

Nasjonal flysikkerhetsplan

Innhold

Introduksjon.....	3
Forholdet til den globale og den europeiske flysikkerhetsplanen.....	3
Overvåking av flysikkerheten og rullering av flysikkerhetsplanen	3
Flysikkerhetsplanens struktur	4
Temaer	4
Systemiske temaer	4
Fatigue.....	4
Underrapportering i flymedisinsk sertifiseringsprosess	5
Passasjersikkerhet i ikke-kommersiell luftfart	6
Mangelfull planlegging og overvåking av privatflygningen	6
EASAs Covid-19 risikoportefølje.....	7
MST.0001 Member States to give priority to the work om SSPs.....	8
MST.0002 Promotion of SMS.....	8
MST.0026 SMS assessment.....	9
MST.0028 Member States to establish and maintain a State Plan for Aviation Safety.....	9
MST.0030 Implementation of SESAR solutions aiming to reduce the risk of mid-air collision en-route and in terminal manoeuvring areas	10
MST.0032 Oversight capabilities.....	10
MST.0033 Language proficiency requirements	11
MST.0035 Oversight capabilities/ focus area: fraud cases in Part-147	12
MST.0036 PPL/LAPL learning objectives in the Meteorological Information part of the PPL/LAPL syllabus.....	12
MST.0037 Foster a common understanding and oversight of Human Factors (HF)	13
Operasjonelle temaer	14
GNSS-forstyrrelser	14
Rullebaneinntrengning.....	14
Farlig gods	15
Tap av kontroll innen privatflyging	16
Kollisjon i luften	16
Dårlig håndtering av vær.....	17
ADS-B tilleggstenester.....	18

MST.0003 Member States should maintain a regular dialogue with their national aircraft operators on flight data monitoring programs.....	19
MST.0015 Helicopter safety events	19
MST.0019 Better understanding of operators' governance structure	20
MST.0024 Loss of separation between civil and military aircraft.....	20
MST.0025 Improvement in the dissemination of safety messages	21
MST. 0027 Promotion of safety culture in GA	22
MST.0029 Implementation of SESAR runway solutions	22
MST.0031 Implementation of SESAR solutions aiming to facilitate safe instrument flight rules operations	23
MST.0034 Oversight capabilities/focus area: Flight time specification schemes.....	23
MST.0038 Airspace complexity and traffic congestion.....	24

Introduksjon

Sikkerhet er Luftfartstilsynets høyeste prioritet. Hensikten med flysikkerhetsplanen er å vise hvilke områder vi vil prioritere de neste årene for å bidra til å opprettholde og forbedre flysikkerheten, i tråd med de overordnede flysikkerhetsmålene som framgår i [Norges flysikkerhetsprogram](#). Prioriteringene baseres på vurderinger med 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 gjøre sikkerhetsarbeidet og -prioriteringene fra myndigheten mer transparente, tilgjengelige og forutsigbare for de involverte aktørene i luftfarten.

Forholdet til den globale og den europeiske flysikkerhetsplanen

Luftfart er en global industri og statene er forpliktet til å utveksle informasjon og koordinere innsatsen for å ivareta sikkerheten. Flysikkerhetsplanen utvikles derfor i tråd med internasjonale anbefalinger med spesiell vekt på ICAOs globale flysikkerhetsplan ([Global Aviation Safety Plan](#), GASP) og EASAs europeiske flysikkerhetsplan ([European Plan for Aviation Safety](#), EPAS).

GASP reflekterer behovene i luftfarten både på internasjonalt, regionalt og nasjonalt nivå. Hensikten med GASP er å redusere antall dødsfall og risikoen for dødsfall i forbindelse med luftfartsulykker ved å veilede utviklingen og implementeringen av regionale og nasjonale flysikkerhetsplaner. Statenes rolle i GASP er blant annet å utvikle og implementere en nasjonal flysikkerhetsplan som tar hensyn til den regionale og den globale flysikkerhetsplanen.

I EPAS adresseres flysikkerhet i et europeisk perspektiv. Hensikten med EPAS er å legge til rette for at målene i GASP oppnås på regionalt nivå. Det betyr at mål og anbefalinger fra GASP er innarbeidet i EPAS, slik at medlemslandene i EASA automatisk forholder seg til GASP ved å forholde seg til EPAS. Den europeiske flysikkerhetsplanen inkluderer anbefalinger til medlemslandene i EASA om tiltak rettet mot spesifikke utfordringer (Member State Tasks, MST). Luftfartstilsynet inkluderer MST-ene i den nasjonale flysikkerhetsplanen. Dersom en MST ikke vurderes som relevant for norsk luftfart vil den likevel omtales i planen, men med en forklaring på hvorfor den ikke blir prioritert.

Denne utgaven av Nasjonal flysikkerhetsplan er basert på EPAS 2021-2025.

Overvåking av flysikkerheten og rulling av flysikkerhetsplanen

Arbeidet med flysikkerhet, herunder risikostyring av flysikkerheten, er komplekst fordi svært mange faktorer påvirker sikkerhetstilstanden i luftfarten. Vi vil fortsette å utvikle flysikkerhetsplanen de nærmeste årene. To prosesser står per nå bak hoveddelen av innholdet til flysikkerhetsplanen: Internt identifiserte sikkerhetstemaer og MST-er fra EPAS. Det er Luftfartstilsynet som eier MST-ene og er ansvarlige for at anbefalingene ivaretas. Sikkerhetstemaer er bidragsfaktorer, forløpere eller barrierer knyttet til luftfartsulykker. Noen av tiltakene knyttet til sikkerhetstemaene foregår i samarbeid med andre aktører, dette oppgis der det er relevant.

Sikkerhetstemaer bearbeides gjennom Luftfartstilsynets interne prosess for risikostyring av flysikkerheten (safety risk management, SRM). Alle medarbeiderne i Luftfartstilsynet kan sende inn melding om en flysikkerhetsutfordring. Forslagene blir vurdert gjennom risikostyringsprosessen og der det er aktuelt kan det bli etablert arbeidsgrupper som jobber fram leveranser for å forbedre sikkerheten innenfor området. I tillegg er det etablert faste arbeidsgrupper med ansvar for hvert sitt risikoområde som kontinuerlig skal overvåke tilstanden og produsere input til prosessen.

Hvert år oppdaterer EASA sin EPAS som inneholder oppgaver til medlemslandene (MST-ene). Noen MST-er vil beholdes fra tidligere utgaver og Luftfartstilsynet fortsetter arbeidet med disse, mens

noen vil være nye. De nye MST-ene fordeles til relevante fagseksjoner internt som lager en plan for hvordan Luftfartstilsynet skal imøtegå anbefalingen.

Flysikkerhetsplanens struktur

Flysikkerhetsplanen omtaler internt identifiserte sikkerhetstemaer og MST-er, og oppdateres årlig med nye sikkerhetstema og MST-er samt oppdaterte leveranselister og status på eksisterende innhold. Hvert sikkerhetstema og hver MST er omtalt etter samme mal og gruppert som hhv. operasjonelle og systemiske tema.

