

Sikkerhet – årsrapport 2004

Generelt

Årsrapport for 2004 gir en oversikt over innrapporterte uønskede hendelser i 2004 samt en oversikt over de viktigste funnene fra revisjoner og risikoanalyser.

Årsrapporten for 2004 gir videre en oversikt over gjennomførte revisjoner, gjennomførte og pågående risikoanalyser, endringer innen beredskap, endringer innen security og endringer i lover og forskrifter.

Avinors styringssystem er tilpasset ny organisasjon og fullstendig omarbeidet og oversendt Luftfartstilsynet for aksept. På overordnet nivå omfatter dette konsernhåndbok, styringshåndbok og sikkerhetsstyringshåndbok.

Det er videre utført et betydelig arbeid med utvikling av Mesys, Avinors dataprogram for registrering og oppfølging av risikoelementer knyttet til meldinger (avvik, merknader, tilrådninger og lignende) samt håndtering av uønskede hendelser.

Innrapporterte uønskede hendelser i 2004

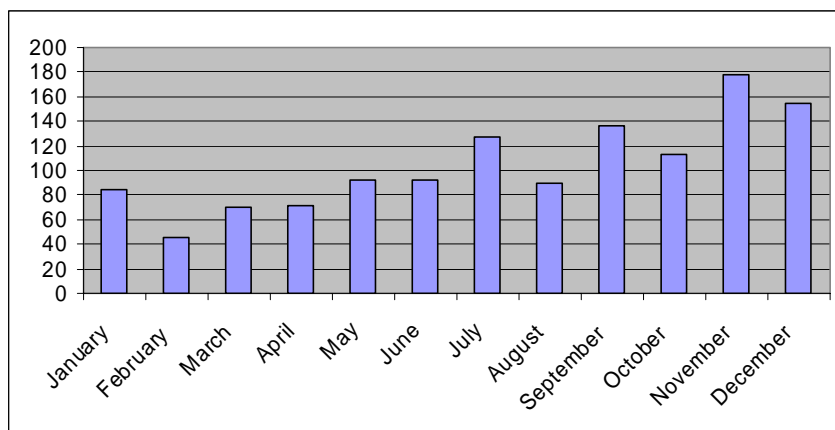
Rapportering på uønskede hendelser har til hensikt å gi styret en orientering om oppnådd sikkerhet i forhold til styringsmålet om at Avinor skal bidra aktivt til at luftfartsulykker ikke skjer. De aktuelle parametrene og mål er:

- Luftfartsulykker der Avinor har vært en medvirkende part skal ikke skje
- Alvorlige lufttrafikkhendelser der Avinor har vært en medvirkende part skal ikke øke i antall selv om trafikkvolumet øker

Resultatmål/ Ambisjonsnivå	Måles ved	Totalt 2004
Avinor skal bidra aktivt til at luftfartsulykker ikke skjer	Antall luftfartsulykker der Avinor har vært en medvirkende part	0
Det skal ikke være noen økning i alvorlige hendelser der Avinor har vært en medvirkende part	Antall alvorlige lufttrafikkhendelser der Avinor har vært en medvirkende part	13

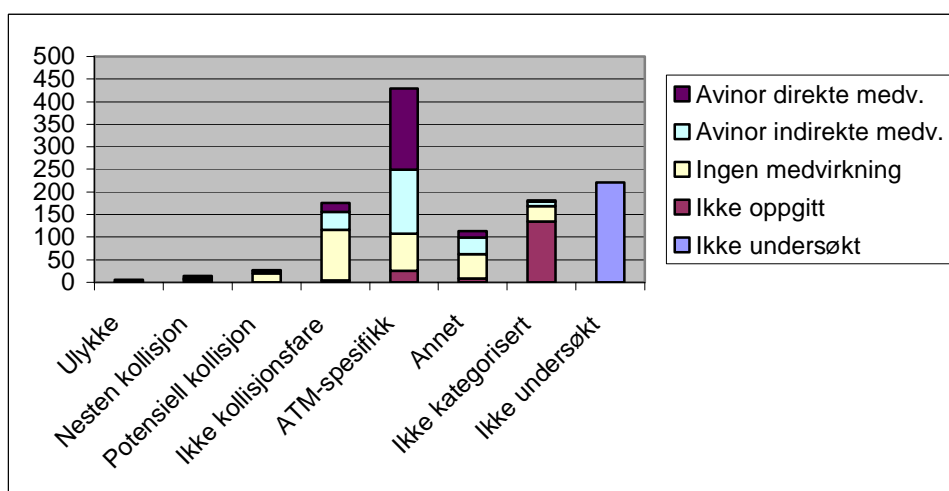
Det foreligger ikke sammenlignbare tall fra foregående år siden 2004 var det første hele året etter implementering av nytt rapporteringssystem.

