

# Dansk Plan for Aviation Safety

DKPAS 2025-2027

Marts 2025



# Forord

**Denne plan udgør den danske Plan for Aviation Safety (DKPAS) for 2025-2027. Planen er en treårig rullende plan udarbejdet inden for rammerne af Trafikstyrelsens luftfartssikkerhedsarbejde, og skal bidrage til at sikre, at det høje danske sikkerhedsniveau i luftfarten oprettholdes.**

Luftfart er et globalt anliggende, som konstant påvirkes af de begivenheder, der foregår rundt omkring i hele verden. Derfor er luftfartsbranchens reaktion på Covid-19-pandemien, ny teknologi på luftfartsområdet og udviklingen i den generelle luftfartsindustri med til at bidrage til de aktuelle betingelser for luftfarten. Alt dette er også med til

at forme den udvikling, der vil ske i fremtiden inden for luftfart.

DKPAS er et levende dokument, som beskriver den måde, hvorpå Trafikstyrelsen arbejder med og prioriterer tiltag for løbende at forbedre luftfartssikkerheden i Danmark. Det er derfor Trafikstyrelsens mål, at DKPAS fremadrettet vil fortsætte med at udvikle sig på en sådan måde, at planen afspejler de specifikke behov og tendenser der er i den danske luftfart.

Jeg håber, at DKPAS 2025-2027 vil blive taget godt imod som det samlede styrings- og arbejdsredskab, som planen er tiltænkt at være.

**Kåre Clemmesen**

Vicedirektør i Trafikstyrelsen



# 1. Introduktion

## 1.1 Formål

I det danske State Safety Program (DKSSP)<sup>1</sup> beskrives de overordnede internationale krav og forpligtigelser, som den danske stat har i forbindelse med luftfartssikkerhed. Der er i DKSSP angivet overordnede mål for det civile sikkerhedsniveau i Danmark – se afsnit 3.3 *Sikkerhedsmål i dansk civil luftfart*.

Denne DKPAS tager udgangspunkt i DKSSP, og beskriver konkret, hvordan Trafikstyrelsen tilpasser sig de betingelser, der er i luftfart, og løbende vurderer arbejdet for at forbedre den civile luftfartssikkerhed i Danmark.

## 1.2 DKPAS i en international kontekst

DKPAS skal ses i en større sammenhæng af sikkerhedsplaner og sikkerhedsindsatser på internationalt, europæisk og nationalt niveau.

Globalt har International Civil Aviation Organization (ICAO) i Annex 19 defineret retningslinjer for staters udarbejdelse af et State Safety Programme (SSP) og for organisationers udarbejdelse af et Safety Management System (SMS). ICAO udarbejder på baggrund af Annex 19 en Global Aviation Safety Plan (GASP)<sup>2</sup>, som forholder sig til et globalt niveau af sikkerhed inden for luftfart.

I forlængelse af GASP udarbejder og publicerer ICAO regionale planer, herunder European Regional Safety Plan (EUR RASP), som skal foranstalte en regional implementering af mål og rammer, jf. GASP.

På det regionale plan findes også organisationen European Aviation Safety Agency (EASA), som på baggrund af GASP og EUR RASP årligt udarbejder en European Plan for Aviation Safety (EPAS). EPAS er den regionale, europæiske forlængelse af Annex 19 og

GASP, hvor det fremgår, hvordan der arbejdes med luftfartssikkerhed inden for EU og de øvrige tilknyttede EASA-medlemsstater. I EPAS findes en række aktionspunkter, herunder Member State Tasks (MST), som er direkte aktionspunkter for medlemsstaterne i EASA.

Det er ud fra dette hierarki af planer, at DKSSP og DKPAS udarbejdes i Trafikstyrelsen. DKSSP forholder sig til det danske system og sætter rammerne for Trafikstyrelsens arbejde med forbedring af sikkerheden i luftfarten samt konkrete sikkerhedsmål. Samtidig forholder DKSSP sig til Grønland og Færøerne og deres særstatus ift. international regulering.

Det er i dette dokument, hvor Trafikstyrelsen definerer handlingerne for at sikre og forbedre luftfartssikkerheden efter det generelle princip om overholdelse af ICAO's Standards and Recommended Practices (SARPS) medmindre særlige danske omstændigheder gør sig gældende. I DKPAS beskrives forskellige aktioner, der alle har til formål at understøtte et effektivt DKSSP og sikkerhedsmålene heri.

Disse aktionspunkter afspejles direkte i denne udgave af DKPAS, hvis de vurderes at være relevante for luftfartssikkerhedsarbejdet i en dansk kontekst. DKPAS kan derfor ses som en dynamisk del af DKSSP.

Trafikstyrelsen udarbejder årligt en Sikkerhedsrapport for civil luftfart<sup>3</sup>, som giver et indblik i den danske civile luftfart, styrelsens tilsynsarbejde, samt udviklingen af nationale hændelser og havarier inden for kommerciel- og øvrig luftfart.

### *Anvendelse af engelske begreber*

Luftfart er et globalt anliggende, hvor engelsk er det primære sprog. Trafikstyrelsen anvender ofte de engelske begreber i styrelsens daglige arbejde, og vil i DKPAS 2025-2027 anvende de engelske betegnelser i de tilfælde, hvor de vurderes at være mere

<sup>1</sup> [Dansk State Safety Programme](#)

<sup>2</sup> [GASP 2023-2025](#)

<sup>3</sup> [Sikkerhedsrapport for civil luftfart 2023](#)

præcise og dækkende end de danske oversættelser.

Dette gør sig særligt gældende i forhold til safety og security, hvor begge begreber på dansk er: sikkerhed. Safety i luftfartsmæssig forstand handler om at forebygge havarier, samt tekniske- og menneskelige fejl i luftfartsoperationer, hvorimod security handler

om at beskytte luftfarten mod ulovlige handlinger, fx. terrorisme eller ulovlig indtrængen.

Trafikstyrelsen vil gennem DKPAS 2025-2027 anvende engelske begreber og formuleringer i de tilfælde, hvor dette er mest sige og præcist i forhold til konteksten.



### 1.3 Opbygning af DKPAS 2025-2027

Denne DKPAS 2025-2027 er overvejende struktureret, så den refererer til Trafikstyrelsens enkelte fagområder og fagområdernes prioriterede arbejdsområder. Emner, der er systemisk og organisatorisk fælles for hele Trafikstyrelsens arbejde, vil blive beskrevet i et særskilt kapitel.

DKPAS 2025-2027 vil også referere til EASA's EPAS MST'er - i andre tilfælde sætter Trafikstyrelsen krav om handlinger, der ligger uden for dem, der findes i GASP og EPAS, som fx har en højere prioritet på grund af specifikke nationale udfordringer.

Aktionerne i DKPAS 2025-2027 er inddelt i fire aktionstyper, som er defineret i DKSSP. Aktionstypen henviser til, hvilke type indsats der forventes gennemført. Aktionstypeinddelingen bidrager til et overblik over fordelingen af Trafikstyrelsens indsatser. De fire aktionstyper er:

Aktionstype	Forklaring
<b>Sikkerhedspolitik (safety)</b>	Reguleringsarbejde fx udarbejdelse eller implementering af nye regler, påvirkning af internationale processer mv.
<b>Risikostyring</b>	Aktioner, som vedrører Trafikstyrelsens egne aktiviteter, men med

	konsekvenser for interaktioner mellem luftfartsbranchen og Trafikstyrelsen.
<b>Tilsynsaktivitet</b>	Aktioner, som indebærer konkrete tiltag i forbindelse med tilsyn, fx særligt fokus fremadrettet inden for specifikke emner.
<b>Safety Promotion</b>	Aktioner, som har til formål at styrke luftfartsbranchens kendskab til en given problemstilling

## 2. Luftfartssektoren i Danmark

### 2.1 Bemanding i luftfartbranchen

Luftfartsselskaber og luftfartsindustrien beskriver, at der opleves udfordringer med at rekruttere tilstrækkeligt antal medarbejdere. Det samme gør sig gældende for Trafikstyrelsen som myndighed. Denne udfordring rammer dermed både branchen og myndighed på flere områder:

- Lønniveau - som er stigende grundet forøget konkurrence.
- Større udskiftning blandt medarbejdere – hvilket udfordrer kvalitet i opgaveløsningen og dermed kan påvirke safety.
- Færre personer til mere arbejde, som medfører øget arbejdsbelastning og dermed risiko for ringere kvalitet og potentiel påvirkning af safety.

Dette er dog ikke unikt for den danske luftfartsbranche eller den danske luftfartsmyndighed, idet samme tendens ses i resten af EU samt på globalt plan. Årsagerne til denne udfordrende situation er mangeartede, og dækker blandt andet over små årgange,

lavere søgning til luftfartsbranchen og den ustabilitet der opstod i luftfartsbranchen i forbindelse med Covid-19-pandemien, hvor en del medarbejdere forlod luftfartsbranchen, og ikke vendte tilbage i samme grad efter krisen som under tidligere kriser. Således blev en i forvejen udfordret population endnu mindre, og med en kraftig og hurtig normalisering og efterspørgsel i luftfartsbranchen, er situationen med mangel på kvalificeret arbejdskraft opstået.

Samlet set vurderes bemandingssituationen som værende en udfordring for luftfartssikkerheden både i industrien og hos luftfartsmyndighederne regionalt og internationalt. EASA ser dette som en systemisk risici og har dedikeret en Safety Performance Task (SPT.0107) til at adressere de områder, hvor der ses udfordringer på europæisk plan.

Trafikstyrelsens konkrete arbejde med at sikre kvalificerede og kompetente medarbejdere i styrelsen kan læses i *Kapitel 5 – Organisatoriske risici*.

## 3. Trafikstyrelsens tilgang til luftfartssikkerhed

ICAO har en vision om ingen dødsfald i kommerciel luftfart inden 2030 og derefter. På den baggrund har ICAO identificeret følgende fem højrisikokategorier:

1. Controlled Flight into Terrain
2. Loss of Control in-flight
3. Mid-Air Collision
4. Runway Excursion
5. Runway Incursions

På europæisk plan arbejder EASA med ti Key Risk Areas (KRA), som tager udgangspunkt i European Risk Classification Scheme (ERCS) score, som er de ti hyppigst identificerede hændelsestyper inden for kommerciel luftfart i EASA-medlemsstaterne.