Operasjonelle temaer er faktorer eller tilstander som knytter seg direkte til ulykkestyper og operasjon av luftfartøy. Utfordringene identifiseres som regel på grunnlag av etablert kunnskap og vurderinger av kjente farer og risiko og kan være knyttet til konkrete faser av flyging eller ulike typer operasjon med luftfartøy. Operasjonelle temaer vil som oftest ta utgangspunkt i en konkret operasjonell tilstand eller aktivitet og adresserer spesifikke utfordringer relatert til denne tilstanden/aktiviteten.

Systemiske temaer 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.

Flysikkerhetsplanen inneholder i alt 32 temaer hvorav 26 har aktive leveranser, for to er leveranser planlagt og de fire siste temaene er nedprioritert.

Temaer

Systemiske temaer

Fatigue

Hva: Fatigue defineres som en fysiologisk tilstand av redusert mental eller fysisk yteevne som resultat av søvnmangel, forlenget våkenhet, døgnrytme eller arbeidsmengde som kan redusere et besetningsmedlems årvåkenhet eller evne til å sikkert operere et luftfartøy, eller til å gjennomføre sikkerhetsrelaterte oppgaver.

Piloter fremhever ofte at arbeidsbelastningen er så stor at tretthet eller fatigue anses som en mulig risiko for flysikkerhet. I tillegg har endringer i kollektivavtaler og ansettelsesforhold, både for kabin- og flybesetning, ført til betydelig lengre arbeidsdager de siste årene som kan være fatiguedrivende.

Status: Aktive leveranser

Referanser: Se [Norske flysikkerhetsresultater 2020](#) for mer informasjon.

Avhengigheter: n/a

Interessenter: Luftfartsselskaper, lufttrafikkjenesten, flyplasser

Samarbeidspartner(e): EASA

Leveranser	Tidsfrist	Status
Sikkerhetsformidling i form av seminarer, workshoper og informasjon om prosjekter i regi av Luftfartstilsynet.	n/a	Pågående

Risikobaserte systemrevisjoner rettet mot fatigue hos de store flyselskapene.	n/a	Pågående
Engasjement i EASAs arbeid relatert til fatigue.	n/a	Pågående
Avklare med EASA hvilke typer tilfeller av fatigue som skal rapporteres til myndigheten og informere norsk luftfart om dette.	2018	Fullført
Delta aktivt i kommende FTL regelverksarbeid	n/a	Regelverk utsatt, gjenopptas når relevant

Underrapportering i flymedisinsk sertifiseringsprosess

Hva: Flymedisinsk sertifisering har som formål å sikre at personer som utøver sikkerhetskritiske funksjoner i luftfarten er helsemessig skikket til å ivareta flysikkerheten. Ved søknad om legeattest signerer søkeren på at det er gitt korrekte og fullstendige opplysninger. Dersom flylegen avdekker at søkeren har tilbakeholdt vesentlig medisinsk informasjon skal legen varsle Luftfartstilsynet om forholdet.

Sertifiseringsprosessen bygger i stor grad på at man skal ha tillit til søkeren, men det er samtidig kjent at det tidvis forekommer tilfeller av underrapportering. Underrapportering av helseforhold som fører til feilaktig utstedelse av legeattest er ansett som en trussel for flysikkerheten.

Status: Aktive leveranser

Referanser: Se [Norske Flysikkerhetsresultater 2020](#) for mer informasjon.

Avhengigheter: n/a

Interessenter: Sertifikatinnehavere, luftfartsselskaper og lufttrafikkjentesten

Samarbeidspartner(e): De to første leveransene ble dekket av en [masteroppgave](#) ved Universitetet i Tromsø (i samarbeid med Luftfartstilsynet).

Leveranser	Tidsfrist	Status
Kartlegge hvordan innehaverne til legeattest opplever og erfarer flymedisinsk sertifisering.	2020	Fullført
Utrede underrapportering ved rusproblematikk.	2020	Fullført
Bevisstgjøre flylegene på risikoen for underrapportering.	n/a	Pågående
Kurs i samtaleteknikk for flylegene.	2017	Fullført
Reagere på enkelttilfeller av underrapportering og utstedte overtredelsesgebyr for tilbakeholdelse av medisinske opplysninger.	n/a	Kontinuerlig
Stille krav til operatører om å legge til rette for et pilotstøtteprogram.	2021	Fullført (under stadig utvikling)

		(Forordning (EU) nr. 965/2012, vedlegg IV (Part CAT), CAT.GEN.215)
Stille krav om at alle førstegangssøkere til legeattest klasse 1 (kommersiell flyging) skal testes for rusmidler og at flylegen skal gjøre en mer grundig vurdering av mental helse enn det som tidligere har vært praksis.	2019	Fullført (Forordning (EU) nr. 1178/2011 (Part-MED))

Passasjersikkerhet i ikke-kommersiell luftfart

Hva: Ikke-kommersiell luftfart omfatter i denne sammenheng privatflyging samt cost share-flyging (dvs. at kostnadene til den aktuelle flygningen deles mellom de som er med på flygningen).

Formålet med Luftfartstilsynets arbeid knyttet til sikkerhetstemaet er å sikre at passasjerer i ikke-kommersiell luftfart i tilstrekkelig grad er kjent med risikoen det innebærer.

Status: Aktive leveranser

Referanser: Se [Norske flysikkerhetsresultater 2020](#) for mer informasjon.

Avhengigheter: MST.0025 Improvement in the dissemination of safety messages, MST.0027 Promotion of safety culture in GA, Mangelfull planlegging og overvåking av privatflygningen

Interessenter: Aktører i ikke-kommersiell luftfart

Samarbeidspartner(e): n/a

Leveranser	Tidsfrist	Status
Annex II-regler skal stille krav om at fartøysjef skal informere passasjerer om risikoen i ikke-kommersiell luftfart	2021	Fullført
Lage retningslinjer for info til passasjerer: - Retningslinjer - Video - Årshjul for distribusjon	2021	Fullført
Påvirke EASA til å ta inn tilsvarende krav for EASA-godkjente verktøy	2021	Forslag spilt inn
Stille krav om at fartøysjef skal informere passasjerer om risikoen i ikke-kommersiell luftfart også for mikrollette luftfartøy	2022	Pågående

Mangelfull planlegging og overvåking av privatflygningen

Hva: Dette temaet omhandler privatflygeres utfordringer rundt navigasjon, drivstoffovervåking, terreng og hindringer, og nødlandinger. De fleste ulykker innen privatflyging er et resultat av flygeren har utført for dårlig forberedelser og planlegging før flyging. Det omfatter også flygerens evne til å tilpasse, omprioritere og endre planene underveis på grunn av skiftende omstendigheter under flyturen. Dette omfatter også det å ta rett operative beslutninger og prioritere arbeidsoppgaver som påvirker sikkerheten. Formålet med arbeidet er å gjøre flygere i bedre stand til å planlegge, prioritere og ta rett beslutninger under flyging.

