flytryggingsmøter hos operatører (basert på henvendelser fra markedet)	Kontinuerlig	

6. Sikkerhet for droneflyging

Droner er luftfartøy som opereres uten en pilot ombord. Disse luftfartøyene kan være fjernstyrte eller autonomt styrte ved hjelp av programvare og sensorer. Droner benyttes på flere områder inkludert inspeksjon, kartlegging, overvåking, leveringstjenester og fotografering.

Droneoperatører har rapporteringsplikt gjennom forordning (EU) 376/2014 som sier at alle droner har rapporteringsplikt, men droner som verken er deklarererte eller sertifiserte har bare rapporteringsplikt dersom hendelsen medførte, eller kunne medført, alvorlig eller fatal personskade eller involverte et bemannet luftfartøy. De fleste rapporter relatert til droneoperasjoner kommer til Luftfartstilsynet fra tredjepart, ikke operatøren selv. Dette kombinert med at droner er en forholdsvis ny gren innen luftfart, gjør at Luftfartstilsynets datagrunnlag er noe begrenset sammenlignet med de ulike typene bemannet luftfart.

I EPAS 2025–2027 har det ikke blitt utpekt noen KRA-er for dronesektoren. EASA vektlegger sikker integrasjon av droner inn i luftfartssystemet, utvikling av et harmonisert regelverk for droner og VTOL (Vertical Take-Off and Landing)-kapable luftfartøy, og å øke samfunnets aksept for urban luftmobilitet gjennom studier og handlingsplaner. Basert på det datagrunnlaget Luftfartstilsynet har for droner gjennom rapportering av luftfartstilfeller ser vi to KRA-er som utpeker seg:

KRA 1	KRA 2
Airborne collision	Security

Airborne collision, eller kollisjon i lufta, refererer til sammenstøt mellom to luftfartøy eller med andre objekter (unntatt dyreliv), der begge partene befinner seg i luften. Dette kan skje på grunn av økt trafikk i komplekse luftrom, mangelfull kommunikasjon, teknisk svikt eller utilstrekkelig separasjon mellom to luftfartøy.

Risikoområdet Security dekker alle ulovlige handlinger mot sivil luftfart. I drone-konteksten handler dette i stor grad om ulovlig droneflyging. Ulovlig droneflyging kan være flyging for nær flyplasser eller andre forbudssoner uten tillatelse, flyging over folkemengder eller manglende registrering og opplæring. Alle som flyr droner med kamera eller som veier over 250 gram må være registrert på flydrone.no og ha gjennomført nødvendig opplæring.

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.

Basert på det datagrunnlaget Luftfartstilsynet har observerer vi utviklingen innenfor to SPI-er:

Navn på SPI	Key Risk Area
Airborne conflict	Airborne collision
Interference by RPAS/Model Aircraft/UAS	Security

Se til [ordlisten](#) til Norske flysikkerhetsresultater for forklaring på SPI-ene, samt til [rapporten](#) i seg selv for tilstanden innen SPI-ene for året 2024.

6.1 Sikkerhetsarbeid i forbindelse med droner

Leveranse	Status	Lenker
Sikkerhetsforum for droner avholdes jevnlig	Kontinuerlig	Sikkerhetsforum for droner
Luftfartstilsynet arrangerer jevnlig Sikker integrering av droner (SID)	Kontinuerlig	Sikker integrering av droner (SID) 2025
Innføring av GEO-soner	Pågår	
Elektronisk synlighet og digital luftromspublikasjon	Pågår	
Safety Promotion: - Kommunikasjon med markedet om krav til registrering og kravet til A1/A3 - Målrettet kommunikasjon mot turister - Oppdateringer på regelverksutvikling	Pågår	Les mer om droner på luftfartstilsynet.no
Luftfartstilsynet gjennomfører feltinspeksjoner der vi er ute i felt for å møte operatører og veilede om markedet	Pågår	Dronetilsyn
Målrettet informasjon til forhandlere	Avventer til regulering (EU) 2019/945 Krav til ubemannede luftfartøysystemer og tredjepartsutstyr er tatt inn i norsk rett	
Regelverksutvikling	Pågår	
Luftfartstilsynet ber droneoperatører om å rapportere alt som er rapporteringspliktig iht. regulering (EU) 376/2014. Vi oppfordrer droneoperatører om særlig å rapportere: - Mid-air collision or near miss with manned aircraft - Accidents resulting in fatal or severe personal injury - Fly-away - Compromised GPS (GNSS) - Significant loss of link - Unintended impact with terrain - Bird strike - Environmental occurrences resulting in loss of control - Fatigue impacting pilot performance - Other occurrences that aid the promotion of safety, as deemed appropriate by the operator Økt rapportering vil gi Luftfartstilsynet et bedre datagrunnlag til å måle tilstanden innen flere og mer presise SPI-er	Kontinuerlig	Rapporter her!

7. Tabell med MST-referanser

Nr.	Navn	Kapittel i flysikkerhetsplanen
MST.0001	Member States to give priority to the work on SSPs	2.2
MST.0002	Promotion of SMS	3.3 og 4.3
MST.0003	Member States should maintain a regular dialogue with their national aircraft operators om flight data monitoring (FDM) programmes	3.3 og 4.3
MST.0015	Helicopter safety events	4.3
MST.0019	Better understanding of the operators' governance structure	Luftfartstilsynet prioriterer ikke denne MST-en, men overvåker situasjonen.
MST.0024	'Due regard' for the safety of civil traffic	3.3 og 4.3
MST.0025	Improvement in the dissemination of safety messages	5.1
MST.0026	SMS assessment	3.3 og 4.3
MST.0027	Promotion of safety culture in GA	5.1
MST.0028	Member States to establish and maintain a State Plan for Aviation Safety	2.2
MST.0032	Oversight capabilities/focus areas	2.2
MST.0033	Language proficiency requirements - share best practices, to identify areas for improvement for the uniform and harmonised language proficiency requirements implementation	3.3
MST.0034	Oversight capabilities/focus area: flight time specification schemes	3.3
MST.0035	Oversight capabilities/focus area: fraud cases in Part-147	3.3
MST.0036	PPL/LAPL learning objectives in the 'Meteorological Information' part of the PPL/LAPL syllabus	3.3 og 5.1
MST.0037	Foster a common understanding and oversight of human factors	2.2
MST.0038	Airspace complexity and traffic congestion	3.3 og 4.3
MST.0040	Safety and security reporting coordination mechanism	2.2
MST.0041	Harmonisation in Helicopter AOC approvals, procedures and documents	4.3
MST.0042	Assessment of safety culture of air operators	Ikke påbegynt, avventer leveranser fra MST.0026
MST.0043	Improvement of data quality in occurrence reporting	2.2