1. Airborne Collision
2. Collision on Runway
3. Aircraft Upset
4. Runway Excursion
5. Ground Damage/Collision
6. Obstacle Collision in flight
7. Fire, Smoke and Pressurisation
8. Ground or Turbulence injuries
9. Terrain Collision
10. Taxiway/apron Excursion

Trafikstyrelsen har på baggrund af erfaringer fra tilsyn i Danmark samt hændelsesindberetninger valgt at have et særligt fokus på følgende KRA i perioden 2025-2027:

1. Kollision i luften (*Airborne Collision*)
2. Kollision på landingsbanen (*Collision on Runway*)
3. Afkørsel fra landingsbanen (*Runway Excursion*)
4. Skade/kollision på jorden (*Ground Damage/Collision*)
5. Kollision med given forhindring under flyvning (*Obstacle Collision in Flight*)
6. Skader forårsaget på jorden eller af turbulens (*Ground or Turbulence Injuries*)

Trafikstyrelsen identificerer safety-emner, hazards og risici ud fra datakilder, der er relateret til safety og som kan påvirke luftfartssikkerheden. En aktuel risikovurdering og forventet risiko efter eventuelle mitigerende foranstaltninger foretages. Mitigerende foranstaltninger kan fx være igangsættelse af initiativer vedr. promotion, gennemgang og justering af tilsyn i forhold til frekvens og dybde, ny regulering og træning af medarbejdere.

### 3.1 Safety Management Board

I 2023 etablerede Trafikstyrelsen et internt Safety Management Board (SMB), som består af vicedirektøren for styrelsens luftfartsafdeling, kontorcheferne i de afdelinger, der arbejder med safety, en understøttende Safety Management Funktion, samt repræsentanter fra luftfartskontorenes tværfaglige team.

SMB-arbejdet, som fortsat er i en implementeringsfase i styrelsen, arbejder overordnet for at fremme og forbedre State Safety Management (SSM). En del af dette arbejde er at sikre, at Trafikstyrelsen forholder sig systematisk analytisk til blandt andet de hændelsesindberetninger, som Trafikstyrelsen modtager fra luftfartsbranchens aktører samt identificerede eksterne hazards og identificerede emner ved tilsynsindsatsen.

Det er SMB, der er ansvarlig for, at Trafikstyrelsen på tværs af fagområder og funktioner lever op til SSM, og SMB skal medvirke til at fastholde og forbedre det allerede høje sikkerhedsniveau, der er gældende for den danske civile luftfart.

Trafikstyrelsen arbejder for en mere data-drevet og tværfaglig tilgang, hvor videndeling og erfaringer deles på tværs af luftfartsafdelingens mange fagområder.

### 3.2 Sikkerhedsmål i dansk civil luftfart

Luftfart anses generelt for at være en af de sikreste transportformer både nationalt og internationalt.

Trafikstyrelsen har i DKSSP defineret sikkerhedsmål for den danske luftfart, som også kan beskrives som den acceptable sikkerhedsperformance (ALoSP - Acceptable Level of Safety Performance):

- *Flyvesikkerheden for kommerciel lufttrafik skal som minimum opretholdes på det nuværende niveau, hvor det 10-årige løbende gennemsnit for antallet af havarier ikke må overstige 0,8 pr. 100.000 flyvninger.*
- *Flyvesikkerheden for den øvrige lufttrafik skal som minimum opretholdes på det nuværende niveau, hvor det 10-årige løbende gennemsnit for antallet af havarier ikke må overstige 15 pr. 100.000 flyvninger.*

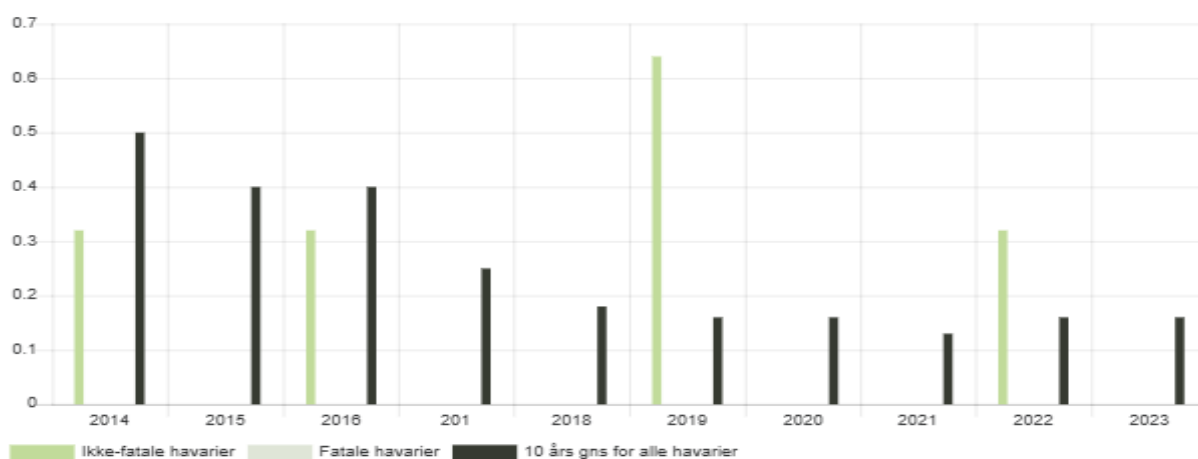
Disse sikkerhedsmål er fastsat på baggrund af erfaringer gennem en længere årrække, og er baseret på et generelt stigende sikkerhedsniveau inden for luftfart de seneste årtier.

For Færøerne og Grønland tilstræbes samme høje luftfartssikkerhed som i Danmark, dog med hensyn til, at luftfarten skal kunne fungere under væsentligt anderledes topografiske, vejr- og samfundsmæssige betingelser end i Danmark.

### 3.3 Luftfartssikkerhedsniveauet i Danmark

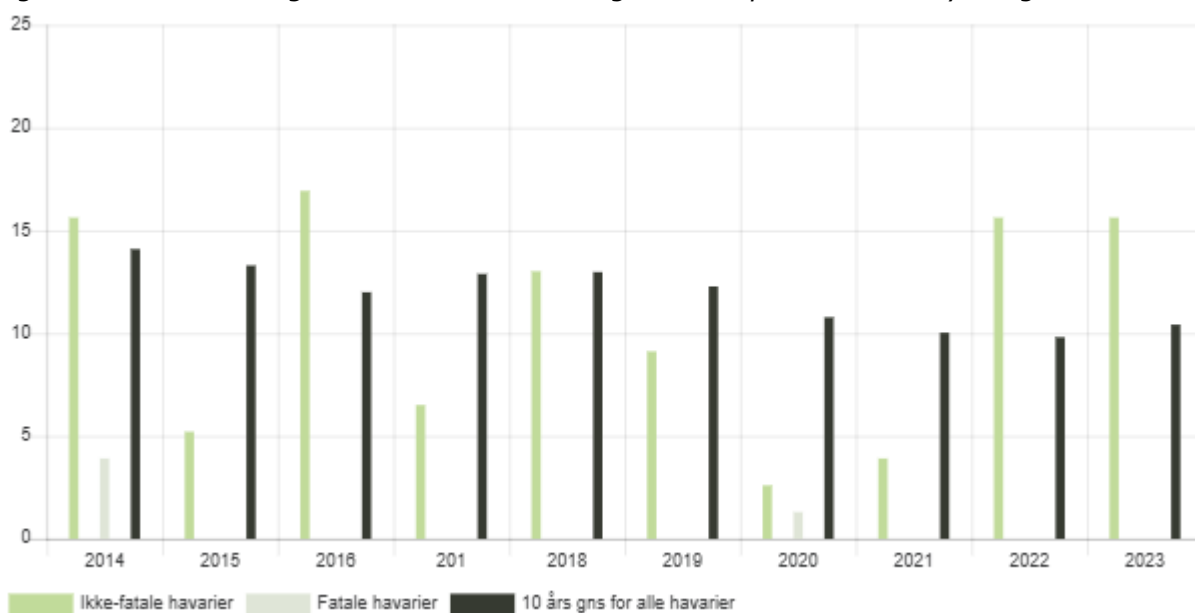
Generelt ses der i Danmark et højt sikkerhedsniveau i den danske civile luftfart.

Figur 1 – Havarier og fatale havarier i kommerciel dansk luftfart pr. 100.000 flyvninger fra 2014-2023



Kilde: Trafikstyrelsen/Havarikommissionen

Figur 2 – Havarier og fatale havarier i øvrig luftfart pr. 100.000 flyvninger fra 2014-2023



Kilde: Trafikstyrelsen/Havarikommissionen<sup>4</sup>

Figur 1 og Figur 2 er baseret på Havarikommissionens undersøgelsesforpligtelser i forhold til dansk indregistrerede fly og/eller danske statsborgere, der er involverede i flyhavarier eller alvorlige flyhændelser.

Ovenstående figurer viser, at sikkerhedsmålene for kommerciel- og ikke-kommerciel (øvrige) luftfart er overholdt i hele perioden fra 2014 til 2023. Undersøgelser af alle havarier og resultatet heraf kan læses på Havarikommissionens hjemmeside<sup>5</sup>. Det er Trafikstyrelsens vurdering, at sikkerheden i dansk luftfart er tilfredsstillende. Det er dog nødvendigt, at der hele tiden arbejdes med at sikre, at sikkerhedsniveauet forbliver på et højt niveau.

På baggrund af Trafikstyrelsens Sikkerhedsrapporter for dansk civil luftfart de seneste år, hændelsesrapporter og Havarikommissionens rapporter, er det Trafikstyrelsens vurdering, at de fleste havarier i dansk luftfart skyldes håndteringsfejl. Håndteringsfejl er hovedsageligt menneskelige fejl, som forekommer, når aktører kan være udsat for et stort pres på baggrund af fx stressede situationer, kommunikationsfejl, svære vejrforhold eller lignende.

### 3.4 Nationale Safety Performance Targets og Safety Performance Indicators

Det høje sikkerhedsniveau i luftfarten understøttes bedst ved et godt vidensgrundlag, som der kan ageres ud fra. Et sådant vidensgrundlag skabes bedst ved at få input fra flere forskellige systemer, herunder hændelsesindberetninger, erfaringer fra tilsyn, internationale forhold og fora mv. På baggrund af disse er det muligt at udarbejde Safety

Performance Targets (SPT'er) og Safety Performance Indicators (SPI'er).