Status: Aktive leveranser

Referanser:

- [Norske flysikkerhetsresultater 2020](#)
- [EASA Loss of control \(LOC-I\)](#)

Avhengigheter: MST.0025 Improvement in the dissemination of safety messages, MST.0027 Promotion of safety culture in GA, passasjersikkerhet i ikke-kommersiell luftfart, ADS-B tilleggstjenester

Interessenter: Flygere og lufttrafikkjenesten

Samarbeidspartner(e): GA-flysikkerhetsforum (NLF og Harald Krogs minnefond)

Leveranser	Tidsfrist	Status
Norges Luftsportforbund kampanje «takk for at». Plakater og nettartikler	2021	Pågående
Slik unngår vi «Runway incursion»	2022	Planlagt
Oppmerksomhet på instruktører og kontrollanter. Sikkerhetsbrev og nettkurs	2021	Pågående
Håndtering av spinn og steiling Webinar og video	2021	Fullført
Flyging om høsten Sikkerhetsbrev	2021	Fullført
Vinterflyging Webinar, digital veileder og nettartikkel, presentasjonsmal	2021	Pågående
Vinterflyging 2022	2022	Planlagt
På langtur i eget fly	2022	Planlagt
Risikovurdering i små operative organisasjoner Webinar, (digital veileder ferdig i 2021)	2022	Planlagt
Sikkerhet- og læringskultur Webinar	2022	Planlagt
Oppfriskningsseminar instruktører	2022	Planlagt
Mobil og nettbrett i cockpit – Hjelpemiddel eller trussel for flysikkerheten	2022	Planlagt
Threat and error management – Introduksjon	2022	Planlagt

EASAs Covid-19 risikoportefølje

Hva: Tiltak iverksatt med bakgrunn i EASAs Covid-19 risikoportefølje.

Status: Aktive leveranser

Referanser: [Review of Aviation Safety Issues Arising from the COVID-19 Pandemic](#)

Avhengigheter: MST.0028 Member States to establish and maintain a State Plan for Aviation Safety

Interessenter: Alle aktører i norsk luftfart og myndigheten

Samarbeidspartner(e): n/a

Leveranser	Tidsfrist	Status
Human factors og økonomi i selskapene skal være i fokus under tilsyn	n/a	Pågående

MST.0001 Member States to give priority to the work om SSPs

Hva: I implementeringen og opprettholdelsen av Norges flysikkerhetsprogrammet (SSP) skal staten:

- Sikre effektiv implementering av myndighetskrav og adressere svakheter i tilsynskapabiliteten, som en forutsetning for et effektivt SSP.
- Sikre effektiv koordinering mellom statlige myndigheter som har en rolle i flysikkerhetsstyringen.
- Sikre at inspektører har riktig kompetanse til å støtte evolusjonen mot risiko- og ytelsesbasert tilsyn.
- Sikre at retningslinjer og prosedyrer er tilpasset risiko- og ytelsesbasert tilsyn, inkludert en beskrivelse av hvordan et SMS blir akseptert og overvåket.
- Vurdere aspekter ved sivil-militær koordinering som er relevant for statlig flysikkerhetsstyring, med formål å identifisere hvor sivil-militær koordinering og samarbeid trenger å bli forbedret for å møte målene i SSP.
- Etablere retningslinjer og prosedyrer for å samle inn, analysere, dele og beskytte flysikkerhetsdata iht. forordning (EU) 376/2014.
- Etablere en prosess for å fastslå nasjonale SPI-er som adresserer utfall og prosess.
- Sikre at et forbedret SSP-dokument blir gjort tilgjengelig og deles med andre medlemsstater og EASA, sikre at SSP-dokumentet rulleres og at effektiviteten jevnlig vurderes.

Status: Aktive leveranser

Referanser: Se [Norges flysikkerhetsprogram](#)

Avhengigheter: MST.0028 Member States to establish and maintain a State Plan for Aviation Safety

Interessenter: Alle aktører i norsk luftfart

Samarbeidspartner(e): Samferdselsdepartementet og Statens havarikommisjon

Leveranser	Tidsfrist	Status
SSP-dokumentet er tilgjengeliggjort	n/a	Pågående
SSP er effektivt implementert	2025	Pågående
Luftfartsaktørenes ytelse i SMS	2020	Pågående
Gjennomføre en GAP-analyse for å se på grad av samsvar SSP	2023	Ikke påbegynt

MST.0002 Promotion of SMS

Hva: Medlemsstatene bør oppmuntre til implementering av sikkerhetsfremmende materiale utviklet av European Safety Promotion Network, SMICG og andre relevante informasjonskilder om sikkerhetsstyring.

Status: Ikke prioritert

Arbeid med dette har ikke vært spesifikt prioritert eller systematisert siden SMICG og deres leveranser ikke har vært lite kjent for Luftfartstilsynet. SMICG har utarbeidet relevant veiledningsmateriell som med fordel kunne vært distribuert til markedet. Vurdering av MST.0002 gjøres etter at mer informasjon er innhentet.

Referanser: n/a

Avhengigheter: n/a

Interessenter: Alle luftfartsaktører med krav om SMS

Samarbeidspartner(e): n/a

Leveranser	Tidsfrist	Status
------------	-----------	--------

[MST.0026 SMS assessment](#)

Hva: Det er allerede forpliktelser iht. SES ATM Performance Scheme om SMS-evaluering, men i tillegg skal medlemsstatene benytte seg av EASA-Management system Assessment verktøyet for å støtte risiko- og ytelsesbasert tilsyn. Medlemsstatene bør gi tilbakemelding til EASA om hvordan verktøyet brukes til standardisering og kontinuerlig forbedring av vurderingsverktøyet.

Medlemsstatene bør regelmessig informere EASA om statusen for overholdelse av SMS-krav og SMS-ytelse i sin bransje.

Status: Aktive leveranser

Referanser: n/a

Avhengigheter: n/a

Interessenter: Alle luftfartsaktører med krav om SMS

Samarbeidspartner(e): n/a

Leveranser	Tidsfrist	Status
Lage og ta i bruk risikoprofiler for aktørene det vi fører tilsyn med	n/a	Påbegynt
Opplæring av inspektører i bruk av risikoprofil	n/a	Fullført

[MST.0028 Member States to establish and maintain a State Plan for Aviation Safety](#)

Hva: EASAs medlemsstater bør sikre opprettholdelse og rullering av Nasjonal flysikkerhetsplan (SPAS). I SPAS skal medlemsstatene identifisere de områdene med høyest sikkerhetsrisiko i deres sivile flysikkerhetssystem, og finne nødvendige tiltak for å minske disse risikoene. SPAS bør og vurdere effektene av tiltakene.

Status: Aktive leveranser

Referanser: Se hele Nasjonal flysikkerhetsplan.