Totalt i 2004 ble det levert 1255 rapporter om uønskede hendelser i Avinor. Disse fordeler seg over årets måneder som følger:

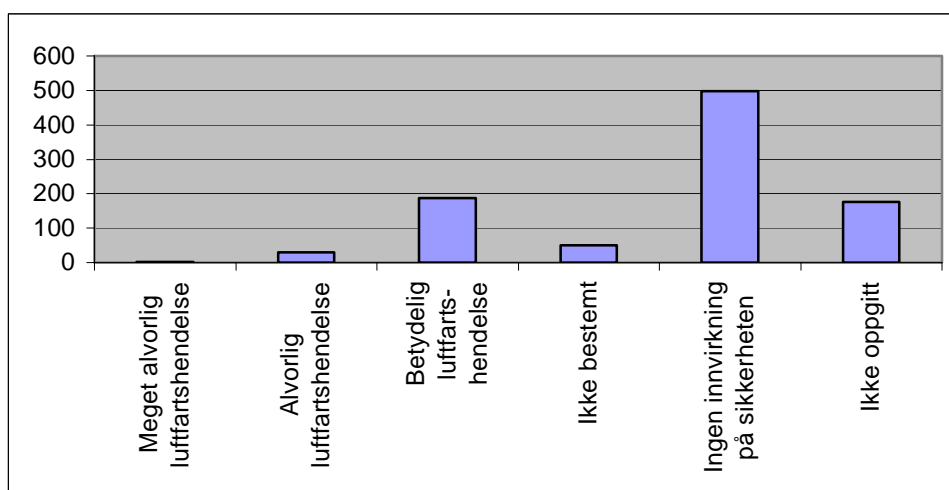


Figur 1: Totalt antall innrapporterte uønskede hendelser i 2004.

Hendelsene fordeler seg videre som følge med hensyn til kategori og alvorlighet:



Figur 2: Uønskede hendelser fordelt på kategori



Figur 3: Uønskede hendelser fordelt på alvorlighet.

Som figur 1 viser, er det en økende trend i innrapportering av uønskede hendelser. Siden denne økningen først og fremst skyldes økt rapportering av mindre alvorlige hendelser, er økningen positiv da grunnlaget for et forebyggende sikkerhetsarbeid dermed blir bedre.

Årsaken til økningen ligger i opplæring og holdningsskapende arbeid, men også utviklingen av Mesys har vært avgjørende.

Mesys har også bidratt til at arbeidet med undersøkelse av hendelsene er blitt enklere. Undersøkelsesarbeidet har dessuten utviklet seg meget positivt, spesielt innen flysikring, men det er også fremgang innen lufthavntjenestene.

Det har vært gjennomført opplæring av både undersøkerledere og undersøkere, og undersøkerlederne har fått spesiell opplæring innen klassifisering, menneskelige faktorer med mer.

Av de 1255 innrapporterte uønskede hendelsene ble 17 av disse vurdert til å være av en slik karakter at det var behov for å nedsette en egen undersøkergruppe. For 13 av de 17 ble det konkludert med at de var alvorlige og at Avinor var medvirkende part. Ca 700 av undersøkelsene resulterte i en eller flere tilrådninger, og disse følges opp i divisjonene.

Som det går frem av figurene er altså kun et fåtall alvorlige (= ulykker, meget alvorlige og alvorlige hendelser), mens de fleste er vurdert til å ha hatt liten eller ingen innvirkning på flysikkerheten. Av figur 2 ser vi dessuten at majoriteten av hendelsene er såkalte ATM (Air Traffic Management)-spesifikke som er hendelser som for eksempel feil med teknisk utstyr, koordinering mellom enheter, utforming av luftrom med mer.

Som nevnt er 2004 det første hele året etter at nytt rapporteringssystem ble implementert. Før dette var det få rapporter som ble levert, og disse ble heller ikke undersøkt verken med hensyn til kategori eller alvorlighet. Opplæringen av undersøkerne ble gjennomført i april. Selve undersøkelsene kom i gang i mai. Hendelser i de fire første månedene er kun i liten grad undersøkt.

Definisjon av de forskjellige klassene av alvorlighet:

Alvorlighet	Definisjon
Ulykke	ICAO Annex 13: En begivenhet i forbindelse med bruken av et luftfartøy som inntreffer fra det tidspunkt en person stiger ombord i luftfartøyet med flyging som formål, til det tidspunkt alle ombordstegne personer har forlatt fartøyet, og der: a) en person blir dødelig eller alvorlig skadet (som følge av...) b) luftfartøyet utsettes for skade eller strukturell svikt (som...) c) luftfartøyet er savnet eller fullstendig utilgjengelig.
Meget alvorlig luftfartshendelse	ICAO Annex13/BSL A 1-4: En luftfartshendelse der omstendighetene tilsier at det nesten inntraff en luftfartsulykke. <i>Anmerkning: Forskjellen mellom en luftfartsulykke og en meget alvorlig luftfartshendelse ligger kun i konsekvensene.</i>
Alvorlig luftfartshendelse	En begivenhet i forbindelse med bruken av et luftfartøy hvor sikkerheten til luftfartøyet kan ha vært påvirket noe som har ført til en nesten kollisjon mellom luftfartøyer, med bakken eller hindringer <i>Anmerkning: Vil influere på sikkerheten ved luftfartsoperasjoner.</i>
Betydelig luftfartshendelse	En hendelse hvor forholdene indikerer at det kunne skjedd en ulykke, en meget alvorlig luftfartshendelse eller alvorlig hendelse dersom faren ikke hadde blitt behandlet innenfor sikkerhetsmarginene, eller dersom det hadde vært et annet luftfartøy i nærheten. <i>Merknad: ATM-relaterte betydelige hendelser vil inkludere situasjoner hvor kollisjoner/nestenkollisjoner kunne skjedd under andre forhold.</i>
Ingen innvirkning på flysikkerheten	En hendelse som ikke har sikkerhetsmessig betydning.
Ikke bestemt Ikke oppgitt	Det var ikke tilstrekkelig informasjon for å avgjøre risikoen, eller sprikende eller motstridende informasjon forhindret slik avgjørelse.