SPT'er er mål, der kan opsættes for enkelte dele af luftfarten. Disse målsætninger skal tilsammen sikre, at dansk luftfart opnår de fastsatte sikkerhedsmål. Et eksempel på en SPT kan være udarbejdelse af informationsmateriale til promovning af safety i branchen.

SPI'er er en målparameter, der anvendes til at vurdere og monitorere udviklingen af bestemte emner inden for safety. Et eksempel på en SPI kan være antal gennemførte tilsyn, eller overholdelse af sikkerhedsprocedurer.

Trafikstyrelsen vil prioritere udarbejdelsen af nationale SPT'er og SPI'er på relevante områder, som er baseret på indsamlet data, viden og erfaringer fra tilsyn.

## 4. Systemiske Risici

Dette kapitel omhandler de systemiske risici, som vedrører alle dele af Trafikstyrelsens arbejde med luftfartssikkerhed. Systemiske risici relaterer sig blandt andet til de systemer, som størstedelen af luftfartsbranchen er forpligtet til at følge, samt til identificerede fokusområder, hvor systemerne enten er nye, eller hvor der vurderes at være behov for en ekstra indsats.

De systemiske risici er essentielle at få defineret og arbejdet med, da systemer er grundlaget for et effektivt arbejde med

<sup>4</sup> Data vedr. 2022 og 2023 er fremskrevet på baggrund af trafikudviklingen med 2018 som basisår. Til fremskrivningen af kommercielle landinger og timer anvendes udviklingen i antal operationer for Scheduled + Non-scheduled. Før øvrige landinger og timer anvendes udviklingen

i antal operationer for Anden Flyvning. Datakilden er Luftfartsstatistikken ([www.passagertal.dk](http://www.passagertal.dk)). Data for 2022 er genberegnet ift. Sikkerhedsrapport for civil luftfart 2022.

<sup>5</sup> [Havarikommissionen - Luftfart](#)



safety og risici. Trafikstyrelsen har i DKPAS fokus på de interne, systemiske risici, der skal arbejdes med for at sikre et solidt fundament for blandt andet risikovurdering og håndtering, som kan understøtte luftfartsbranchens arbejde med egne risici.

#### 4.1 State Safety Programme og Plan for Aviation Safety

ICAO har siden 2013 stillet krav til medlemsstaterne om implementering af State Safety Programme (SSP) i henhold til ICAO's Annex 19 Safety Management. SSP er et program, som har til formål at højne flyvesikkerheden i medlemsstaterne, herunder Danmark. For at sikre dette, er det nødvendigt, at der både i Trafikstyrelsen og i luftfartsbranchen arbejdes med safety management. I SSP defineres det, hvordan der kan arbejdes med flyvesikkerhed i Danmark gennem et Safety Management System (SMS).

#### Effektivt safety management

Manglende eller ineffektiv implementering af SSP ses som en risiko i forhold til effektivt safety management i den enkelte medlemsstat. Det danske SSP blev første gang udarbejdet i 2014 og er senest blevet opdateret i 2023, da der periodisk vil være behov for en gennemgang og eventuel opdatering af indholdet i SSP, for at sikre, at SSP afspejler den måde, der arbejdes med safety management på i Trafikstyrelsen.

Trafikstyrelsen har i perioden 2025-2027 fokus på at videreudvikle SSP i henhold til de internationale krav og styrelsens udvikling inden for safety management.

Denne DKPAS understøtter DKSSP ved at opstille konkrete aktioner, som Trafikstyrelsen vil gennemføre i planens periode. Styrelsens aktioner som er forbundet med SSP og DKPAS kan ses i nedenstående tabel.

Reference	Beskrivelse	Aktionstype	Tidshorisont
<b>EPAS MST.0001</b>	Udarbejdelse, vedligeholdelse og publicering af SSP og PAS i henhold til ICAO Annex 19, GASP, RASP og EPAS  Implementere dele af EPAS som er målrettet nationale myndigheder	Sikkerhedspolitik	Løbende
<b>EPAS MST.0028</b>			

## 5. Organisatoriske risici

Trafikstyrelsen er en del af Transportministeriets institutioner og beskæftiger sig med opgaver inden for transportsektoren, herunder jernbaner, vejtransport, kollektiv transport og luftfart.

#### 5.1 Kvalificeret tilsynspersonale

Trafikstyrelsen er ved at implementere systematiske interne risikostyringsprocesser til at identificere, vurdere, håndtere og overvåge interne risici i luftfartsafdelingen. Dette arbejde omfatter en proaktiv og reaktiv risikostyring og involverer alle relevante medarbejdere og ledelsesniveauer i styrelsen.

Formålet er at sikre, at styrelsens evne til at udføre sine kerneopgaver, herunder

tilsynsopgaver ikke kompromitteres, og at risici håndteres effektivt for at opretholde safety, kvalitet og overholdelse af gældende regler og forordninger.

I Trafikstyrelsen afholdes der løbende interne tilsyn, som er med til at sikre identificering af svagheder og forbedring af procedure, træning mv. Styrelsen vil i perioden 2025-2027 arbejde på løbende at sikre redundans, da en kendt udfordring inden for luftfart er tiltrækning af medarbejdere med de nødvendige kompetencer på en række specialiserede områder. Trafikstyrelsen har som følge heraf også et særligt fokus på kompetencestyring og kvalificering af styrelsens inspektører.

Trafikstyrelsen arbejder derfor målrettet med proaktiv risikostyring for at sikre, at interne hazards bliver risikovurderet og forebygget, således styrelsen kan varetage sine kerneopgaver bedst muligt i situationer med mangel på medarbejdere.

## 5.2 Human Factors i Trafikstyrelsen

Trafikstyrelsen sigter mod at styrke en fælles og harmoniseret forståelse og en effektiv tilsynspraksis vedrørende human factors i luftfarten. Det handler om at sikre, at både myndigheder og organisationer anvender en ensartet tilgang til at identificere, vurdere og håndtere menneskelige faktorer, der påvirker safety.

Dette indebærer blandt andet, at styrelsens luftfartsinspektører og ledere har en klar forståelse af human factors og deres betydning gennem målrettet træning og uddannelse.

Derudover er det vigtigt at integrere human factors som en central del af styrelsens Safety Risk Management (SRM), så fx hazardidentifikation bliver en naturlig del af sikkerhedskulturen og medtænkes i alle styrelsens godkendelses- og tilsynsopgaver.

Reference	Beskrivelse	Aktionstype	Tidshorisont
<b>EPAS MST.0032</b>	Kvalificeret tilsynspersonale i Trafikstyrelsen	Risikostyring	Løbende
<b>EPAS MST.0037</b>	Fælles forståelse og effektiv tilsynspraksis vedr. human factors	Risikostyring	Løbende

## 6. Hændelsesindberetninger

I 2024 modtog Trafikstyrelsen 12.389 hændelsesindberetninger. Hændelsesindberetninger deles med den fælleseuropæiske database, European Central Repository (ECR), hvilket muliggør en samlet europæisk indsats for at forbedre flyvesikkerheden.

### 6.1 Koordinering mellem safety- og securityhændelser

Langt størstedelen af hændelsesindberetningerne, som Trafikstyrelsen modtager, omhandler safety, mens et fåtal vedrører securitymæssige forhold.

Trafikstyrelsen koordinerer systematisk mellem safety- og securityrelaterede hændelser for at imødekomme en integreret tilgang til risikomanagement. Trafikstyrelsen formidler internt relevant information mellem safety og security i det omfang, det er muligt, da

indholdet i hændelsesindberetninger på securityområdet som udgangspunkt er klassificeret information.

Når Trafikstyrelsen modtager securityrelaterede hændelser, overdrages de til styrelsens kontor for luftfartssecurity, som følger op på hændelserne. Disse hændelser deles ikke med ECR, da de er omfattet af kvalificerede oplysninger.

## 6.2 Forbedring af datakvaliteten i hændelsesindberetningerne

En central del af Trafikstyrelsens arbejde med at forbedre luftfartssikkerheden er baseret på indsamling, registrering og analyse af flyvesikkerhedsmæssige hændelser, også kendt som hændelsesindberetninger. Disse data udgør fundamentet for datadrevne beslutninger, med fokus på at fastholde og forbedre safety inden for luftfart og medvirke til en kultur, hvor åbenhed og proaktiv risikostyring er i fokus.

Trafikstyrelsen understøtter en gennemsigtig indberetningskultur, der sikrer, at alle medarbejdere i luftfartssektoren indberetter hændelser uanset deres alvorlighed. Denne åbenhed er essentiel, da selv mindre hændelser kan identificere mønstre eller tendenser, der peger på potentielle safety issues. En åben dialog med luftfartsbranchen er afgørende for at styrke denne kultur og sikre, at dataindsamlingen er omfattende og pålidelig.

### Vejledning til luftfartsbranchen

Trafikstyrelsen vejleder løbende luftfartsbranchen i, hvordan de bedst muligt kan arbejde med hændelsesindberetninger. Det omhandler bl.a., hvilke oplysninger der generelt er nødvendige, samt hvordan dette håndteres i forbindelse med enkeltsager. Luftfartsinspektørerne i Trafikstyrelsen er uddannet i at vejlede om indberetning af hændelser og yder bl.a. rådgivning i dette, når de er ude på tilsyn.

EU-forordning 376/2014 og gennemførelsesforordning 2015/1018 fastlægger rammerne for både obligatoriske og frivillige indberetninger af hændelser inden for civil luftfart og har medført en digitalisering af indberetningsprocessen, hvor hændelser nu rapporteres i et standardiseret format.

Trafikstyrelsen har iværksat en systematisk indsats for at forbedre datakvaliteten, særligt i de obligatoriske felter og i forbindelse med risikovurdering af hændelser. EASA har også et tilbagevendende fokus på høj datakvalitet, hvilket er med til at understøtte Trafikstyrelsens indsats.

Høj datakvalitet er med til at maksimere udbyttet af hændelsesindberetningerne ved, at de analyserede data er nøjagtige, konsistente og fyldestgørende. Dette er essentielt for at kunne identificere og fastlægge safety udfordringer.