Avhengigheter: MST.0001 Member States to give priority to the work on SSPs, EASAs Covid-19 risikoprotefølge

Samarbeidspartner(e): n/a

Leveranser	Tidsfrist	Status
Årlig oppdatere SPAS som er tilgjengelig på våre nettsider	n/a	Kontinuerlig
Ta inn de pan-europeiske risikoområdene fra EPAS, så langt relevant for norsk luftfart	Q4 2022	Ikke påbegynt
Omtale eventuelle tiltak ifm. EASAs Covid-19 risikoportefølje	n/a	Pågående

MST.0030 Implementation of SESAR solutions aiming to reduce the risk of mid-air collision en-route and in terminal manoeuvring areas

Hva: Medlemsstatene skal, sammen med ANSP-er som er utpekt til å levere tjenester i berørt luftrom, evaluere behovene for å gjennomføre SESAR-løsninger relatert til forbedret «Short Term Conflict Alerts» (STCA)/ forbedrede sikkerhetsnett, som løsningene nr. 60 og nr. 69. Disse SESAR-løsningene, designet for å forbedre flysikkerheten, burde gjennomføres så langt det er formålstjenlig/mulig.

Status: Ikke prioritert

Basert på mottatte rapporter finnes det ingen holdepunkter for å hevde at det er behov for å forbedre STCA-systemet som norske ANSP-er benytter i TMA-er i Polaris FIR. MST-en prioriteres dermed ikke.

Referanser: ATM Masterplan Level 3 – Plan (2019): ATCO2.9 – Enhanced STCA for TMAs.

Avhengigheter: n/a

Interessenter: ANSP-er

Samarbeidspartner(e): n/a

Leveranser	Tidsfrist	Status
------------	-----------	--------

MST.0032 Oversight capabilities

Hva:

(a)Tilgjengelighet av personell i sertifiseringsprosesser

Medlemsstatene skal sørge for at tilstrekkelig personell er tilgjengelig for å ivareta oppgaver

(b) Tilsyn i alle sektorer

Medlemsstatene skal sørge for at gjeldende myndighetskrav overholdes i alle sektorer. Målet er å sikre at den enkelte organisasjons virksomhet blir behørig vurdert, kjent for relevante myndigheter og at disse aktivitetene er tilstrekkelig overvåket, enten med eller uten en avtalt overføring av tilsynsoppgaver.

Status: Aktive leveranser

Referanser: n/a

Avhengigheter: n/a

Interessenter: Alle aktører i norsk luftfart og myndigheten

Samarbeidspartner(e): n/a

Leveranser	Tidsfrist	Status
Etablere standardiserte prosedyrer for planlegging og gjennomføring av tilsyn.	n/a	Fullført
Kontinuerlig etablere tilsynsprogram, utføre samtidighetssjekk, vurdere ressurstilgang og gjøre nødvendige prioriteringer.	n/a	Kontinuerlig

MST.0033 Language proficiency requirements

Hva: Medlemsstatene skal dele erfaringer i fm. kravene om språkferdigheter, identifisere forbedringsområder for en ensartet og harmonisert implementering av krav om språkferdigheter.

Status: Aktive leveranser

Referanser: n/a

Avhengigheter: n/a

Interessenter: ATO-er, ANSP, treningsorganisasjoner, piloter, ATCO-er, AFISO-er, ELPAC

Samarbeidspartner(e): LAB – Eurocontrol

Leveranser	Tidsfrist	Status
Beste praksis: Flyeksaminatorer skal bedømme språket til piloter. Tilbakemeldinger fra markedet (operatører) er at dette er en passende metode. Det gir både en god balanse mellom ressursene som kreves for å utvikle og støtte prøvene. I tillegg til at det gir operatørene bedre kontroll over standarden på språk-nivået i selskapet.	n/a	Kontinuerlig
Bevisstgjøre flyeksaminatorer på viktigheten av språkkunnskaper og kommunikasjon som en sikkerhetsutfordring.	n/a	Kontinuerlig
ATCO og AFISO LAB-er er etablert for både AFISO og ATCO-er. Dedikerte språkbedømmere. Samarbeid Eurocontrol/ANSP. ELPAC-test akkreditert av ICAO som nå er i bruk også for AFIS.	n/a	Kontinuerlig

LAB/bedømmelse av språk inkludert som tema i tilsynsaktiviteter.		
Tilsyn av språkvurdering – forslag sendt til EASA for «Best Invention Strategy (BIS)-survey»	2021	BIS-forslag sendt til EASA

MST.0035 Oversight capabilities/ focus area: fraud cases in Part-147

Hva: Luftfartstilsynet fører tilsyn med Part-147 Maintenance Training Organisation (MTO). Som en del av tilsyn er vi til stede under eksamener for å kunne avdekke eksamensorientert læring. Per dags dato har vi ikke avdekket noen tilfeller med juks under norske eksamener. Det er heller ikke blitt rapportert om noen tilfeller med juks fra MTO-ene til myndigheten.

I forbindelse med denne MST-en vil Luftfartstilsynet ha større oppmerksomhet på eksamensorientert læring, hvor bruken av treningsoppgaver innen ATA/moduler vil bli sammenlignet med den fullførte eksamenen. Vi har i 2021 startet prosessen med stikkprøver av treningsoppgaver, hvor disse sammenlignes med de fullførte eksamenen ved MTO-en. Vi vil også ta tilfeldige prøver av treningsoppgaver gitt til studentene ved MTO-ene, og andre kandidater som ikke er til stede på kurset, men gjennomfører eksamen som en privat person utenfor MTO-en.

Status: Aktive leveranser

Referanser: AMC 147.B.120(a)2

Avhengigheter: n/a

Interessenter: Vedlikeholdsorganisasjoner

Samarbeidspartner(e): Det blir delt erfaringer med luftfartsmyndighetene i de andre nordiske landene.

Leveranser	Tidsfrist	Status
Oppdatere Luftfartstilsynets interne prosedyre for Part-147 til å også inkludere sjekk av treningsoppgaver vs. eksamensoppgaver i ATA/moduler under tilsyn.	15.12.2021	Pågående
Informere inspektører på Part-147 om at det blir endringer i prosedyren og innholdet i tilsyn i 2022.	12.11.2021	Fullført

MST.0036 PPL/LAPL learning objectives in the Meteorological Information part of the PPL/LAPL syllabus

Hva: Medlemslandene bør utvikle proporsjonale læringsmål for den delen av pensum for PPL/LAPL som tar for seg meteorologisk informasjon.

Status: Ikke prioritert

I eksisterende pensumliste eksisterer punkter som dekker bakkebasert værradar, meteorologiske satellittbilder og modeller for å forutse vær. Luftfartstilsynets vurdering er at dette er presist nok til å kunne utarbeide spørsmål til eksamen. Luftfartstilsynet mener det vil være uheldig å spesifisere pensumlisten for mye da pensumlisten er felles for alle medlemslandene i EASA. Dersom ett land gjør pensumlisten for detaljert kan dette være uheldig overfor andre land som vektlegger andre ting i sin pensumliste. Luftfartstilsynets PPL-eksamen dekker hele pensum og følger ikke en felleseuropeisk spørsmålsbank slik ATPL-eksamen gjør. Dette innebærer at Luftfartstilsynets eksamen kan avvike fra andre land. For en flyger under utdanning til PPL i Norge vil vektlegging av norske forhold kunne være avgjørende. Fleksibiliteten som ligger i pensum og eksamen i dag er derfor akseptabel for å kunne opprettholde tilstrekkelig flysikkerhet på dette området.