Risikoanalyser i 2004

Det er i oversikten skilt mellom tre typer risikoanalyser, dels begrunnet ut fra tema og dels ut fra metodikken som er benyttet. De tre formene for analyse er beskrevet under.

Analysetype	Beskrivelse
Grovanalyse	Benyttes ved enklere gjennomganger og/eller der deltakerne har svært forskjellig faglig bakgrunn. Er bl.a benyttet i effektiv flyplass prosjektet. Analysene utføres kvalitativt.
Hinderanalyser	Er benyttet i forbindelse med tekn/operativ godkjennelse der hindersituasjonen skulle risikovurderes. Analysene utføres kvantitativt.
ESARR4	Analyse av flysikringssystemer hvor sikkerhetsmål og

(Europeisk krav til risikoanalyser)	sikkerhetskrav utarbeides, samt at målene og kravene verifiseres. Analysene utføres kvantitativt.
-------------------------------------	---

Grovanalyser

Grovanalyser er benyttet for risikovurdering av Take-Off 05 prosjektet – Effektiv Flyplass. Risikoanalyser er gjennomført for Sola, Tromsø, Alta, Kjevik og Banak. Analyser for Flesland og Tromsø er påbegynt og skal fullføres i 2005.

Grovanalyse er også benyttet for følgende risikoanalyser

- Beredskap/ Varsling UMS
- Fjerning av sprengstoff på Sola

Hinderanalyser

Hinderanalyser benyttes i forbindelse med teknisk operativ godkjenning der hindersituasjonen skal risikovurderes. Det analyseres hvorvidt en utvidelse av hinderfritt område iht BSL E-3-2 vil gi et vesentlig bidrag i risikoreduksjon eller om det er andre tiltak som vil gi et større bidrag. Analysene ser flysikkerhet fra piloten/flyet sin synsvinkel. Risikobidragene kvantifiseres. Akseptkriterier er satt iht. luftbransjens overordnede målsetning for flysikkerhet (ICAOs Target Level of Safety er $1 \cdot 10^{-7}$ pr. flygning)

I 2004 er det gjennomført hinderanalyser for Florø, Sogndal, Båtsfjord, Sørkjosen, Kirkenes, Molde, Sandnessjøen/Stokka og Alta.

Hinderanalysene viser at det er tiltak som vil kunne gi et vesentlig bidrag til risikoreduksjon. Eksempler på forslag til tiltak er:

- Forenklete innflygningstraseer
- Bedre visuelle hjelpemidler (sirkellys, hinderlys, styrket belysning av visuelle referanser)
- Turbulensvarsling, strengere vindgrenser for innflygning.

Ved å gjennomføre tiltak som er anbefalt vil akseptkriteriet kunne bli oppfylt uten utvidelse av hinderfritt område iht. BSL E-3-2.

Risikoanalyser – Flysikring/ATM (Air Traffic Management) systemer – Implementering av nytt utstyr.

Felles for alle analysene er at de er utført iht. en ny forskrift som kommer i 2005 (BSL A 1-10, basert på ESARR4 Eurocontrol Safety Regulatory Requirement 4)). I BSL G 6-1 er det krav om at ESARR4 skal følges ved teknisk godkjenning av flynavigasjonsutstyr.

Akseptkriteriene i ESARR4 analyser skal settes slik at overordnet akseptkriterium i ESARR4 oppfylles.

Følgende analyser er gjennomført i 2004:

Prosjekt	Risikoanalysen omfatter
NATCON (Norwegian Air Traffic CONTROL)	<ul style="list-style-type: none"> • NATCON utstyrsanalyse • Prosedyrer/ Opplæring relatert til NATCON

system) implementering Stavanger kontrollsentral, Sola tårn, Flesland tårn og approach og Haugesund tårn	<ul style="list-style-type: none"> • NATCON infrastruktur • Installasjon og transisjon
Ny VCS (Voice Communcation system) Bodø kontrollsentral	<ul style="list-style-type: none"> • VCS utstyrsanalyse • Prosedyrer/ Opplæring relatert til VCS
Ny utstyr i Ørland tårn	<ul style="list-style-type: none"> • RaADS utstyrsanalyse • VCS utstyrsanalyse • Prosedyrer/ Opplæring relatert til RaADS • Prosedyrer/ Opplæring relatert til VCS • infrastruktur
Ny offshoreradar Gullfaks	<ul style="list-style-type: none"> • En sannsynlighetsvurdering for at sikkerhetsmål og sikkerhetskrav kan oppfylles