Reference	Beskrivelse	Aktionstype	Tidshorisont
<b>EPAS MST.0002</b>	Dialog med luftfartsbranchen om Trafikstyrelsens anvendelse af sikkerhedsinformationer udledt af hændelsesindberetninger	Safety Promotion	Løbende
<b>EPAS MST.0040</b>	Hændelsesindberetningskoordinering mellem safety og security	Risikostyring	Løbende

## 7. Tilsyn og godkendelser

Trafikstyrelsens tilsynsaktiviteter tager udgangspunkt i de nationale og internationale reguleringsmæssige rammer. Formålet er at styrke den tilsynsindsats, der understøtter luftfartsvirksomhedernes evne til at håndtere egne risici, hvilket på sigt giver den højeste og mest robuste luftfartssikkerhed. Trafikstyrelsen arbejder i de kommende år videre med både compliance, performance, læring og koordinering af tilsyn, så flere faglige tilsyn fx kan foregå samtidigt.

Trafikstyrelsen arbejder løbende med at sikre en ensartet tilsynspraksis på tværs af de faglige områder i styrelsen. Tilsynsopgaven er gennem de senere år blevet mere omfattende, hvilket er et resultat af krav fra EU-forordningerne.

## 8. Management systemer

Trafikstyrelsen har et løbende fokus på at styrke virksomheders evne til at håndtere egne sikkerhedsrisici, og styrelsen vil fortsat være i dialog med virksomhederne om deres management systems, særligt med henblik på et robust Safety Management System (SMS).

Krav til virksomhedernes SMS fremgår af en række ICAO-standarder og EASA-regler. Gennem et effektivt SMS får virksomhederne et systemisk værktøj til at identificere

hazards mod luftfartssikkerheden og til at håndtere disse.

Der findes blandt andet krav til SMS hos CAT/NCC-operatører, CAMO- og ATO-afdelinger. For flere ikke-operative enheder i luftfartsbranchen som fx ATS-skoler, er SMS et underliggende delelement for disse enheders kvalitetsledelsessystem (QMS), til trods for at der ikke stilles egentlige krav om SMS. Dertil har flere virksomheder, som er underlagt krav om flere ledelsessystemer (fx både QMS og SMS), valgt at integrere disse i ét ledelsessystem. Dette stiller varierende og nye krav til Trafikstyrelsens tilsynspraksis og vejledning i ledelsessystemer.

Trafikstyrelsen arbejder løbende med kompetencekrav for de luftfartsinspektører, der fører tilsyn med virksomhedernes SMS. Tilsvarende arbejdes der med inspektørkompetencer i EASA- og ICAO-regi, hvilket vil fortsætte i perioden 2025-2027.

### 8.1 Modenheden i luftfartsbranchen

EASA har udarbejdet et værktøj til vurdering af modenheden hos luftfartsbranchens virksomheder, som kaldes EASA's Management System Assessment Tool (MSAT)<sup>6</sup>.

Værktøjet er et godt udgangspunkt for Trafikstyrelsen i dialogen med virksomhederne om deres SMS. Værktøjet vil være med til at sikre, at styrelsens luftfartsinspektører på de forskellige fagområder møder virksomhederne med en harmoniseret tilgang til vurderingen af et SMS.

Trafikstyrelsen vil i perioden 2025-2027 arbejde for, at styrelsens fagområder arbejder

<sup>6</sup> [Management System Assessment Tool | EASA](#)

aktivt med anvendelse af EASA's MSAT eller lignende værktøjer til vurdering af virksomhedernes modenhed.

## 9. Operations (OPS)

Operationelle risici inden for luftfart er risici, der opstår i forbindelse med de daglige aktiviteter inden for alle domæner inden for luftfart.

De følgende kapitler i DKPAS 2025-2027 beskriver Trafikstyrelsens arbejde i denne plans periode. Kapitlerne er delt op i styrelsens fagområder, og gennemgår de konkrete emner og indsatser, der konkret arbejdes på i det enkelte fagområde.

Trafikstyrelsen behandler operative ansøgninger, udsteder tilladelser til danske kommercielle luftfartsselskaber (AOC-Operatører) samt ikke-erhvervsmæssige luftfartsselskaber (NCC/NCO/SPO Operatører) og fører tilsyn med disse.

### 9.1 Safety Management System (SMS) og SMS Promotion

Trafikstyrelsen har de seneste år, i samarbejde med AOC- og NCC-operatører, haft fokus på den fortsatte udvikling af operatørernes Safety Management Systemet (SMS).

Trafikstyrelsen vil i perioden 2025-2027 fortsætte med at have et fokus på den komplekse opbygning og effektivitet af operatørernes SMS-systemer. Dette vil ske gennem konstruktiv dialog med operatørerne både i forbindelse med tilsyn, godkendelser, erfaringsgruppemøder, workshops og andre fora.

Kompetencer inden for SMS, herunder grunduddannelse, videreuddannelse og tilbagevendende træning vil i de kommende år fortsat være et fokusområde for

Trafikstyrelsen. Dette gælder både for relevante personer hos operatørerne og for Trafikstyrelsens inspektører.

### SMS-vurdering

Operatørernes modenhed i forhold til SMS og dets effektivitet bliver vurderet ud fra en internt udarbejdet modenhedsmodel, som er baseret på EASA's Management System Assessment Tool.

Modenhedsmodellen anvendes som en faktor i Trafikstyrelsens samlede risikovurdering af operatørerne, samt er med til udviklingen af styrelsens risiko- og performance-baserede tilgang til tilsyn med operatørerne.

### 9.2 Luftfartsoperatørernes ledelse

Et par danske AOC-operatører indsendte i 2024 ansøgning om oprettelse af en såkaldt 'Group CAMO' mellem AOC-operatører. Trafikstyrelsen vurderer ansøgningerne i forhold til lovgrundlaget (EU AIR OPS 965/2012 og 1321/2014) og er i forbindelse med sagsbehandling i tæt dialog med operatørerne. Herved opnår Trafikstyrelsen erfaringer med sager af denne type, og opbygger samtidig et mere detaljeret billede af operatørernes ledelsesstruktur.

Trafikstyrelsen har ikke på nuværende tidspunkt erfaring med 'single business grouping', hvor operatører med AOC fra forskellige europæiske medlemsstater samles i én virksomhedsgruppe. Trafikstyrelsen vil i perioden 2025-2027 følge med i de erfaringer, som øvrige lande gør sig inden for området. Herudover vil Trafikstyrelsen følge med i eventuelle nye publikationer fra EASA ud over den allerede publicerede 'Guidance for the oversight of group operations'.

### 9.3 FDM programme

Trafikstyrelsen vil fortsat have fokus på FDM (Flight Data Monitoring). European Operators Flight Data Monitoring forum (EOFDM) er et frivilligt partnerskab mellem europæiske operatører og EASA. Formålet er at

facilitere operatørernes implementering af flyvedataovervågning (FDM) og hjælpe operatører med at få de maksimale sikkerhedsfordele ud af et FDM-program.

For at skabe fokus på EOFDM er der på Trafikstyrelsens hjemmeside generel information om EOFDM-aktiviteter. For at skabe yderligere fokus om emnet afholdt Trafikstyrelsen i efteråret 2024 et erfaringsgruppemøde, hvor relevante faglige personer fra AOC-operatørerne deltog, og hvor generelle udfordringer forbundet med EOFDM blev drøftet. Trafikstyrelsen vil i de kommende år, i forbindelse med blandt andet tilsyn hos operatørerne, følge op på generelle problematikker omkring FDM og EOFDM.

#### **9.4 Flight Time Limitation (FTL) og fatigue**

FTL og fatigue følges tæt af Trafikstyrelsen, hvor der løbende er en dialog med branchen om lovgivningen samt løbende ændringer til fagområdet. Trafikstyrelsen vil i 2025-2027 fortsat deltage i forskellige internationale fora, og bidrage løbende med viden om FTL og fatigue set i en dansk sammenhæng.

Ved at have fokus på uddannelse, standardisering samt tæt samarbejde og koordinering på tværs af medlemsstater, ICAO og EASA, muliggøres det, at Trafikstyrelsen effektivt kan godkende og føre tilsyn med operatørernes FTL og fatigue. Dette vil også fremover sikre en ensartet og høj kvalitet i tilsynet af FTL og fatigue, hvilket gavner sikkerheden inden for området.

#### **9.5 Helikopteroperationer**

Et af Trafikstyrelsens fortsatte fokusområder for perioden 2025-2027 er at bidrage til det høje sikkerhedsniveau og den gode sikkerhedskultur, der generelt hersker i den danske helikopterbranche.

Udover Trafikstyrelsens tilsynsvirksomhed styrkes dette fokus også gennem dialog med branchen, facilitering af dialogfora og afholdelse af workshops. I 2025 vil Trafikstyrelsen fortsætte denne tradition både gennem åben og konstruktiv dialog med branchen, samt ved afholdelse af et 'Helicopter Safety Event' for udvalgte danske helikopteroperatører i første halvdel af 2025.

I takt med implementering af regler og generelt skærpede krav til luftfartsbranchen, har EASA-medlemslandenes mindre helikopteroperatører - som af EASA er defineret som operatører med fem eller færre helikoptere - gennem flere år oplevet en stadigt stigende administrativ byrde og udgift.

Med dette for øje og for at imødekomme målet i EASA's 'Rotorcraft Safety Roadmap'<sup>7</sup>, om at reducere antallet af helikopterulykker i Europa, ønsker EASA at mindske denne byrde og udgift, så operatørerne i højere grad kan fokusere på sikkerhedsrelaterede opgaver og øge deres flyvesikkerhedsmæssige præstation. EASA har inviteret samtlige medlemslande til at bidrage med løsningsforslag på dette område. Trafikstyrelsen deltager derfor i en helikopter-arbejdsgruppe i EASA, der skal identificere mulige harmoniseringer og simplificeringer af regelværket, som kan være med til at mindske den administrative byrde og udgift for mindre helikopteroperatører, uden at gå på kompromis med sikkerhedsniveauet.

#### *Harmonisering i godkendelser, procedurer og dokumenter*

Trafikstyrelsen har gennemført standardisering af den interne sagsbehandling af blandt andet ansøgninger fra de mindre helikopteroperatører. Denne standardisering er foregået ved udvikling og brug af interne checklister og optimering af de relevante sagsbehandlingsprocesser.

<sup>7</sup> <https://www.easa.europa.eu/download/Events/Rotorcraft%20Safety%20Roadmap%20-%20Final.pdf>

Arbejdet med at optimere og smidiggøre Trafikstyrelsens sagsbehandlingsprocesser på helikopterområdet vil fortsætte, og der vil især være fokus på yderligere optimering af checklister og ansøgningsblanketter samt jævnlig afholdelse af interne standardiseringsmøder. Trafikstyrelsen vil løbende holde branchen orienteret om udviklingen på området, hvilket vil ske ved afholdelse af det tidligere nævnte 'Helicopter Safety Event'.