Referanser: AMC1 FCL.210; FCL.215.

Avhengigheter: n/a

Interessenter: ATO, DTO, privatflygere

Samarbeidspartnere: EASA

Leveranser	Tidsfrist	Status
------------	-----------	--------

MST.0037 [Foster a common understanding and oversight of Human Factors \(HF\)](#)

Hva: Sikre at Luftfartstilsynets HF-strategi og prosesser er i samsvar med gjeldende HF-innsikter som beskrevet i ICAO Doc 10151 (Manual on Human Performance (HP) for Regulators), First Edition, 2021 og påfølgende utgaver.

Status: Ikke påbegynt

Referanser: ICAO Doc 10151, ICAO Doc 9859 (ICAO Safety Management Manual), EASA BIS 'Human Factors competence for regulatory staff', Norges flysikkerhetsprogram, Systemic Thinking for Policy Making (OECD)

Avhengigheter: n/a

Interessenter: Myndigheten

Leveranser	Tidsfrist	Status
Utarbeide en HF-strategi for Luftfartstilsynet	31.12.23	Ikke påbegynt
Formalisere HF-funksjonen i Luftfartstilsynet	31.12.22	Ikke påbegynt
Identifisere relevante regelverkskrav knyttet til HF	31.12.22	Ikke påbegynt
Identifisere HF-kompetansebehov hos ansatte i Luftfartstilsynet	31.12.22	Ikke påbegynt
Identifisere HF-kursbehov hos ansatte i Luftfartstilsynet	31.12.22	Ikke påbegynt
Identifisere HF-grensesnittene i samspillet mellom SSP og SMS	31.12.22	Ikke påbegynt

Operasjonelle temaer

GNSS-forstyrrelser

Hva: GNSS står for «Global Navigation Satellite Systems» og er en samlebetegnelse for satellittbaserte navigasjons- og posisjoneringssystemer med global dekning. Forstyrrelser av GNSS-signaler kan oppstå på grunn av naturfenomener, men også på grunn av vilde eller utilsiktede handlinger. Luftfartstilsynet opplever at aktørene i luftfarten er mer oppmerksomme på GNSS-forstyrrelser nå enn tidligere, og har de siste årene mottatt flere rapporter om dette.

Status: Aktive leveranser

Referanser: Se [Norske flysikkerhetsresultater 2020](#) for mer informasjon.

Avhengigheter: n/a

Interessenter: Luftfartsselskaper, lufttrafikkjenesten

Samarbeidspartner(e): Samordningsforum for GNSS

Leveranser	Tidsfrist	Status
Etablere en varslingsrutine slik at flere aktører mottar varslingsmelding når Luftfartstilsynet får melding om GNSS-forstyrrelser.	2020	Fullført
Delta i Samordningsforum for GNSS.	n/a	Pågående

Rullebaneinntrengning

Hva: Rullebaneinntrengning er tilstedeværelsen av et luftfartøy, et kjøretøy eller en person på en aktiv rullebane eller dens beskyttende områder som ikke skal være der. Dette skjer enten fordi noen har entret rullebanen uten gyldig klarering, eller fordi lufttrafikkjenesten feilaktig har klarert noen til å entre rullebanen.

Luftfartstilsynet har sett en viss økning i de mest alvorlige rullebaneinntrengningene, og skadepotensialet er stort dersom en rullebaneinntrengning skulle føre til et sammenstøt med et (annet) luftfartøy.

Status: Aktive leveranser

Referanser: Se [Norske flysikkerhetsresultater 2020](#) for mer informasjon.

Avhengigheter: MST.0028 Member States to give priority to the work on SSPs, MST.0029 Implementation of SESAR runway solutions, EAPPRI

Interessenter: Luftfartsselskaper, lufttrafikkjenesten, flyplasser

Samarbeidspartner(e): Avinor AS og Avinor Flysikring AS

Leveranser	Tidsfrist	Status
Fastslå definisjon som skal benyttes av eller parter, herunder hjelpekriterier.	Januar 2022	Pågående
Kartlegge status for EAPPRI-anbefalinger, herunder hva som er tatt inn som krav i relevante regelverk.	Februar 2022	Pågående

Inkludere flere samarbeidspartnere samt å knytte arbeidet til GA-flysikkerhetsforum.	Januar 2022	Pågående
Gjennomføre en nasjonal kampanje for å kartlegge at all infrastruktur og alle prosedyrer relatert til rullebaneinntrengning er i samsvar med ICAO- og EASA-krav samt EAPPRI-anbefalinger.	2022	Ikke startet, følger av kartlegging i aktivitet nr. 2.
Gjennomføre kampanjer for å høyne bevisstheten om rullebaneinntrengning blant de ulike aktørene.	2020 2022	Delvis gjennomført, ble avbrutt av Covid-19. Mål om å gjenoppta denne.

Farlig gods

Hva: Farlig gods i luftfarten er definert som gjenstander, varer, artikler og stoffer (substanser) som kan medføre risiko for helse, sikkerhet eller eiendom under transport i et luftfartøy. Frakt av farlig gods reguleres av både nasjonale forskrifter og internasjonale regelverk og sikkerhetskrav. Luftfartstilsynet er kjent med at det stadig kommer nye produkter som inneholder komponenter som defineres som farlig gods, og spesielt litiumbatterier er en utfordring.

Sikkerhetstemaet er avgrenset til farlig gods i safety-sammenheng, altså å unngå uønskede hendelser som følge av utilsiktede handlinger og situasjoner og redusere konsekvensene dersom det likevel skulle finne sted.

Status: Aktive leveranser

Referanser: Se [Norske flysikkerhetsresultater 2020](#) for mer informasjon.

Avhengigheter: n/a

Interessenter: Luftfartsselskaper, flyplasser, handlingselskaper og sikkerhetskontroll

Samarbeidspartner(e): Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap

Leveranser	Tidsfrist	Status
Kartlegge tilstanden innenfor farlig gods i norsk luftfart	2019	Fullført
Luftfartstilsynet deltar i en europeisk ekspertgruppe for farlig gods	n/a	Pågående
Revidere forskrift om farlig gods	2022	Pågående
Innlemmelse i EØS-avtalen av ny EASA basisforordning. Bakketjenester er tatt inn i virkeområdet for forordningen	2022	Pågående

Tap av kontroll innen privatflyging

Hva: Tap av kontroll under flyging (Loss of Control Inflight, LOC-I) er tap av kontroll over luftfartøyet eller avvik fra den manøveren flygeren hadde planlagt å utføre. LOC-I-ulykker oppstår ofte i tilfeller der flygeren ikke klarer å unngå eller håndtere steiling eller mister kontroll der luftfartøyet har en uvanlig flygestilling. Steiling og utilsiktet, uvanlig flygestilling skyldes gjerne dårlig energihåndtering og upresis kontroll av luftfartøyet flygestilling. Også faktorer som for eksempel ising, nedbør, turbulens, vindskjær, strukturell svikt, tap av visuelle referanser, overlastet luftfartøyet kan alene eller i kombinasjon bidra til tap av kontroll. Formålet er gjøre flygere i bedre stand til å beholde kontrollen under flyging.