Sikkerhetsmål og sikkerhetskrav er utarbeidet basert på akseptkriteriene og verifisert. Sikkerhetsmålene og sikkerhetskravene blir oppfylt under forutsetning av at en del aksjonspunkter oppfylles. Aksjonspunktene er i liten grad relatert til selve utstyret. De fleste er relatert til

Utarbeidelse av prosedyrer f.eks

- Policy (hva skal med i en prosedyre (regelverk), hva skal baseres på opplæring)
- Kvalitetssikring av arbeidsprosessen ved utarbeidelse av nye/endrede prosedyrer
- Innføre klare retningslinjer for hva som skal utføres og kommuniseres når utstyr feiler. (operativt og teknisk)
- Innføre nye barrierer som inntreer hvis utstyr feiler

Opplæring f.eks

- Opplæring av nye arbeidsprosesser/ prosedyrer
- Regelmessig trening i bruk av back-up systemer

Infrastruktur f.eks

- Innføring av alarmer og arbeids- og kommunikasjonsrutiner relatert til feil i infrastruktur som kan medføre at ATM (Air Traffic Management) utstyr feiler
- Redundans må utføres gjennomgående (infrastruktur, kabling etc.)

Det er mye som tyder på at flere av disse aksjonspunktene påpeker mangler i Avinor sin prosjektgjennomføring. Ved å innføre erfaringstilbakeføring fra risikoanalysene til metodikk for prosjektgjennomføring vil prosjektene kunne gjennomføres med mindre ressurser (tid, penger). Gjennomgående redundans (kabling, strømtilførsel etc.) er eksempel på tiltak som koster svært mye når endringer må utføres i ettertid.

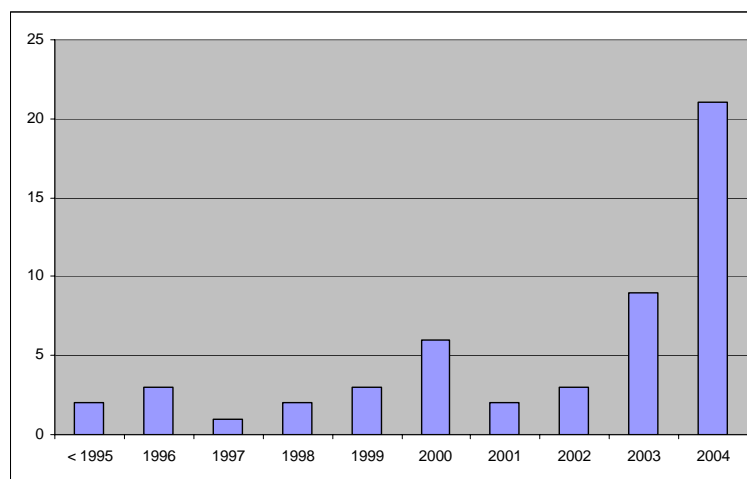
Det bemerkes også at Avinor bør logge utstyrsfeil på en mer systematisk måte for alt teknisk utstyr, slik at en kan bygge opp erfaringsdata over hvor pålitelig de tekniske systemene er.

I 2004 ble følgende risikoanalyser innen Flysikring/ATM igangsatt og skal fullføres i 2005 og 2006.

Prosjekt	Risikoanalysen skal omfatte
Nytt bemannings-konsept for Tromsø og Torp	<ul style="list-style-type: none"> • "human factors", arbeidsbelastning og oppmerksomhetsdeling

	<ul style="list-style-type: none"> • Utstyrsanalyser for nytt/endret utstyr • Prosedyrer/Opplæring
Ny VCS (Voice Communication system) Røros	<ul style="list-style-type: none"> • VCS utstyrsanalyse • Prosedyrer/ Opplæring relatert til VCS
NATCON (Norwegian Air Traffic CONtrol system) implementering Kontrollsentral Nord	<p>Det skal gjennomføres risikoanalyser i mottaksprosjektet</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prosedyrer/ Opplæring relatert til NATCON • NATCON infrastruktur • Installasjon og transisjon i leveranseprosjektet • NATCON utstyrsanalyse
Nytt tårn og approach Værnes	<ul style="list-style-type: none"> • RaADS utstyrsanalyse • VCS utstyrsanalyse • ACAMS utstyrsanalyse • Prosedyrer/ Opplæring relatert til nytt/endret utstyr • infrastruktur
Nytt tårn, Evenes	<ul style="list-style-type: none"> • RaADS utstyrsanalyse • VCS utstyrsanalyse • Prosedyrer/ Opplæring relatert til RaADS • Prosedyrer/ Opplæring relatert til VCS Infrastruktur
Kommunikasjonsprosjektet	<ul style="list-style-type: none"> • Behov for redundant kommunikasjonslink vurderes.

Det er også utført en risiko- og sårbarhetsanalyse som del av beslutningsunderlaget for lokalisering av Kontrollsentral Sør.



Figur 3: Utvikling i bruk av risikoanalyser i forbindelse med sikkerhet i Avinor

Som figuren viser, er antallet sikkerhets- og risikoanalyser økt vesentlig i 2004. Det var også en økning i 2003, noe som henger sammen med Take-Off 05; analyse- og design fasene. Det forventes at antall analyser i 2005 blir tilsvarende som for 2004.