## 9.6 General Aviation

Trafikstyrelsen arbejder løbende med promovering af flyvesikkerhed ved besøg i branchen. Blandt andet besøges flyveklubber forskellige steder i landet, hvor problemstillinger og sikkerhedsemner bringes op af både Trafikstyrelsens inspektører og jurister.

Der planlægges yderligere en række af-talte, men også uanmeldte besøg, i flyvemiljøet, hvor der er aktiviteter med både svævefly, balloner, ultralette fly, faldskærme samt hang- og paragliding. Trafikstyrelsen vil i forbindelse med disse besøg fortsat have fokus på safety culture og herunder 'just culture' for på den måde yderligere at fremme en god sikkerhedsadfærd og motivere til indberetning af hændelser inden for privatflyvning/general aviation.

Trafikstyrelsen tilstræber fortsat at sikre en konstruktiv dialog med de involverede organisationer, og erfaringsmæssigt bliver den dialogbaserede tilgang værdsat af organisationernes medlemmer og ledelser.

For at informere almindelige borgere om forskellen på kommerciel lufttransport og

privatflyvning har Trafikstyrelsen etableret en hjemmeside, der let forståeligt forklarer de væsentligste forskelle mellem privatflyvning og kommerciel lufttransport. Hjemmesiden drives fortsat i de kommende år. Oplysningskampagnen bliver justeret i forhold til respons fra branchen og hjemmesidens indhold justeres løbende derefter.

Trafikstyrelsens inspektører deltager ved alle flyveopvisninger i Danmark, og bidrager løbende med en vejledende og konstruktiv dialog med arrangørerne og de sikkerhedsansvarlige ved flyveopvisningerne i landet.

## 9.7 Operatørernes Safety Culture

Trafikstyrelsen har stor fokus på og forståelse for, at en god og effektiv indrapporteringskultur er et vigtigt element for et effektivt management system hos operatørerne, der udfører kommercielle (CAT)-flyvninger. Derfor vil Trafikstyrelsen fortsat bruge ressourcer på dette emne i dagligdagen samt på tilsyn med operatørerne. Dette gælder samtlige operative afdelinger i Trafikstyrelsen – herunder OPS, Part CAMO, Part 145 og FCL.

I forbindelse med tilsyn hos operatørerne vil der i perioden 2025-2027 være fokus på at auditere i elementer fra EU-forordning 376/2014, hvor der specielt vil være fokus på indrapportering og 'just culture'.

Trafikstyrelsen vil i samarbejde med operatørerne have fokus på de retningslinjer, som operatørerne har etableret til brug for personalet og det arbejde operatørerne foretager i forhold til 'just culture'-begrebet.

Reference	Beskrivelse	Aktionstype	Tidshorisont
<b>EPAS MST.0002</b>	Safety Management Systems	Tilsynsaktivitet	2025-2027
<b>EPAS MST.0026</b>			
<b>EPAS MST.0003</b>	FDM-side på Trafikstyrelsens hjemmeside	Safety Promotion	2024
<b>EPAS MST.0015</b>	Indberetninger fra helikopterflyvepladser,	Risikostyring	2025

	selvvalgte pladser og offshore platforme		
	Helikopter events	Safety Promotion	
<b>EPAS MST.0019</b>	Luftfartsoperatørernes ledelse	Risikostyring	Løbende
<b>EPAS MST.0025</b> <b>EPAS MST.0027</b>	Dialog og promovering af safety kultur inden for General Aviation	Safety Promotion	2025
<b>EPAS MST.0041</b>	Harmonisering af godkendelser, procedurer og dokumenter - Helikopter	Sikkerhedspolitik	Løbende
<b>EPAS MST.0042</b>	Safety kultur hos luftfartsoperatører	Safety Promotion	2025-2027

## 10. ATM/ANS

Trafikstyrelsen er ansvarlig for certificering og tilsyn med luftfartstjenesteudøvere efter EU-forordning 2017/373, fx udøvere af lufttrafiktjenester (ATS), flyvemeteorologiske tjenester (MET), kommunikations-, navigations- og overvågningstjenester (CNS) samt luftfartsinformationstjenester (AIS).

### 10.1 Safety Management System (SMS) og SMS Promotion

Trafikstyrelsen har et løbende fokus på at styrke alle virksomhedernes evne til at håndtere egne sikkerhedsrisici. Derfor har en stor del af det løbende tilsyn i ATM/ANS-domænet været med et fokus på virksomhedernes SMS. Dette fokus vil fortsætte i perioden 2025-2027.

<sup>8</sup> [eurocontrol-airspace-infringement-action-plan-v2-0.pdf](#)

Trafikstyrelsen har fokus på risikoscorening af hændelsesindberetninger med henblik på tidligt at fange tendenser, der kan have en påvirkning på sikkerhedsniveauet og aktioner, der kan hindre eventuelle fremtidige hændelser.

Kompetencer inden for SMS, herunder grunduddannelse, videreuddannelse og tilbagevendende træning af luftfartsinspektører i Trafikstyrelsen vil fortsat være et fokusområde i perioden.

### 10.2 Airspace Incursions

Trafikstyrelsen har løbende fokus på Airspace Incursions, herunder hvorfor der opstår hændelser med ulovlig indtrængen i luftrum.

EASA har ligeledes et fokus på dette, og har udarbejdet European Action Plan for Airspace Infringement Risk Reduction (EAPAIRR)<sup>8</sup>, som kommer med anbefalinger



til nationale og overnationale myndigheder. Trafikstyrelsens arbejde på området tager udgangspunkt i disse anbefalinger fra EAPAIRR.

Konkret omhandler dette harmonisering af krav til lufttrafiktjenester, de forskellige luft-rumsbrugere og deres indrapportering af hændelser samt krav til korrekt installation og vedligeholdelse af udstyr.

#### *Hændelser over internationalt farvand*

Trafikstyrelsen har sammen med de svenske myndigheder, de danske og svenske lufttrafiktjenester og Forsvaret formaliseret en midlertidig ordning om udveksling af informationer vedrørende ukendte luftfartøjer over internationalt farvand.

Flyveledere har derved mulighed for at give mere præcise trafikinformationer om de fremmede luftfartøjer til civile flyvninger i samme område. Yderligere giver udvekslingen af militære radardata flyvelederne bedre mulighed for at opdage ukendte luftfartøjer i området.

Trafikstyrelsen følger udviklingen på området.

#### *Rammeaftale med Forsvaret*

Trafikstyrelsen har også særligt fokus på samarbejdet med Forsvaret om sikring af luftfartssikkerheden i forbindelse med civil anvendelse af militære flyvepladser og

anden militær infrastruktur. Trafikstyrelsen vil arbejde for at etablere en rammeaftale for luftfartssikkerhed med Forsvaret i perioden 2025-2027.

### **10.3 Komplexitet i luftrummet**

#### *Visual Flight Rules (VFR) og Instrument Flight Rules (IFR)*

Trafikstyrelsen sekretariatsbetjener en arbejdsgruppe bestående af forskellige luftfartsbrancheaktører, der ønsker at øge udnyttelsen af mindre, danske flyvepladser ved at udvikle en procedure for instrumentanflynning til ikke-instrumentbaner ved flyvepladser uden en lokal ATS-enhed. Arbejdsgruppen er i færd med at adressere en række dilemmaer vedr. brug af sådanne procedurer, herunder særligt den øgede risiko for kollision mellem IFR- og VFR-fly, som forventeligt vil følge af et øget antal skygenemgange og mangel på trafikinformation om øvrige brugere af luftrummet. Trafikstyrelsen vil fortsat understøtte udviklingen af et koncept, der både imødekommer flyvepladsernes ønske om instrumentanflynning og styrelsens fokus på at opretholde de gældende flyvesikkerhedsmål.

### **10.4 GNSS og hybride trusler**

I de seneste år har der været et stigende antal tilfælde af, at GNSS-signaler (GPS) forstyrres eller helt blokeres, især i de nordøstligste dele af Europa. Trafikstyrelsen følger denne udvikling.

<b>Reference</b>	<b>Beskrivelse</b>	<b>Aktionstype</b>	<b>Tidshorisont</b>
<b>EPAS MST.0002</b> <b>EPAS MST.0026</b>	Safety Management Systems	Tilsynsaktivitet	Løbende
<b>EPAS MST.0024</b>	Udarbejde rammeaftale for luftfartssikkerhed med Forsvaret	Risikostyring	2025-2027
<b>EPAS MST.0038</b>	Opmærksomhed på potentielle konflikter mellem VFR og IFR	Safety Promotion	Løbende

	ved udviklingen af nye koncepter i ukontrolleret luftrum		
	Følge udviklingen i forstyrrelser af GNSS-signal	Safety Promotion	Løbende

## 11. ADR - Aerodromes

Trafikstyrelsen arbejder og fører tilsyn med alle former for flyvepladser samt helikopterflyvepladser på blandt andet offshore installationer i Kongeriget Danmark. ADR er derudover tilsyns- og godkendelsesmyndighed med luftfartshindringer og udendørs laserlys.

### 11.1 Safety Management System (SMS) og SMS Promotion

Grundelementet i Trafikstyrelsens tilsyn er at sikre flyvepladsernes drift og operationer ikke byder fare for luftfartssikkerheden, og har et veletableret styringssystem.

Trafikstyrelsen fører derfor et grundigt tilsyn med flyvepladsernes SMS, som generelt har en indvirkning på drift og operationer. Der bliver blandt andet eftersat, om SMS er etableret efter de gældende regler, herunder om der er udarbejdet de påkrævede procedurer til at håndtere safety-relaterede udfordringer, kultur vedrørende hændelsesindberetninger, og hvorvidt personer, der er arbejder med SMS, er trænet hertil.

I forbindelse med tilsynsaktiviteter er Trafikstyrelsen tillige opmærksom på flyvepladsernes modenhed, og som kan få betydning for de fremadrettede tilsynsaktiviteter.

Trafikstyrelsen forventer at afholde en workshop for lufthavnsbranchen til 3. kvartal 2025, hvor SMS-vurdering vil være et af workshoppens fokusområderne.