Status: Aktive leveranser

Referanser:

- [Norske flysikkerhetsresultater 2020](#)
- [EASA Loss of control \(LOC-I\)](#)

Avhengigheter: MST.0025 Improvement in the dissemination of safety messages, MST.0027 Promotion of safety culture in GA

Interessenter: Flygere og lufttrafikktenesten

Samarbeidspartner(e): GA-flysikkerhetsforum (NLF og Harald Krogs minnefond)

Leveranser	Tidsfrist	Status
Vinterflyging Webinar, digital veileder og nettartikkel, presentasjonsmal	2021	Pågående
Norges Luftsportforbund kampanje «tak for at». Plakater og nettartikler	2021	Pågående
Oppmerksomhet på instruktører og kontrollanter. Sikkerhetsbrev og nettkurs	2021	Pågående
Trening og sertifikater Sikkerhetsbrev, Facebook og nettartikkel	2021	Pågående
Håndtering av spinn og steiling Webinar og video	2021	Fullført
Flyging om høsten Sikkerhetsbrev	2021	Fullført
Vinterflyging 2022	2022	Planlagt
Oppfriskningsseminar for instruktører	2022	Planlagt
Mobil og nettbrett i cockpit – Hjelpemiddel eller trussel for flysikkerheten	2022	Planlagt
Threat and error management – Introduksjon	2022	Foreslått
Utilsiktet flyging IFR – Farer og løsninger	2022	Foreslått

Kollisjon i luften

Hva: I luftfarten finnes det mange barrierer for å hindre sammenstøt mellom luftfartøy i luften. Dessverre viser det seg at disse barrierene til tider svikter. Vanligvis er flyging i kontrollert luftrom uten tillatelse og avvik fra tildelt høyde årsaken til at minimumsavstanden mellom luftfartøyene ikke opprettholdes. Arbeidet med å redusere sannsynligheten for kollisjon i luften er en kompleks

og en pågående utfordring for alle operatører som flyr i både kontrollert og ikke-kontrollert luftrom. Formålet med Luftfartstilsynets arbeid knyttet til sikkerhetstemaet er å redusere sannsynligheten for sammenstøt mellom luftfartøy.

Status: Aktive leveranser

Referanser:

- [Norske flysikkerhetsresultater 2020](#)
- EPAS 2021-2026 (SPT.0119, SPT.0120)
- [Skybrary](#)

Avhengigheter: BIS «Airborne collision risk», RMT.0690, RMT.0230, RMT.0519, RES.0021, RES.0031, RES.0032. MST.0025 Improvement of the dissemination of safety messages, MST.0027 Promotion of safety culture in GA og ADS-B tilleggstjenester

Interessenter: Flygere og lufttrafikkjenesten

Samarbeidspartner(e): GA-flysikkerhetsforum

Leveranser	Tidsfrist	Status
Norges Luftsportforbund kampanje «takk for at». Plakater og nettartikler	2021	Pågående
EASA promoting iConspcuity	2022	Planlagt
Oppmerksomhet på instruktører og kontrollanter. Sikkerhetsbrev og nettkurs	2021	Pågående
Flyging om høsten Sikkerhetsbrev	2021	Fullført
Vinterflyging Webinar, digital veileder og nettartikkel, presentasjonsmal	2021	Pågående
Vinterflyging 2022	2022	Planlagt
Formasjonsflyging	2022	Planlagt
Risikovurdering i små operative organisasjoner Webinar, (digital veileder ferdig i 2021)	2022	Planlagt
VFR-innflyging – Sikkerhetskveld på nett	2021	Gjennomført
Mobil og nettbrett i cockpit – Hjelpemiddel eller trussel for flysikkerheten	2022	Planlagt
Kommunikasjon – Slik bruker du radio	2022	Planlagt
Etablering av GA-flysikkerhetsforum samarbeidsgruppe for airspace infringement	2022	Planlagt

Dårlig håndtering av vær

Hva: Flying med småfly foregår i høy grad etter de visuelle flygereglene. Mange flygere har kun sertifikat/rettighet til å fly under visuelle forhold (Visual Meteorological Conditions) og luftfartøylene er i de fleste tilfellene kun utrustet for visuell flyging. Været er en viktig medvirkende årsak til GA-ulykker. Dette er ofte knyttet til at piloter undervurderer risikoen for endrede værforhold før avgang og under flyturen. Håndtering av dårlig vær kan øke pilotens arbeidsmengde og påvirke situasjonsforståelse og manøvrering av luftfartøyet. Et kjent fenomen er også flygere som fortsetter å fly under stadig forverrende værforhold og som til slutt ender opp i en kritisk situasjon med få eller ingen alternative utveier. Formålet med Luftfartstilsynets arbeid knyttet

til sikkerhetstemaet er å gjøre flygere i bedre stand til å håndtere dårlig værforhold og redusere slike tilfeller.

Status: Aktive leveranser

Referanser:

- [Norske flysikkerhetsresultater 2020](#)
- EPAS 2021-2026 (SPT.0087, SPT.0088, SPT.0114)

Avhengigheter: RMT.0677, MST.0036 PPL/LAPL learning objectives in the Meteorological Information part of the PPL/LAPL syllabus og ADS-B tilleggstenester

Interessenter: Flygere og lufttrafikktenesten

Samarbeidspartner(e): GA-flysikkerhetsforum

Leveranser	Tidsfrist	Status
Norges Luftsportforbund kampanje «takkt for at». Plakater og nettartikler	2021	Pågående
Planlegging av langturer	2022	Planlagt
Flyging om høsten Sikkerhetsbrev	2021	Gjennomført
Vinterflyging Webinar, digital veileder og nettartikkel, presentasjonsmal	2021	Pågående
Vinterflyging 2022	2022	Planlagt
Formasjonsflyging	2022	Planlagt
Risikovurdering i små operative organisasjoner Webinar, (digital veileder ferdig i 2021)	2022	Planlagt
VFR-guiden	2021	Pågående
GA-konferansen	2022	Planlagt
Oppfriskningsseminar instruktører	2022	Planlagt
Threat and error management – Introduksjon	2022	Planlagt
Mobil og nettbrett I cockpit – Hjelpemiddel eller trussel for flysikkerheten	2022	Planlagt
Understøtte EASAs Safety Promotion rundt innføringen av BIR	2022	Planlagt

ADS-B tilleggstenester

Hva: «Automatic Dependent Surveillance-Broadcast» (ADS-B) er en overvåkningsteknologi hvor luftfartøyetts posisjon blir angitt via stelletnavigasjon eller andre sensorer og periodisk formidlet til andre luftfartsaktører. Systemets datalink kan brukes til å sende vær- og trafikkdata til fartøy i luften.

