

Notat

Saksbehandler

Sandra Eilertsen, tlf.

Dato
23.03.2026Referanse
26/05109-4Til
direktoratsavdelingen - Åsa Markhus

Kopi til

Hørings- og informasjonsbrev - endring av forskrift om luftdyktighetsspesifikasjoner for luftfartsselskaper

1. Høring

Luftfartstilsynet har på høring endring av forskrift om luftdyktighetsspesifikasjoner for luftfartsselskaper ifm. gjennomføring av nytt EU-regelverk som endrer forordning (EU) 2015/640 med hensyn til å innføre nye krav om at store luftfartøy skal være utstyrt med et system for overvåking av avgangsyttelses (TOPMS – take-off performance monitoring system).

EASA gjennomførte høring på NPA 2025-01 Take-off performance parameters and position errors — large aeroplane (RMT.0741) i tidsrommet 01.07.2025 – 30.10.2025.

Eventuelle svar på høringen må være mottatt av Luftfartstilsynet innen **15. mai 2026**.

Høringssvar bes sendt per e-post til postmottak@caa.no. Alternativt kan høringssvar sendes per post til Luftfartstilsynet, Postboks 243, 8001 Bodø. Det bes om at svaret merkes med saksnummer: **26/05109**.

2. Bakgrunn

NPA 2025-01 foreslår endringer til forordning (EU) 2015/640, med hensyn til å innføre nye krav om at store luftfartøy skal være utstyrt med et system for overvåking av avgangsyttelses (TOPMS – take-off performance monitoring system).

Forslaget omfatter både nye luftfartøydesign, gjennom endringer i sertifiseringsspesifikasjonene og AMC (Acceptable Means of Compliance) for store luftfartøy (CS-25), samt visse allerede godkjente design som fortsatt er i produksjon og benyttes i kommersiell lufttransport. For disse foreslås det endringer i Part-26 (Anneks I til forordning (EU) 2015/640) og, i forlengelsen av dette, i sertifiseringsspesifikasjonene og veiledningsmaterialet (GM Guidance Material) for tilleggskrav til luftdyktighet for operasjoner (CS-26).

Formålet er å redusere risikoen for ulykker og alvorlige hendelser med store luftfartøy som kan oppstå ved bruk av feilaktige parametere for avgangsyttelse eller feil posisjonering ved start av avgangsløpet. Slike feil kan medføre avkjøringer fra rullebanen eller tap av kontroll, med påfølgende risiko for kollisjon med terreng eller hindringer.

Det forventes at regelverket vil styrke luftfartssikkerheten.

Vi viser ellers til [NPA 2025-01](#) i sin helhet.

Hensikten med de foreslåtte endringene er å forbedre det regulatoriske rammeverket på Del 21. Det forventes å øke effektiviteten og sikre samsvar med gjeldende industripraksis.

3. Dagens regulering på området

NPA 2025-01 foreslår endringer til kommisjonsforordning (EU) nr. 2015/640.

Forordningen er gjennomført i Norge gjennom forskrift 18. juni 2015 nr. 719 om ytterligere luftdyktighetsspesifikasjoner for luftfartsselskaper, Part 26. Det nye regelverket vil bli tatt inn i norsk rett gjennom endring av denne forskriften.

4. Luftfartstilsynets vurdering

i. Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?

EASA identifiserte behov for å redusere sikkerhetsrisiko (*safety risk*) som skyldes bruk av feilaktige parametere for avgangsyttelse eller feil begått under posisjoneringen av luftfartøyet før påbegynt avgang. Denne sikkerhetsutfordringen rapporteres regelmessig og regnes som en av de høyeste prioriterte sikkerhetsrisikoene og noe som bidrar til rullebaneavvik. Formålet med regelverket er å redusere denne risikoen.

ii. Hvilke tiltak er relevante?

Forordning (EU) nr. 2015/640 er allerede tatt inn i EØS -avtalen og gjennomført i Norge gjennom forskrift 18. juni 2015 nr. 719 om ytterligere luftdyktighetsspesifikasjoner for luftfartsselskaper, Part 26. Endringen i forordningen må derfor gjennomføres ved å endre denne forskriften.

iii. Hvilke tiltak anbefales og hvorfor?

Det vises her som et utgangspunkt til det som kommer frem i punkt 4. ii ovenfor. Forskrift om luftdyktighetsspesifikasjoner for luftfartsselskaper revideres slik at det harmoniseres med de felleseuropeiske reglene. Det er generelt ønskelig at Norges regelverk er oppdatert og i samsvar med de felleseuropeiske reglene.

iv. Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltaket?

Saken reiser ingen prinsipielle spørsmål slik dette er definert i utredningsinstruksen.

v. Hva er de positive og negative virkningene av tiltakene, hvor varige er de, og hvem blir berørt?

De hovedaktørene som påvirkes av denne sikkerhetsutfordringen er produsenter av store

Det er kommersiell lufttransport (CAT) operert med store luftfartøy sertifisert i henhold til CS-25 som er mest berørt av regelverket. Produsenter av store luftfartøy, operatører av store luftfartøy, lufthavneiere/-operatører samt leverandører av lufttrafikkstyring og flysikringstjenester er også berørt.

EASA vurderer at implementering av regelverket vil ha lav til veldig lav kostnadseffekt, for produsenter, samtidig som det forventes å gi en tydelig sikkerhetsgevinst.

Nærmere konsekvenser av endringene kommer frem av NPA 2025-01.

vi. Hva er forutsetningene for vellykket gjennomføring?

For gjennomføringen vil det være positivt om endringen kan tre i kraft samtidig som den nye forordningen trer i kraft i EU-landene. Det vurderes derfor nasjonal gjennomføring av den nye forordningen i påvente av EØS-prosessen.