I 2004 har det vært fokus på opplæring i ESARR4 (Eurocontrol Safety Regulatory Requirement 4) risikoanalyser, følgende tema er dekket:

- Introduksjonskurs i ESARR4 i regi av KS (55 deltagere i 2004)
- FHA (Functional Hazard Assessment) kurs i regi av Eurocontrol
- PSSA (Preliminary System Safety Assessment) kurs i regi av Eurocontrol

Revisjonsvirksomhet i 2004

Etter omorganiseringen 1. mars 2004 ble internrevisjonen i Avinor lagt om, fra tidligere drevet i regi av de 5 regionene og til en sentralisert funksjon tillagt sikkerhetsstaben konsern. I den forbindelse ble det opprettet en revisorpool bemannet fra divisjonene, og koordinert fra KS. En viktig målsetting var å sørge for en enklere bemanning av revisjonsteam, samt ha en oversikt over behovet for å utdanne nye revisorer og revisjonsledere. Et annet viktig mål var å standardisere revisjonsarbeidet, samt forsøke å bedre erfaringsoverføring mellom enhetene ved at revisjonsteam som en hovedregel skulle bemannes fra andre divisjoner enn den som lufthavnen tilhørte. Revisjonene ble videre 'timet' slik at de ble lagt tidsmessig noe i forkant av Luftfartstilsynets inspeksjoner slik at de mest opplagte avvik kunne bli håndtert før Luftfartstilsynet kom på besøk. Avinor har fått flere positive tilbakemeldinger fra Luftfartstilsynet på at utviklingen nå går i riktig retning.

Det ble totalt gjennomført 21 interne revisjoner i 2004. Dette utgjorde 16 revisjoner ved lufthavner, hvorav 3 på regionale lufthavner (LR), 8 på mellomstore (LM) og 5 på store lufthavner (LS). I tillegg ble det gjennomført fem revisjoner innen Opplæringsvirksomhet ved kontrolltårn, kontrollsentraler og NATCON prosjektet.

Ved revisjon på lufthavnene ble det revidert på følgende fagområder: bakketjeneste, flyplassutforming, lufttrafikkjeneste, flynavigasjonstjeneste. Det ble på enkelte lufthavner også revidert innen Security samt styrings- og ledelsessystemet.

Tabellen under gir en oversikt over interne revisjoner gjennomført i 2004.

Lufthavn	Dato	Fagområder
Værnes	Januar	LTT, LHT, FNT
Lista	Februar	LTT, FNT
Kirkenes	14 – 15. april	LTT, FNT, LHT Flyplassutforming
Molde	03 – 04. mai	LTT, FNT, LHT Flyplassutforming
Stokmarknes	13 – 14. mai	LTT, FNT, LHT Flyplassutforming
Sogndal	09 - 10. juni	LTT, FNT, LHT Flyplassutforming
Stavanger	17 – 18. juni	NATCON
Sørkjosen	21 – 22. juni	LTT, FNT, LHT Flyplassutforming
Bodø	30.juni – 08.juli	VCS
Kristiansund	12 – 13. august	LTT, FNT, LHT Flyplassutforming
Bardufoss	18 – 19. august	LTT, FNT
Bodø	12. august	Kontrollsentral nord
Bergen	24 – 26. august	LTT, FNT, LHT, Flyplassutforming
Ørland	1. september	TWR
Trondheim	21 – 23. september	LTT, FNT, LHT, Security, Flyplassutforming
Lakselv	14 – 15. oktober	LTT, FNT, LHT , Security, Flyplassutforming

Tromsø	19 – 21. oktober	LTT, FNT, LHT , Flyplassutforming
Evenes	10 – 11. november	LTT, FNT, LHT , Flyplassutforming
Stavanger	15 – 18. november	LTT, FNT, LHT , Flyplassutforming
Svalbard	22 – 24. nov.	Security
Alta	01 – 02. des.	LTT, FNT, Security
Bodø	07 – 08. des.	Flyplassutforming, styringssystem
Bødø TWR/APP	06 – 08. des.	Opplæringsvirksomhet ved enheten
Ålesund	15 – 16. desember	LTT, FNT, LHT, Flyplassutforming

Resultater fra revisjoner innen de respektive fagområder

I det følgende gis det en oversikt over avvik og merknader som kan betegnes som 'gjengangere', dvs. at de vil prioriteres korrigeret i det videre arbeidet i divisjonene og på lufthavnene.