Status: Aktive leveranser

Referanser: n/a

Avhengigheter: n/a

Interessenter: Alle luftfartsaktører

Samarbeidspartner(e): Meteorologisk institutt og Avinor Flysikring AS

Leveranser	Tidsfrist	Status
Sette opp to ADS-B prøvesendere	2022	Påbegynt
Ved vellykket prøveprosjekt: Sette ut ADS-B-sendere i Norge	2024	Ikke påbegynt
ADS-B gjøres obligatorisk i kontrollert luftrom fra 2030	2030	Ikke påbegynt

MST.0003 Member States should maintain a regular dialogue with their national aircraft operators on flight data monitoring programs

Hva:

- Gjøre de berørte fagpersonene oppmerksomme på det europeiske operatørforumet om FDM (EOFDM): Medlemsstatene skal publisere på sin nettside, som en del av SMS-relatert informasjon, generell informasjon om EOFDM-aktiviteter. Medlemsstatene bør organisere et informasjonsarrangement for å presentere EOFDM-dokumenter for god praksis for sine CAT-operatører. Sikkerhetsledere og FDM-programledere for alle berørte operatører bør inviteres.
- Fremme god «Flight Data Monitoring» (FDM)-praksis: Medlemsstater som har ti eller flere operatører som kjører et FDM-program bør organisere en workshop dedikert til EOFDM-dokumenter om god praksis med FDM-spesialistene hos disse operatørene.

Status: Ikke påbegynt

Referanser: [European Operators Flight Data Monitoring Forum \(EOFDM\)](#)

Avhengigheter: n/a

Interessenter: Kommersielle flyoperatører

Samarbeidspartnere: n/a

Leveranser	Tidsfrist	Status
Publisere generell informasjon om EOFDM-aktiviteter på Luftfartstilsynet.no	Q2 2022	Ikke påbegynt

MST.0015 Helicopter safety events

Hva: EASAs medlemsstater bør i samarbeid med representanter fra bransjen organisere årlige sikkerhetsmøter. Materiale for sikkerhetsformidling bør promoveres.

Status: Aktive leveranser

Referanser: Se informasjon om [sikkerhetsformidling](#).

Avhengigheter: n/a

Interessenter: Helikopteroperatører

Samarbeidspartner(e): n/a

Leveranser	Tidsfrist	Status
Avholde jevnlige møter i Flysikkerhetsforum for operatører av innlandshelikoptre (FsF)	n/a	Kontinuerlig
Avholde jevnlige møter i Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel (SF)	n/a	Kontinuerlig
Avholde jevnlige møter i Samarbeidsforum innlandshelikopter (SFI)	n/a	Kontinuerlig

MST.0019 Better understanding of operators' governance structure

Hva: Medlemsstatene bør fremme en grundig forståelse av operatørenes styringsstruktur. Dette bør særlig gjelde innenfor konsernets virksomhet.

Aspekter som skal vurderes inkluderer:

- Utstrakt bruk av outsourcing,
- innflytelsen fra finansielle interessenter, og
- kontrollerende ledelsespersonell, der slikt personell befinner seg utenfor godkjenningsskillet.

Status: Ikke prioritert

Dette er ikke en prioritert oppgave nå av to årsaker. For det første er Luftfartstilsynet allerede godt kjent med problematikken og har etablert mekanismer for å ivareta dette, med definerte grenseoppganger for hva som er akseptabelt og hva som er uakseptabelt. For det andre eksisterer det ikke lenger slike AOC-grupper i Luftfartstilsynets tilsynsportefølje for fly. Det eksisterer til en viss grad innen offshore helikopter uten at dette er særs problematisk slik tilstanden er nå.

Vi er kjent med at sterke finansielle interessenter kan ha usunn eller uakseptabel innflytelse over selskapets operative ledelse, og er kontinuerlig på vakt etter tegn som indikerer slik innblanding. I og med at disse rutinene allerede er etablert blir det ikke prioritert ytterligere ressurser til dette.

Referanser: n/a

Avhengigheter: n/a

Interessenter: AOC- og NCC-operatører

Samarbeidspartner(e): n/a

Leveranser	Tidsfrist	Status
------------	-----------	--------

MST.0024 Loss of separation between civil and military aircraft

Hva: Flere medlemsstater i EU har rapportert en økning i tap av atskillelse mellom sivile og militære luftfartøy. Økningen er særlig merkbar i tilfeller der ikke-samarbeidsvillige militære flygninger opererer i internasjonalt luftrom – «over the High Seas». Den europeiske kommisjonen har derfor gitt EASA mandat til å gjennomføre en teknisk analyse av rapporterte hendelser. Denne analysen har identifisert en rekke anbefalinger for medlemsstatene:

- Anerkjennelse og fullt ut implementere ICAO circular 330
- Koordinere for å utvikle, harmonisere og publisere operasjonelle krav og instruksjoner for statsluftfart for å sikre at «due regard» for sivile luftfartøy alltid opprettholdes
- Støtte utviklingen og harmoniseringen av sivil-militære koordineringsprosedyrer for ATM på EU-nivå
- Rapportere relevante hendelser til EASA
- Gjøre primærradardata som er innhentet i militære enheter tilgjengelig for sivile ATC-enheter. Dette tiltaket skal sikre at medlemsstatene følger opp anbefalingene og leverer tilbakemeldinger på implementeringen.

Status: Aktive leveranser

Referanser: ICAO circular 330, som er ventet å bli erstattet av ICAO Doc 10088 «Manual on Civil/Military Cooperation in Air Traffic Management»

Avhengigheter: MST.0001 Member states to give priority to the work on SSPs

Interessenter: Kommersielle luftfartsaktører

Samarbeidspartner(e): Forsvaret og ANSP'er

Leveranser	Tidsfrist	Status
Gyldig AMC-prosedyre	n/a	Fullført
Innføre 2150/2005 i norsk rett	n/a	Fullført
Rapportere hendelser til EASA	n/a	Kontinuerlig
Gjøre primærradardata som er innhentet i militære enheter tilgjengelig for sivile ATC-enheter	n/a	Luftfartstilsynet vurderer at dette tiltaket forutsetter at det finnes militære lufttrafikkjenesteenheter. Dette er ikke tilfelle i Norge, og radardata fra Forsvaret har ikke en kvalitet som er forenlig med å introdusere i sivile systemer

MST.0025 Improvement in the dissemination of safety messages

Hva: Medlemsland bør forbedre formidlingen av «safety promotion» og treningsmateriale fra myndigheten gjennom blant annet sikkerhets-workshops.