### 11.2 Ground handling og forpladsrelaterede hændelser

Ground handling har længe været et fokusområde i Danmark og hos Trafikstyrelsen, grundet alvorligheden i nogle af de indrapporterede hændelser. Ground handling omfatter blandt andet passagerhåndtering, herunder i forbindelse med ombord- og udstigning, bagagehåndtering, catering til luftfartøjer, de-icing, tankning, push-back og traktorering m.m. Der er fokus på kollision mellem luftfartøjer og andre luftfartøjer, med hindringer eller med andre køretøjer på jorden, hvor luftfartøjet bevæger sig af egen kraft eller under traktorering.

EASA har i EPAS udnævnt Ground handling som et særskilt fokusområde, og har lagt særlig vægt på udarbejdelsen af specifikke regler for Ground handling-aktiviteterne. Kravene til Ground handling har længe været under udarbejdelse. Udkast til ground handlingsregler, Opinion 01/2024, er vedtaget og reglerne blev offentliggjort 7. marts, og trådte efterfølgende i kraft d. 27. marts 2025.

Trafikstyrelsen arbejder med implementeringen, og deltager derfor aktivt i forskellige EASA-fora derom. Endvidere holder Trafikstyrelsen møder med branchen om de kommende Ground handlingsregler.

### 11.3 Foreign Object Debris

Foreign Object Debris (FOD) også kendt som fremmedlegemer på trafikområdet, som hverken har operationel funktion eller funktion i relation til luftfart, og som kan udgøre

en fare for luftfartøjers operation, har længe været et fokusområde i Danmark, grundet de hændelsesindberetninger, Trafikstyrelsen har modtaget og fortsat modtager. Trafikstyrelsen oplever en bedre indberetningskultur i forhold FOD, men vil fortsat lave safety

promotion på området. Trafikstyrelsen forventer derfor at udarbejde noget materiale til lufthavne, der adresserer problemstillingen vedrørende FOD.

Reference	Beskrivelse	Aktionstype	Tidshorisont
<b>EPAS MST.0002</b>	Safety Management Systems	Tilsynsaktivitet	Løbende
<b>EPAS MST.0026</b>			
<b>EPAS MST.0002</b>	Workshops for luftfartsbranchen om SMS	Safety Promotion	2025
	Øge bekæmpelse og fremme indrapportering af FOD	Safety Promotion	Løbende

## 12. FCL

Trafikstyrelsen fører tilsyn og godkender flyveskoler (FCL), mekanikerskoler (AML) samt flyvesimulatorer (FSTD). Tillige varetages udstedelse- samt kontrol af alle personcertifikater for piloter og kabinepersonale, ligesom samme opgave varetages hvad angår mekanikercertifikaterne.

Udover tilsyn og godkendelse på de danske simulatorer udfører FSTD-opgaver for EASA, jf. den indgåede samarbejdsaftale på området.

### 12.1 Safety Management System (SMS) og SMS Promotion

Trafikstyrelsen har de seneste år, i samarbejde med træningsorganisationer (ATO'er, DTO'er), og FSTD-organisationer, haft fokus på den fortsatte udvikling af Safety Management Systemet (SMS). Kravene til flyveskolerne samt simulatoroperatørernes SMS fremgår af en række ICAO-standarder og EASA-regler.

Gennem SMS får operatørerne et systematisk værktøj til at identificere hazards inden for luftfartssikkerheden samt til håndtering

af risici. Der findes blandt andet krav til SMS hos ATO-enheder (flyveskoler og FSTD-organisationer), CAT/NCC-operatører og CAMO-enheder.

Safety Management Systems (SMS) vil fortsat være et fokusområde for FCL-teamet i perioden 2025 til 2027. Yderligere vil der også være fokus på den fortsatte implementering af Forordning (EU) 376/2014 samt fremmelsen af "just culture" i forbindelse med den frivillige indberetning.

#### *SMS-vurdering*

Trafikstyrelsen har en konstruktiv dialog med skolerne og FSTD-organisationerne om deres SMS og modenheden af SMS. EASA's SMS-modenhedsmodel (SMS Maturity Tool) og MSAT anvendes som en faktor i styrelsens samlede risikovurdering af organisationerne, samt i styrelsens daglige arbejde i forbindelse med den fortsatte udvikling af en risiko- og performancebaseret tilgang til tilsyn hos skolerne samt FSTD-organisationerne.

Trafikstyrelsen vil fortsat have fokus på de komplekse SMS-systemer. Dette vil fortsat ske gennem konstruktiv dialog med både skoler og FSTD-organisationer i forbindelse

med tilsyn og godkendelser. Kompetencer inden for SMS, herunder grunduddannelse, videreuddannelse og tilbagevendende træning vil i de kommende år fortsat være et fokusområde for Trafikstyrelsen.

Dette gælder både for relevante personer/funktioner hos virksomhederne, men også for Trafikstyrelsens inspektører.

## 12.2 Mekanikeruddannelser

EASA har i EPAS Vol. II et særligt fokus på snyd i forbindelse med mekanikeruddannelserne og opfordrer ligeledes Danmark og øvrige EASA-medlemsstater til at gøre det samme. Trafikstyrelsen har dog ingen sager om snyd i Part 147-organisationer i Danmark, og forventer ej heller at det bliver tilfældet i fremtiden. Danmark har to offentlige Part 147-organisationer der begge drives for offentlige midler, samt en enkelt privat type-træningsorganisation der drives for private midler.

Sidstnævnte opererer med et højt sikkerhedsniveau i tæt samarbejde med den kompetente myndighed, og med lav risiko for kommerciel konflikt.

Reference	Beskrivelse	Aktionstype	Tidshorisont
<b>EPAS MST.0002</b> <b>EPAS MST.0026</b>	Safety Management Systems	Tilsynsaktivitet	2025-2027
<b>EPAS MST.0036</b>	Læringsobjekter i PPL/LAPL syllabus	Tilsynsaktivitet	2025-2027

## 13. PART-21

Trafikstyrelsens udfører tilsyn med produktionsvirksomheder (POA). Tilsyn med POA har i udgangspunktet været compliancebaseret frem til 2023. I 2023 blev der indført krav som Safety Management System, med endelig implementering i 2025 for eksisterende POA-organisationer.

### 12.3 Læringsobjekter i PPL/LAPL syllabus

Kontrol af indførelse af nye PPL/LAPL-syllabus læringsobjekter gennemføres løbende i forbindelse med godkendelse af relevante træningsprogrammer, ordinære tilsyn samt gennem analyse af teoriexaminationsresultater inklusive antallet af indsigelser mod relevante eksamensopgaver.

### 12.4 Sprogfærdigheder i luftfartsbranchen

EASA har i EPAS Vol II beskrevet sprogfærdigheder i luftfartsbranchen og har det som et særskilt fokus for myndighederne.

Sprogfærdigheder i luftfartsbranchen indgår ikke som en del af denne DKPAS, da det ikke vurderes relevant i en dansk kontekst, idet de generelle sprogfærdigheder i luftfartsbranchen i Danmark vurderes tilfredsstillende af Trafikstyrelsen.

### 13.1 Safety Management System (SMS) og SMS Promotion

Trafikstyrelsen har siden 2023 haft fokus på at forberede og sikre POA-organisationers kendskab til SMS. Styrelsen vurderer, at flere af de danske POA-organisationer allerede har kendskab til SMS, og således også en god forståelse for elementerne i SMS.

### Implementering af SMS

Selve SMS-implementeringen er fortsat meget nyt på POA-området, hvilket betyder at Trafikstyrelsen i perioden 2025-2027 vil have et særligt fokus på organisationernes compliance med SMS.

Dertil vil EASA's modenhedsværktøj således være et godt redskab for Trafikstyrelsen i takt med, at POA-organisationernes systemer løbende bliver mere modne.

Reference	Beskrivelse	Aktionstype	Tidshorisont
EPAS MST.0002	Safety Management Systems	Tilsynsaktivitet	2015-2027
EPAS MST.0026			

## 14. Part-1321

Trafikstyrelsen fører tilsyn med danske luftfartøjers luftdygtighed og udsteder tilladelser til danske luftfartorganisationer, der beskæftiger sig med styring og opretholdelse af den vedvarende luftdygtighed og vedligeholdelse af luftfartøjer.

### 14.1 Safety Management System (SMS)

#### CAMO

Inden for EU-forordningen for Vedvarende Luftdygtighed (1321/2014) har Trafikstyrelsen siden indføjelser om krav til et Safety Management Systemet (SMS) i organisationer til styring af vedvarende luftdygtighed (Part-CAMO) haft fokus på udvikling af effektiviteten af safety management i samarbejde med organisationerne.

#### Part-145

For så vidt angår vedligeholdelsesorganisationer (Part-145), herunder fly- og komponent-værksteder, er kravet om SMS først blevet indført senere, hvor deadline for implementering og godkendelse var den 2. december 2024. Udvikling og forståelse af det systematiske værktøj, som beskrevet ovenfor, er derfor kun i sin indledende fase. Næste step for Trafikstyrelsens tilsynsaktivitet er derfor at godtgøre, om SMS er operationelt og effektivt i de godkendte organisationer.

#### SMS-vurdering

I perioden 2025-2027 vil modenhedsmodellen på CAMO/145 området blive taget i brug for at have et fokus på den komplekse opbygning og effektivitet af SMS-systemer.

Dette vil ske gennem konstruktiv dialog med organisationerne både i forbindelse med tilsyn, godkendelser, erfaringsgruppemøder, workshops og andre fora. Kompetencer inden for SMS, tillært i grunduddannelse, videreuddannelse og gentagen træning, vil være et fokusområde for afdelingen for tilsyn med organisationer til styring af vedvarende luftdygtighed og vedligeholdelsesorganisationer. Dette gælder både for relevante personer hos operatørerne, og for Trafikstyrelsens inspektører.

### 14.2 Luftfartsoperatørens ledelse

Interessen for oprettelse af en såkaldt 'Group CAMO' mellem AOC-operatører er stigende, sandsynligvis som resultat af udfordringerne med at rekruttere kompetente medarbejdere med de relevante kompetencer samt general søgning af muligheder for at reducere omkostninger.

Trafikstyrelsen vurderer ansøgningerne i forhold til lovgrundlaget (EU AIR OPS 965/2012 og 1321/2014) og er i forbindelse med sagsbehandling i tæt dialog med operatørerne. Herved opnår Trafikstyrelsen erfaringer med sager af denne type, og opbygger samtidig

et mere detaljeret billede af operatørernes ledelsesstruktur.