Bakketjenesten (LHT)

- ikke oppdatert kvalitetssystem ift ny organisasjon **BSL E 4.1 og BSL A 1.1**
- krisehåndteringsplanen ikke oppdatert, spesielt manglende varslingslister
- lokalt regelverk ikke oppdatert
- mangelfull implementering av nye krav i BSL E 4.1 og 4.2 til lokalt regelverk
- gjennomgående dårlig dokumentasjon av øvelser **BSL E 4.4 pkt 13.2.2**
- ikke oppdaterte vintervedlikeholdsplanen **BSL E 4.2 veiledning, akseptabel minstestandard pkt 3 vintervedlikehold**
- manglende dokumentasjon på gjennomførte kontroller innen elektrotjenesten **BSL E 4.3**
- lite eller ingen kjennskap til bruk av Mesys

Flyplassutforming

- hindersituasjonen planert, uplanert del **BSL E 3.2 pkt 7**
- generelt manglende merkemaling, enkelte steder feil merking **BSL E 3.2 pkt 18**
- manglende flyplassdata. Ikke alltid god nok kunngjøring av data **BSL E 3.2 pkt 23**
- mange steder er overganger i sikkerhetsområdene meget brå og bratte .
- Ikke alle lufthavner hadde gjennomført risikoanalyse etter anerkjent standard **BSL E 3.2 pkt 17.1.6**

Lufttrafikkjeneste (LTT)

- Manglende beskrivelse av Avinors Kvalitetssystem og Sikkerhetsstyringssystem i enhetenes håndbøker (Lokale Regelverk)
- BSL G 2-1 Vedlegg 5 har en liste over de dokumenter som skal være beskrevet og tilgjengelig i enhetens håndbokssystem. Det er her ofte store mangler, som kan tyde på at dette kravet ikke har vært godt nok understreket.
- Generell uvitenhet og uenighet om at oppdaterte styrende dokumenter legges ut på intranett (Luftrommet). Det er ikke utarbeidet et system for å informere om oppdateringene.
- Manglende opplæring i lufthavnens ferdselsforskrifter
- Luftrom og innflygingsprosedyrer er ofte ikke optimale i henhold til forskriftskrav.
- Meldingsdelen i Mesys brukes sjelden. Derimot brukes Rapportdelen for uønskede hendelser.

Flynavigasjonstjeneste (FNT)

- Lokalt regelverk. Ikke oppdatert til ny organisasjon. "**BSL G6-1,§16-1c.**"
- Mangelfull dokumentasjon på opplæring i SMS og Mesys. "**Håndbok for sikkerhetsstyring.**"
- Vintervedlikeholdsplan, ikke revidert etter ny mal. "**BSL G6-1,§16-3.**"
- Tilbakemelding Reservekraft/UPS/batteri. "**BSL G6-1,§15-6.**"
- Lagring av vinddata i begge baneender. "**Luftfartstilsynet**"
- Manglende kontroll over adkomst til apparatrom. "**BSL G6-1,§29b.**"
- Dokumentasjon over opplæring av LHT – Ferdsel i restriksjonsområder og vintervedlikehold FNT anlegg. "**BSL G6-1,§17-3.**"
- Skilting restriksjonsområder Nav Anlegg. "**BSL G6-1,§17-5.**"
- BRA Kart ikke utarbeidet. "**BSL G6-1,§17-6.**"
- Opplæring: Enkelte driftsingeniører tilfredsstillende ikke kravene som er nedfelt i driftsinstruksene mhp. Periodisk faglig oppdateringer. Spesielt gjelder dette for

vedlikehold av navigasjonsanlegg hvor det er krav til oppdatering innen 5 år.
”Driftsinstruksjoner ILS og VOR”

Security

Security i betydning sikkerhetskontroll / adgangskontroll ved våre lufthavner, tårn og kontrollsentraler har de siste årene hatt stor oppmerksomhet. Dette skyldes ikke minst terroraksjonen i New York den 11. september 2001, og den etterfølgende skjerping av regelverket (eks. EU forordningen på security).

Bestemmelser/regelverk.

- Implementert EU2320/2002, EU 622/2003 fra 10. mars 2004.
- Implementert ny BSL A2-1 og Modellsikkerhetsprogram 5. mai 2004.
- Utarbeidet ny *Håndbok for security & beredskap* for Avinor med mal for lokale bestemmelser.
- Lokale bestemmelser er utarbeidet for alle stamrute lufthavner.
- Lokale bestemmelser er under utarbeiding for alle regionale lufthavner; i samarbeid med Luftfartstilsynet.

Sikkerhetskontroll.

- Inngått kontrakt med Securitas om sikkerhetskontroll på alle Avinors lufthavner, gjeldende fra 01.01.05.
- Securitas har inngått kontrakt med Widerøe som underleverandør på de regionale lufthavner fra 01.01.05.
- Det ble gjennomført sikkerhetskontroll av passasjerer og håndbagasje fra regionale lufthavner fra 02.10.04 ved bruk av håndholdt utstyr.
- Det er i 2004 utført 674.091 timer sikkerhetskontroll (alle lufthavner).

Ut-/ombygging – status pr. 31.12.04.

- Ombygging er fullført på alle stamrute lufthavner.
- Ut-/ombygging er delvis fullført på regionale lufthavner. Ca. 4 lufthavner gjenstår.
- Teknisk utstyr er installert og tatt i bruk på alle lufthavner.

Inspeksjoner/godkjenninger.

- Luftfartstilsynet har gjennomført inspeksjoner for godkjenning av security på 4 store lufthavner og 11 mellomstore.
- Godkjenningsprosesser er i gang for alle regionale lufthavner.

Teknisk utstyr.