Status: Aktive leveranser

Temaet dekkes gjennom følgende sikkerhetstemaer:

- Mangelfull planlegging og overvåking
- Tap av kontroll
- Kollisjon i lufta

MST. 0027 Promotion of safety culture in GA

Hva: Sikre at Luftfartstilsynet legger til rette for en positiv utvikling av sikkerhetskultur innenfor segmentet GA (privatflyging), inklusiv en styrket forankring av rettferdighetskultur (just culture).

Status: Aktive leveranser

Referanser: ICAO Doc 10151 (Manual on Human Performance (HP) for Regulators) First Edition 2021, Norges flysikkerhetsprogram, EASA Annual Safety Review 2021

Avhengigheter: n/a

Interessenter: Myndigheten, aktører innen privatflyging

Leveranser	Tidsfrist	Status
Definere begrepet «sikkerhetskultur»	31.12.22	Ikke påbegynt
Identifisere faktorer som påvirker sikkerhetskulturen i GA	31.12.22	Ikke påbegynt
Kartlegge rapporteringskulturen i GA-miljøet	31.12.23	Ikke påbegynt
Identifisere muligheter for å introdusere «threat and error management» i GA-sektoren	31.12.22	Påbegynt
Promotere sikkerhetskultur i GA-miljøet gjennom bl.a. workshops og konferanser	31.12.23	Ikke påbegynt
Identifisere styrker og svakheter i sikkerhetskulturen i GA-sektoren	31.12.23	Ikke påbegynt
Identifisere muligheter og begrensninger for å påvirke sikkerhetskulturen i GA-sektoren	31.12.22	Ikke påbegynt

MST.0029 Implementation of SESAR runway solutions

Hva: Medlemsstatene skal, sammen med ADR-er og ANSP-er evaluere behovene for å gjennomføre SESAR-løsninger relatert til «ground situational awareness, airport safety net vehicles and enhanced airport safety nets».

Status: Aktive leveranser

Referanser: n/a

Avhengigheter: n/a

Interessenter: ADR-er, ANSP-er og AOC-holdere

Samarbeidspartner(e): Avinor AS

Leveranser	Tidsfrist	Status
Temaet skal prioriteres eksklusivt i ekstraordinært møte	29.11.21	Fullført
Arbeidsgruppe etableres i samarbeid med Avinor AS, der bl.a. implementering av SESAR solutions (solutions #01, #02, #04, #26, #47, #48, #70) vurderes	31.01.22	Pågående

Dette emnet vil bli diskutert i flytryggingsmøter både internt i Avinor og ved det årlige flytryggingsmøte hvor alle relevante aktører blir invitert til å delta.	12.12.22	Pågående
---	----------	----------

MST.0031 Implementation of SESAR solutions aiming to facilitate safe instrument flight rules operations

Hva: Medlemstatene skal sammen med aktuelle ANSP-er og Prosedyredesign evaluere mulighetene for å etablere et nettverk av low-level IFR-ruter i sitt luftrom for å fasilitere sikre helikopteroperasjoner.

Status: Aktive leveranser

Referanser: n/a

Avhengigheter: ICAO Doc 8168 Vol II, Prosjektet: Siste del - fullført design og godkjenning for foreslåtte ruter i Øst-Finnmark

Interessenter: ANSP, Prosedyredesign, Luftambulansetjenesten HF, HEMS, SAR and Police Helicopter Operators, Forsvaret

Samarbeidspartner(e): Luftambulansetjenesten HF, NLA, Politiet, Luftforsvaret og ANSP-er

Leveranser	Tidsfrist	Status
Mottatt prosedyredokumentasjon og Flight Validation Report fra Avinor Prosedyredesign	2017	Fullført
Bekreftet koordinering med Forsvaret	2017	Fullført
EILAT for Helikopter LL IFR godkjent fra Luftfartstilsynet	2017	Fullført
Publisert første gang med AIP SUP 22/16	n/a	Fullført
Nye ruter i Øst-Finnmark mottatt fra Avinor prosedyredesign	2021	Fullført
Publisering Øst-Finnmark AIRAC	02.12.2021	Avventer Flight validering og godkjenning Luftfartstilsynet

MST.0034 Oversight capabilities/focus area: Flight time specification schemes

Hva: Medlemsstatene skal sikre at luftfartsmyndighetene har den nødvendige kompetansen til å godkjenne og føre tilsyn med operatørenes flygetidsspesifikasjonsordninger; spesielt de som inkluderer risikostyring av fatigue (utmattelse).

Luftfartsmyndighetene bør ha oppmerksomhet på verifisering av effektiv implementering av prosesser etablert for å møte operatørenes ansvarskrav, og for å sikre en adekvat håndtering av utmattelsesrisiko. Luftfartsmyndighetene bør vurdere det sistnevnte når de utfører revisjoner av operatørenes styringssystem.

Tilbakemeldinger fra stater om gjennomføringen av denne handlingen innhentes vanligvis via EASAs standardiseringsaktiviteter.

Status: Aktive leveranser

Referanser: [European Operators Flight Data Monitoring forum \(EOFDM\)](#)

Interessenter: Myndigheten og kommersielle flyoperatører

Samarbeidspartnere: n/a

Leveranser	Tidsfrist	Status
Luftfartstilsynet skal ivareta flytidsspesifikasjonsordninger ifm. tilsynsaktivitet av gjeldende kommersielle flyaktører	n/a	Kontinuerlig

MST.0038 Airspace complexity and traffic congestion

Hva: Staten bør vurdere kompleksitet i luftrommet og trafikk tetthet som relevante safety-faktorer i luftromsendringer som påvirker ikke-kontrollert trafikk, inkludert endringer langs internasjonale grenser.

Status: Aktive leveranser

Referanser: BSL G 2-1

European Action Plan for Airspace Infringement Risk Reduction (EAPAIRR)

Avhengigheter: n/a

Interessenter: Lufttrafikk tjenesten og aktører innen privatflyging

Samarbeidspartner(e): NLF, Avinor Flysikring

Leveranser	Tidsfrist	Status
BSL G 2-1 oppdateres for å ivareta krav om at kompleksitet, herunder trafikk tetthet, ivaretas ved valg av type lufttrafikk tjeneste	Q1 2022	Utkast til forskrift er på ekstern høring.
Airspace Infringement er en identifisert flysikkerhetsutfordring og et potensielt sikkerhetstema som er meldt til Luftfartstilsynets interne prosess for risikostyring av flysikkerheten	2022	Pågående
Luftrommet over Østlandet: 1. Politiets Helikoptertjeneste har søkt om RMZ over nytt beredskapssenter på Taraldrud 2. I tillegg vurderes mulige tiltak over Oslo (i G-luftrom) mht. mengde og kompleksitet av trafikk i området. Dette må sees opp mot implementering av U-space	2022	1. Søknaden behandles Q4 2021/Q1 2022 2. Problemstillingene kartlegges i regi av FUA/UTM RE for å vurdere mulige tiltak