Generelt identificerer Trafikstyrelsen flere områder inden for OPS-området (965/2012), Vedvarende Luftdygtighed (1321/2014), og i begrænset omfang Initial Luftdygtighed (748/2012), hvor tværfaglige opgaver kræver et tættere samarbejde. For et mere fuldstændigt tilsynsarbejde og indsamling af erfaring, er det målet at identificere konkrete opgaver, hvor det er tilfældet, i perioden 2025-2027.

### 14.3 Harmonisering af godkendelser, procedurer og dokumenter

Teamet med ansvaret for tilsyn med organisationer til styring af vedvarende luftdygtighed og vedligeholdelsesorganisationer har løbende arbejdet med kvalitetssikring af eget arbejde. I perioden 2025-2027 vil der fortsat være fokus på at forbedre procedurer og checklister for at harmonisere og standardisere tilsynsarbejdet. For så vidt angår tiltrædelser af nye organisationer og nye tilladelser samt eksportcertifikater og luftdygtighedscertifikater m.m. vil der derfor foregå et særligt arbejde for standardisering i perioden 2025-2027.

Generelt er der fokus på at etablere flere online faciliteter, herunder ansøgningsprocesser, så branchen gennem Trafikstyrelsens hjemmeside oplever en standardisering i kontakten til styrelsen. Inden for Vedvarende Luftdygtighed (EU-forordning 1321/2014) modtager styrelsen løbende materiale, manualer og redegørelser fra branchen, som kræver sagsbehandling, godkendelse og/eller journalisering. Standardisering forventes at ville øge kvaliteten, herunder dokumentation.

### 14.4 Safety Information Bulletins (SIB)

EASA udarbejder Safety Information Bulletins (SIB's) hvis der er information, som vil være nyttig for myndigheder og luftfartsbranchen med hensyn til opretholdelse af luftfartssikkerheden. Det er muligt for luftfartsbranchen at tilgå EASA's liste over publicerede SIB's her: [EASA Safety Publications Tool](#)

Organisationerne er ansvarlige for at holde sig orienteret herom og abonnere på SIB'er og andet relevant materiale, der vedrører deres operationer og flytyper.

Reference	Beskrivelse	Aktionstype	Tidshorisont
<b>EPAS MST.0002</b> <b>EPAS MST.0026</b>	Safety Management Systems	Tilsynsaktivitet	2025-2027
<b>EPAS MST.0019</b>	Luftfartsoperatørernes ledelse	Risikostyring	Løbende
<b>EPAS MST.0041</b>	Harmonisering af godkendelser, procedurer og dokumenter	Sikkerhedspolitik	2025-2027

## 15. Droner

Droner er en forholdsvis billig og let tilgængeligt type luftfartøj, der både opereres af professionelle samt privatpersoner, som ikke før har været en del af luftfarten.

Brugen af droner er blevet mere udbredt, og bruges udover fritidsflyvning også til at løse en række beredskabsmæssige, samfundsmæssige og kommercielle opgaver.

Trafikstyrelsen har derfor fremadrettet fokus på flere tiltag og indsatsområder, som skal sikre, at brugen af droner fortsat er sikker.

### 15.1 Understøtte hændelsesindberetningen og risikobaseret tilsyn

Droneområdet har ikke en indberetningskultur for hændelser svarende til den, som kendes fra den bemandede luftfart.

Trafikstyrelsen vil i de kommende år understøtte indberetningskulturen ved at sikre, at det er tydeligt, hvornår, hvordan og hvorfor hændelser skal indrapporteres.

Disse hændelsesindberetninger skal bl.a. bruges til at understøtte, at de kommende tilsyn på droneområdet fokuserer dér, hvor behovet for tilsyn er størst.

Dette betyder, at tilsyn således kan fokusere på områder med de største sikkerhedsrisici. Denne risikobaserede tilgang vil understøtte effektiviteten og relevansen af tilsynsindsatsen.

### 15.2 Offentliggørelse og udmøntning af dronestrategi

Med den øgede anvendelse af droner samt et stigende behov for flere avancerede og risikofyldte droneoperationer, er det nødvendigt med en styrket infrastruktur i

lufttrummet, som kan understøtte disse droneoperationer.

Udarbejdelsen af en ny, national strategi for civile droner i dansk lufttrum blev indledt i foråret 2023.

Strategien har et operationelt sigte og skal give retning for, hvordan droner kan integreres med den øvrige luftfart, så det danske lufttrum organiseres til gavn for både droner og øvrige lufttrumsbrugere. Samtidig fokuserer strategien også på forskellige aspekter af dronesikkerhed, herunder håndteringen af uautoriserede droner (counter drone), oplysning om lovgivning og offentlig accept af droner.

Arbejdet med strategien forventes afsluttet i løbet af første halvdel af 2025, hvorefter udmøntningen af dens tiltag vil blive påbegyndt.

### 15.3 Målrettede informationsindsatser

Trafikstyrelsen vil gennemføre målrettede informationsindsatser med henblik på at øge kendskabet til reglerne på droneområdet for alle relevante interessenter.

Disse informationsindsatser skal sikre, at de gældende regler bliver overholdt, så fx hændelser ved lufthavne eller over den tilladte flyvehøjde bliver undgået.

Reference	Beskrivelse	Aktionstype	Tidshorisont
EPAS MST.0024	Understøtte brugen af indberetningssystemet ECAAIRS2.	Safety Promotion	Løbende
EPAS MST.0025	Flere målrettede informationsindsatser og vejledning	Safety Promotion	Løbende
EPAS MST.0026	Styrke indberetningskulturen for at muliggøre risikobaserede tilsyn.	Safety Promotion	Løbende
EPAS MST.0038	Udmønte tiltag, som skal understøtte	Risikostyring	2025-2029

integrationen af droner og bemandede luftfartøjer, der fremgår i Strategi for civile droner i dansk luftrum.

<b>EPAS MST.0043</b>	Understøtte datagrundlaget ved hændelsesindberetninger	Safety Promotion	Løbende
----------------------	--	------------------	---------

## 16. Fugle/vildt

Trafikstyrelsen er myndighed for flyvesikkerhedsmæssige forhold for fugle og vildt i dansk luftfart. Den overordnede opgave for Trafikstyrelsen er at sikre, at faren for sammenstød med dyr vurderes gennem fastlæggelse af en national procedure for registrering og indberetning af luftfartøjers sammenstød med dyr. Området er reguleret af Forordning 139/2014, og styrelsens varetægtelse af området sker ved løbende vurdering af birdstrike-statistik, tilsyn og dialog med branchen.

### 16.1 Birdstrikes

Birdstrikes er kollisioner mellem luftfartøjer og fugle, hvilket forekommer jævnligt. I langt de fleste tilfælde kan en flyvning gennemføres uden indvirkning. I tilfælde, hvor birdstrike har indvirkning på flyvningen, er de mest almindelige konsekvenser, at flyet enten forsinkes eller annulleres, at flyet må returnere, eller at starten må afbrydes, for at flyet kan blive undersøgt for tekniske fejl.

Trafikstyrelsen har hidtil anvendt birdstrike-statistikken fra de forskellige danske lufthavne som et af de væsentligste mål for, om flyvesikkerheden på dette område har været tilfredsstillende. Dette vil Trafikstyrelsen fortsat gøre.

Den flyvesikkerhedsmæssige risiko ved et birdstrike øges med størrelsen på fuglen og med at fuglene flyver i flokke. Antallet af

gæs, som er blandt de største fugle, har over en årrække været stigende, hvilket kan påvirke flyvesikkerheden. Trafikstyrelsen har siden 2016 valgt at have særlig fokus på risikoen for kollisioner mellem gæs og flyvemaskiner.

#### *Samarbejde med CPH Lufthavn og Aarhus Universitet*

Idet udfordringerne med tilstedeværelse af gæs hidtil har været væsentligt større i Københavns Lufthavn (CPH) i Kastrup end på

andre flyvepladser i Danmark, har flere af initiativerne i første omgang været rettet mod Københavns Lufthavn. I 2020 påbegyndte CPH, efter drøftelser med Trafikstyrelsen, arbejdet med at udforme en handlingsplan med et formål om at reducere antallet af gæs på arealer tæt på lufthavnen.

I 2023 fik CPH udarbejdet en autoritativ rapport fra Aarhus Universitet, som beskriver de stigende udfordringer med gæs, og som bl.a. foreslår øget og systematisk jagt, som et middel til at mitigere den flyvesikkerhedsmæssige risiko.

Trafikstyrelsen har på baggrund heraf vurderet, at der er behov for at iværksætte nogle konkrete tiltag hurtigst muligt med henblik på at opretholde og helst forbedre flyvesikkerheden. Disse tiltag omfatter hyppigere jagt i nærområdet og kan muligvis medføre et behov for at anvende jagtlovgivningen som hjemmel til at få adgang til



private arealer, der ligger i nærheden af CPH. Der er igangsat et forløb herom sammen med CPH, Miljøstyrelsen og Naturstyrelsen.

Fokus på fugle/vildt fortsætter i perioden 2025-2027 og vil ikke kun være begrænset til gæs. Der er udfordringer med forskellige fuglearter på forskellige flyvepladser, og Trafikstyrelsen vil løbende evaluere udviklingen og tilpasse indsatsen.

Reference	Beskrivelse	Aktionstype	Tidshorisont
	Tilsyn på flyvepladser med fokus på problemarter samt håndtering af ændringer i nærområderne og eventuelle ændringer i sammensætningen af fuglearter	Tilsynsaktivitet	2025
	Drøftelse og opfølgning vedr. opdatering af CPH Lufthavns handlingsplan for reduktion af gæs på arealer nær lufthavnen	Safety Promotion	2025

## 17. Medical

Trafikstyrelsens flyvemedicinske sektion fører tilsyn med danskcertificerede privatpraktiserende flyvelæger. Herudover er det styrelsens Medical Assessors, der træffer endelig afgørelse om flybesætningers og flyvelederes helbredsmæssige egnethed i komplekse helbredssager.

### 17.1 Sagsbehandlingstid

Trafikstyrelsen har på det flyvemedicinske område identificeret, at den største bekymring i branchen angår sagsbehandlingstiden, herunder uvished om tidshorisonten ved sygeforløb. Det er Trafikstyrelsens vurdering, at den primære årsag til unødigt sagsbehandlingstid i forbindelse med sygeforløb skyldes manglende dokumentation, herunder særligt undersøgelser og lægetjek hos en

speciallæge i forbindelse med indsendelse af helbredssager til styrelsen fra de privatpraktiserende flyvelæger. Sekundært forårsager utilstrækkelig planlægning af fremtidige obligatoriske undersøgelser ved speciallæger unødigt sagsbehandlingstid, når flyvelægerne overser dette.