- Utskifting av eldre røntgenmaskiner er startet, slik at alt slikt utstyr vil ha den nyeste teknologien.

Opplæring.

- Det er utarbeidet grunnkurs i security for alle med adgang til flyside på lufthavn. Pr. 21.02.05 har 1053 ansatte gjennomført kurset.
- Det er utarbeidet kurs for securityansvarlige på lufthavner og for medlemmer av securityutvalg. Pr. 24.02.05 vil ca. 50 ansatte ha gjennomført dette kurset.

Beredskap

Avnors opplegg for beredskap har vært under revisjon siden sommeren 2004, og kriseplanverket for Bodø lufthavn ble oppdatert. Det nye planverket var utgangspunkt for en full-skala øvelse sammen med Widerøe, Politiet og Luftforsvaret 11. desember 2004. Erfaringene herfra vil danne utgangspunkt for oppdatering av kriseplanene for øvrige lufthavner.

Videre ble det igangsatt utvikling av nye prosedyrer for kriseledelse (fra stabene) og en kartlegging av det trusselbildet (for Avinor) som kan medføre at organisasjonen må gå fra en normal driftssituasjon til en situasjon der kriseledelse er påkrevd.

Et automatisk varslingsystem er utarbeidet for innkalling av ekstra mannskaper ved brann/havari. Systemet er under innføring på store og mellomstore lufthavner.

Avinors Styringssystem

Det har blitt gjennomført en total strukturell endring av Avinors oppbygging av styrende dokumenter. Dette har medført at det i alle nivåer i den styrende dokumentasjonen har fått en tydeligere standardisering. Det er utarbeidet maler for utarbeidelse av divisjons- og faghåndbøker. All styrende dokumentasjon foreligger nå i bare en versjon, den elektroniske, som alle i Avinor har tilgang til fra intranettet ('Luftrommet').

Utvikling av Mesys

I Avinors tidligere regionsstruktur hadde hver region sin database for håndtering av avvik, merknader og blålapper. Oppbyggingen av disse basene var også ulik. For å sikre en ensartet håndtering av avvik, merknader, uønskede hendelser, tilrådninger og lignende ble det utviklet og implementert et datasystem (Mesys) for håndtering av dette. I tillegg er rapporteringen av forbruk av kjemikalier lagt inn som tidligere. Data fra databasen er publisert på egen side på luftrommet.

Luftrommet

Det er utarbeidet en ny hjemmeside for visning av styrende dokumentasjon. Den styrende dokumentasjonen er strukturert på en slik måte at den gjenspeiler Avinors organisatoriske oppbygging, og slik at samme informasjon bare er beskrevet ett sted. Viktig sikkerhetsrelatert informasjon skal kontinuerlig legges inn i konsernstab sikkerhets hjemmeside. Dette arbeidet er ikke ferdig i 2004, og vil ha stor oppmerksomhet videre.

Myndighetskontakt – lover og forskrifter

Lover og forskrifter innenfor det luftfartsjuridiske området er i kontinuerlig utvikling, og 2004 har i så måte vært et år med innføring og ikrafttredelse av flere nye forskrifter. De fleste reglene innføres i forlengelsen av Norges internasjonale forpliktelser, oppstått gjennom Norges medlemskap i ICAO (FN's internasjonale luftfartsorganisasjon for sivil luftfart) eller som en følge av våre forpliktelser gjennom EØS-avtalen. Et eksempel på dette er de nye reglene om sikkerhetskontroll. Noen regler utvikles imidlertid som særnorske bestemmelser, og pålegger Avinor plikter som ellers ikke legges på leverandører av servicetjenester i andre europeiske land. Det kan her nevnes eksempler

som større sikkerhetsområder langs og i enden av rullebanene, kortere arbeidstid for flygeledere, m.m.

Det er i 2004 behandlet 51 saker vedrørende regelverksendringer i luftfartslovgivningen. Avinors nye styringsmodell er etablert herunder godkjenning av Ansvarlig leder, Kvalitetssjef, Flyplassjefer, m.m.

Nedenfor følger en oversikt over de viktigste nye regler som trådte i kraft i 2004.

- **Sikkerhetsstyring innen flysikrings- og bakketjenesten BSL A 1-9**

Forskriften trådte i kraft 01.10.2003 og medførte en rekke nye oppgaver. Avinors styringssystem ble etter en lang søknadsprosess, akseptert av Luftfartstilsynet 27. januar 2005.

- **Securityregelverk, BSL A 2-1**

Endringer i securityregelverket er behandlet i et eget kapittel ovenfor.

- **Sertifisering av flygeledere, BSL C 3-1**

Forskriften trådte i kraft 01.01.2004, og medfører bla. at flygeledere nå skal utstyres med eget sertifikat fra Luftfartstilsynet. Til sertifikatet kan det knyttes en rekke rettigheter.

- **Utdanningsorganisasjon for flygeledere, BSL C 3-2**

Forskriften trådte i kraft 01.01.2004, og stiller nye og utvidede godkjenningskrav til organisasjoner som skal utdanne flygeledere.

