

Vår ref.
22/06021-10

Vår dato:
08.12.2022

Deres ref.

Deres dato:

Vår saksbehandler:
Joachim Rønnevik

Nasjonal transportplan 2025-2036 – svar på oppdrag om flysikkerhet

Viser til utredningsoppdraget kap. 8.3 Transportsikkerhet. I det følgende gjøres det rede for flysikkerhet. Luftfartstilsynet har bidratt i besvarelsen av oppdraget.

Flysikkerhet

Flysikkerhetsarbeidet er et resultat av alle aktørers og de nasjonale og internasjonale myndigheters systemer og aktiviteter. Risikostyring («safety risk management») og samhandling blir stadig viktigere for å opprettholde og forbedre flysikkerheten. Risikostyring handler om å identifisere de områdene der det er størst behov for å gjøre forbedringer, identifisere hvilke tiltak som er nødvendige og verifisere at tiltakene hadde den tiltenkte effekten.

Hovedformålet med flysikkerhetsarbeidet er å unngå tap av menneskeliv. De overordnede flysikkerhetsmålene for perioden 2017-26 framgår av Norges flysikkerhetsprogram¹. Flysikkerhetsstatistikken utvikler seg fortsatt i positiv retning, og det er ingen indikasjoner på at pandemien har endret på dette.

Det har ikke vært noen ruteflyulykker med dødelig utgang i norsk luftfart siden 2006. Den skjedde med et utenlandsk flyselskap og inngår dermed ikke i de norske flysikkerhetsmålene. Siste ruteflyulykke med norsk selskap skjedde i 1993. For årene 2017-2021 var flysikkerhetsmålet for tunge, kommersielle fly at ulykkesfrekvensen skulle reduseres til under to ulykker per en million flygninger, og resultatet var godt innenfor målet med en ulykkesfrekvens på 1,2. Ruteflyging inngikk i gruppen tunge, kommersielle fly. Ifølge europeisk statistikk (EASA) varierte ulykkesfrekvensen for tilsvarende gruppe mellom 1,1 og 2,8 i årene 2017-2021 for EASA-landene sett under ett. (Storbritannia er ikke med i statistikken.)

Innen offshore helikopter anses sikkerhetsnivået å være svært høyt. Det er fastsatt nasjonalt regelverk for helikopteroperasjoner på norsk kontinentalsokkel. I denne sektoren har det vært mange år uten ulykker, men det er likevel risiko knyttet til operasjonene. I 2016 opplevde sektoren to ulykker, og i den ene av dem omkom 13 personer. Samarbeidsforum for helikoptersikkerhet på norsk sokkel jobber for å bedre sikkerheten. Forumet er sammensatt av fagforeninger, arbeidsgiverorganisasjoner, myndigheter og aktører og baserer sitt arbeid på sikkerhetsstudier.

Innlands helikopter hadde fem ganger så høy ulykkesfrekvens i perioden 2017-2021 som tunge, kommersielle fly. Dette er likevel en forbedring fra tidligere. Også for denne sektoren er det egne

¹ [Norges flysikkerhetsprogram \(luftfartstilsynet.no\)](https://luftfartstilsynet.no)

forum der fagforeninger, myndigheter og aktører samarbeider for å håndtere utfordringer og dermed forbedre sikkerheten.

Lufftarmsmarkedet er i betydelig endring etter pandemien, og det kan bli vesentlige endringer i aktørbildet over tid. Forhold som påvirker sikkerhetsnivået i markedene er blant annet i hvilken grad regelverkene er tilpasset nye forretningsmodeller og nye konsepter, hvilket erfaringsnivå nye markedsaktører har, hvor raskt organisasjoner absorberer endringer, og om aktørene har rett kompetanse i alle ledd.

Ny teknologi introduseres blant annet for å bedre flysikkerheten. Digitalisering og kunstig intelligens vil kunne tas i bruk for å øke effektiviteten i sikkerhetsarbeidet i luftfarten. Utviklingen i luftfarten medfører at luftfartsmyndighetene må arbeide på nye måter som krever ny kompetanse og samarbeid mot aktører man tidligere ikke har samhandlet med.

Samferdselsdepartementet, Luftfartstilsynet og Statens havarikommisjon er de sentrale luftfartsmyndighetene for sivil luftfart i Norge. Det nasjonale flysikkerhetsarbeidet er forankret i FNs luftfartsorganisasjon ICAO (International Civil Aviation Organization), samt European Union Aviation Safety Agency (EASA) EUs byrå for flysikkerhet.

Avinor har ansvar for 43 lufthavner og flysikringstjenestene for sivil og militær luftfart. Sikkerhet har høyeste prioritet i Avinor og konsernets mål er å prioritere sikker og stabil drift med en risikobasert tilnærming.

Avinor har i løpet av 2022 intensivert arbeidet mot å sikre luftfarten for negativ påvirkning av økt bruk av droner i luftfarten. Uautorisert dronebruk ved og rundt lufthavner har økt etter hvert som antallet droner samfunnet øker. Det har vært flere hendelser hvor flygende personell eller andre har rapportert inn observasjoner i nærheten av fly. Trafikkstabiliteten påvirkes negativt, og det oppstår usikkerhet rundt hvile fartøy som til enhver tid er i aktuelt luftrom. Avinor intensiverer sitt arbeid for å detektere droner i nærheten til våre lufthavner. Ved å etablere deteksjonssystemer, samt drifte registreringssystemer for lovlig dronetrafikk utvikles det en betydelig økt innsikt i hvilken luftaktivitet som foregår. Dette bidrar til økt stabilitet og sikkerhet ved å understøtte beslutningstaking i trafikkstyringen. Avinor vil fortsette aktiviteten for å legge til rette for lovlig bruk av droner og opprettholdelse av nødvendig deteksjonskapasitet på sine enheter.

Dokumentet er godkjent, og krever ikke en digital signatur.