### 17.2 Promovering af information og nye tiltag til branchen

Trafikstyrelsen ønsker at promovere nye tiltag, så det når ud til hele branchen, hvilket sker ved uddeling af flyers og plakater understøttet med en QR-kode, som fører direkte til den nye flyvemedicinske sektion på styrelsens hjemmeside<sup>9</sup>.

Hjemmesiden skal gøre det lettere for sygemeldte piloter, flyveledere og kabinepersonale at komme tilbage på arbejde, samt for at understøtte de privatpraktiserende

<sup>9</sup> [Flyvemedicin](#)

flyvelægers vigtige arbejde. Trafikstyrelsen har forståelse for, at de EU-regler, som eksisterer på området, er meget komplekse, hvorfor styrelsen ønsker at overskueliggøre reglerne. Helt konkret kan man som ansøger (og flyvelæge) finde information, ansøgningsblanketter og forskellige flowdiagrammer, der beskriver forløbet tilbage til arbejde/helbredsgodkendelse specifikt for den enkelte sygdom/lidelse. Desuden er der på hjemmesiden nem og intuitiv adgang til relevante forordninger, love og vejledninger. Det er styrelsens forventning, at disse tiltag vil afhjælpe ovenstående årsager til unødige sagsbehandlingstid.

#### *Seminarer og møder med brancheorganisationer*

Trafikstyrelsen vil i 2025 fortsætte afholdelsen af oplæg for brancheorganisationer, hvor indholdet på den nye flyvemedicinske sektion på hjemmesiden vil blive gennemgået.

Trafikstyrelsen vil også i 2025 holde oplæg for elever i luftfartsbranchen, da det er styrelsens vurdering, at det er gavnligt at nå kommende certifikatindehavere så tidligt i deres karriere som muligt. Derved er håbet,

at de indtænker helbredsgodkendelsen som en naturlig del af (og forudsætning for) at udøve deres erhverv og ved, hvor de kan finde relevant information om flyvemedicin i relation til deres helbredsgodkendelse.

I forbindelse med årlige genopfriskningsseminarer for landets flyvelæger, undervises der i forvaltningsloven, relevante EU-forordninger og aktuelle medicinske problemstillinger, som er identificeret af styrelsens læger på baggrund af gennemgang af indsendte sager fra landets flyvelæger.

Trafikstyrelsen vil desuden prioritere at deltage aktivt i regulararbejdet på EU-niveau, med henblik på harmonisering på tværs af EASA-medlemsstaterne. Fokuspunkter fra branchen, som styrelsen bliver bekendt med i forbindelse med ovennævnte seminarer og møder, bliver forsøgt indarbejdet, i det omfang der er muligt.

Reference	Beskrivelse	Aktionstype	Tidshorisont
	Opfølgning på, om igangsatte tiltag har den ønskede effekt, i form af færre mangelfulde/uoplyste sagsfremsendelser til Trafikstyrelsen.	Risikostyring	2025

## 18. Cybersecurity

Den teknologiske udvikling medfører en tættere integration af elektroniske systemer

inden for luftartsområdet på tværs af klassiske faginddelinger, og giver nye udfordringer ift. cyberangreb på virksomhedernes centrale systemer. Snitfladerne mellem

systemer og virksomheder forøges. Samtidig udviskes den klassiske grænse mellem safety og security, hvilket stiller krav om øget samarbejde på tværs af luftfartens faggrænser. Endelig er cybersikkerhedsområdet under udvikling, og truslerne mod luftfartsvirksomhedernes IT-systemer udvikler sig i et hastigt tempo. I Danmark vurderer Center for Cybersikkerhed, at cyberkriminalitet og cyberspionage udgør de største trusler mod den civile luftfart.

Trafikstyrelsen arbejder på europæisk og globalt plan for, at cybersikkerhed bliver adresseret på tværs af traditionelle fagområder. Samtidig arbejder Trafikstyrelsen aktivt for at undgå unødige detailregulering, herunder dobbeltregulering, og for at fremme udarbejdelsen af internationale standarder.

### 18.1 NIS2

EU har stor fokus på cybersikkerhedsregulering, hvilket kommer til at påvirke lovgivningen i de kommende år. EU vedtog medio november 2022 det omfattende NIS2-direktiv (sikkerhed i net- og informationssystemer), og vedtog ultimo 2022 nye cyberregler på safety området (EASA Part-IS).

Part-IS-reglerne<sup>10</sup> omfatter størstedelen af luftfartens domæner og har til formål at sikre et højt, ensartet informationssikkerhedsniveau på tværs af luftfartsbranchen, som del af branchens eksisterende arbejde med styring af sikkerhedsrisici. Den første af Part-IS-forordningerne finder anvendelse fra oktober 2025, og Trafikstyrelsen vil derfor påbegynde godkendelses- og tilsynsarbejdet med Part-IS i løbet af anden halvdel af 2025, hvor tilsynsarbejdet vil blive integreret i styrelsens eksisterende tilsynsarbejde på de omfattede domæner.

---

<sup>10</sup> [https://eur-lex.europa.eu/eli/reg\\_del/2022/1645/oj](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_del/2022/1645/oj)

For at undgå unødige byrder for luftfartsbranchen afdækker Trafikstyrelsen, i samarbejde med EASA og Europa-Kommissionen, hvordan de forskellige regler hænger sammen, og koordinerer implementeringen derefter. I takt med udrulning af de nye regler vil Trafikstyrelsen i de kommende år føre tilsyn og samle erfaringer med cybersikkerhed, vejlede branchen, samt justere særskilte danske regler efter behov.

NIS2-direktivet betyder, at langt flere luftfartsvirksomheder end under NIS1-direktivet vil blive omfattet, og kravene til de omfattede virksomheder vil desuden blive skærpet. Trafikstyrelsen har en opgave med at hjælpe luftfartsvirksomhederne med at navigere i forhold til de nye krav. Der er lagt op til, at direktivet minimumsimplementeres i Danmark. Arbejdet med implementeringen af NIS 2-direktivet i dansk lovgivning er i gang, og loven forventes at træde i kraft 1. juli 2025. NIS2-direktivet udgør et markant skifte ift. at højne cyber- og informationssikkerheden, herunder også i luftfartsektoren.

### 18.2 Cyber- og informationssikkerhedsstrategi

I september 2022 blev transportsektorens nye cyber- og informationssikkerhedsstrategi offentliggjort. Strategien, der som udgangspunkt løber over årene 2022-2025, indeholder fire strategiske indsatsområder, som Trafikstyrelsen gennemfører på baggrund af blandt andet trusselsvurderinger og i samarbejde med sektorens aktører, herunder luftfartsvirksomheder. Strategien udmøntes som en del af den nationale cyber- og informationssikkerhedsstrategi for 2022-2024 og indebærer, at der gennemføres en række initiativer i samarbejde med sektoraktører, som blandt andet adresserer aktørers risikovurdering, de overordnede rammer for cyberberedskab og tværgående

• <sup>11</sup> [https://eur-lex.europa.eu/eli/reg\\_impl/2023/203/oj](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2023/203/oj)

læring i forhold til uddannelse og bevidsthed om cyber- og informationssikkerhed.

Reference	Beskrivelse	Aktionstype	Tidshorisont
Forordning (EU) 2019/1583 (security)	Implementering af lovgivningsmæssig ramme for cybersikkerhed, der dækker alle luftfartsdomæner	Sikkerhedspolitik	2025-2027
EASA Part-IS NIS2		Risikostyring	2022-2025
	Gennemføre ny sektorstrategi for cybersikkerhed		

### Akronymer

*ADR – Aerodromes / Flyvepladser*

*AIS – Aeronautical Information Service / Luftfartsinformationstjenester*

*ALoSP – Acceptable Level of Compliance / Sikkerhedsmål*

*AML – Mekanikerskoler*

*ANS – Air Navigation Services*

*AOC – Air Operator Certificate*

*ATM – Air Traffic Management / Lufttrafiktjeneste*

*ATS – Air Traffic Service / Lufttrafiktjenester*

*ATO – Godkendt træningsorganisation*

*CAMO – Continuing Airworthiness Management Organisation*

*CAT – Kommercielle flyvninger*

*CNS – Communication, Navigation and Surveillance / Kommunikations-, Navigations- og Overvågningstjenester*

*DTO – Deklareret træningsorganisation*

*EASA – European Aviation Safety Agency / Det europæiske luftfartsagentur*

*ECR – European Central Repository*

*EOFDM – European Operators Flight Data Monitoring / Europæiske operatørens flydata monitorering*

*EPAS – European Plan for Aviation Safety / Europæisk plan for luftfartssikkerhed*

*ERCS – European Risk Classification Scheme*

*FCL – Flight Crew Licensing / Personcertificering*

*FDM – Flight Data Monitoring / Flydatamonitorering*

*FOD – Foreign Object Debris / Fremmedlegme på trafikområdet*

*FSTD – Flight Simulator Training Device / Flysimulator træningsenhed*

*FTL – Flight Time Limitation / flyvetidsbegrænsning*

*GASP – Global Aviation Safety Plan / Global plan for luftfartssikkerhed*

*ICAO – International Civil Aviation Organization*

*IFR – Instrument Flight Rules*

*KRA – Key Risk Area / Højrisiko emne*

*MET – Metrological Information Management / Flyvemetroliske tjenester*

*MSAT – EASA Management System Assessment Tool / EASA Modenhedsvurderingsværktøj*

*MST – Member State Task / Medlemsstatsaktion*  
*NIS2 – Net- og Informationssikkerhedsdirektiv*  
*OPS – Operations / Operationer*  
*PAS – Plan for Aviation Safety / Plan for luftfartsikkerhed*  
*POA - Produktionsvirksomhed*  
*RASP – Regional Aviation Safety Plan / Regional plan for luftfartssikkerhed*  
*SARPs – Standards and Recommended Practices*  
*SIB – Safety Information Bulletin*  
*SMB – Safety Management Board*  
*SMF – Safety Management Funktionen*  
*SMM – State Safety Management*  
*SMS – Safety Management System/sikkerhedsledelsessystem*  
*SPI – Safety Performance Indicators*  
*SPT – Safety Performance Targets*  
*SPT – Safety Performance Task*  
*SRM – Safety Risk Management*  
*SSP – State Safety Programme*  
*VFR – Visual Flight Rules*  
*QMS - Kvalitetsledelsessystem*