- **Etablering, organisering og drift av lufttrafikkteneste, BSL G 2-1**

Forskriften trådte i kraft 01.01.2004, og stiller nye plikter mht. etablering av lufttrafikkteneste, krav til organisasjon og infrastruktur. Her finnes også nye krav til operativ tjenesteutøvelse.

- **Trafikkflytleidelse, BSL G 3-1**

Forskriften trådte i kraft 01.01.2004, og formålet med den er å sørge for at kapasiteten i luftrommet utnyttes på best mulig måte uten at det går utover sikkerheten. For dette formål er det utviklet en rekke nye regler og bestemmelser.

- **Plasstjeneste, BSL E 4-2**

Forskriften trådte i kraft 01.09.2004, og medfører en rekke nye sikkerhetskrav.

Helse og arbeidsmiljø / HMS

Arbeidsmiljø utgjør en integrert del av Avinors helhetlige styringssystem og inngår som et bærende element Avinors policy. Et viktig strategisk mål for Avinor er å være en attraktiv arbeidsplass med tilfredse og motiverte medarbeidere.

Avinors medarbeidere kjennetegnes av høy faglig kompetanse og profesjonalitet. Avinor legger vekt på at arbeidsmiljø skal gi grunnlag for utviklingsmuligheter, stimulerende arbeidsoppgaver og medansvar. Arbeidsmiljøet i Avinor er generelt godt. Det er likevel en utfordring å ha tilstrekkelig fokus på dette i en så vidt omfattende omstillingsprosess som den Avinor nå gjennomfører og samtidig ivareta mulighetene som ligger i ulike konstruktive samarbeidsrelasjoner.

Når det gjelder arbeidsrelaterte skader og ulykker var det i 2004 for Avinor totalt innrapportert 24 arbeidsrelaterte ulykker. Disse ulykkene resulterte i 14 personskader uten fravær og 15 personskader med fravær.

Følgende data på helse-, miljø- og arbeidsmiljøområdet er innrapportert i kalenderåret 2004:

Kalenderåret 2004 - Avinor	Antall
Kartlegging av arbeidsmiljø	
Interne revisjoner med HMS-tema	15
Gjennomførte vernerunder	92
HMS-hendelser/avvik	38
AMU	
Gjennomførte AMU-møter	67
Vernetjeneste	
Gjennomførte verneombudsmøter	80
Opplæring	
Antall med dokumentert arbeidsmiljøopplæring	121
Personskader – materielle skader	
Ulykkestilfeller	24
Ulykkestilfeller med materielle skader	4
Personskader uten fravær	14
Personskader med fravær	15

Administrasjonens vurdering og anbefaling:

Det har i 2004 vært en svært høy aktivitet på alle fagområdene i konsernstab sikkerhet og tilsvarende fagområder i divisjonene. Det har særlig vært en sterk økning av undersøkelse av uønskede hendelser. Aktivitetsnivået på revisjoner ligger på nivå med tidligere år, men gjennomføres nå mer standardisert og med større grad av erfaringsutveksling og mer målrettet i forhold til Luftfartstilsynets inspeksjoner enn tidligere. Når det gjelder risikoanalyser, har det vært en betydelig økning, noe som ikke minst skyldes nye forskrifter og krav i vårt nye sikkerhetsstyringssystem (SMS). Til sammen bidrar dette til et bedre grunnlag for en risikobasert sikkerhetsstyring, en utvikling som også blir stadig sterkere i samfunnet forøvrig. Dette er et område der Avinor ønsker å være en foregangsbedrift.

Fokus i sikkerhetsarbeidet har vært utvikling og implementering av systemer, oppfølging av identifiserte forbedringsområder og kompetanseutvikling på områdene undersøkelser,

revisjoner og risikoanalyser. Disse prioriteringene vil fortsette i 2005. Det vil i tillegg legges vekt på utvikling av en overordnet tilnærming til risikoanalyse, der bidrag fra områdene bakketjeneste, og lufttrafikk- og flynavigasjon skal integreres i samme risikomodell. På sikt skal det utvikles en gate-to-gate tilnærming, et arbeid som skal starte i 2005. På kort sikt vil man i det videre arbeidet særlig forbedre rapportering av sikkerhet, der både status og trend skal synliggjøres. Det er administrasjonens oppfatning at Avinors satsning på sikkerhet har fått en meget sterk prioritering i 2004, noe som både har sin bakgrunn i en tett oppfølging av sikkerheten i forbindelse med Take-Off 05 omstillingen og en rekke nye sikkerhetsrelaterte forskrifter fra Luftfartstilsynet.

Effekten på Avinors omdømme:

Dette arbeidet er vesentlig for at Avinor skal ivareta flysikkerheten i Norge, og bevege seg i retning av visjonen om å være ledende innen sikkerhet og punktlighet i europeisk luftfart. Det omfattende arbeidet med sikkerhet og sikkerhetskultur vil bidra til bedret omdømme og økt følelse av trygghet for våre kunder. Vesentlig for dette omdømmet er også egne ansattes kompetanseutvikling og kommunikasjon internt og eksternt.

Forslag til vedtak:

Styret tar saken til orientering.

Oslo, 2005-11-01

Randi R. S. Flesland
Administrerende direktør