

Sikkerhet – årsrapport 2005

Generelt

Årsrapporten gir en oversikt over luftfartsulykker og uønskede hendelser hvor Avinor har vært medvirkende part i 2005.

Årsrapporten gir også en oppsummering av det pågående arbeidet innen risikoanalyser og revisjoner samt status på gjennomføring av sikkerhetstiltak og sikkerhetsprosjekter. Videre gis det en oversikt over det pågående arbeidet innen security og beredskap.

Utvikling av nye lover og forskrifter som vil kunne ha en sikkerhetsmessig betydning for Avinor blir presentert avslutningsvis.

Luftfartsulykker og uønskede hendelser i 2005

Avinor har satt seg følgende resultatmål når det gjelder luftfartsulykker og alvorlige luftfartshendelser:

- Ingen luftfartsulykker der Avinor har vært medvirkende part
- Ingen økning i alvorlige luftfartshendelser der Avinor har vært medvirkende part

Det var en luftfartsulykke i 2005 ved Hammerfest lufthavn hvor Avinor var medvirkende part. Ulykken involverte et Widerøe-fly som havnet utenfor rullebanen. Det var ingen alvorlige personskader, men noe materielle skader.

Det var også en økning i antall alvorlige luftfartshendelser der Avinor var medvirkende part i 2005 sammenlignet med 2004.

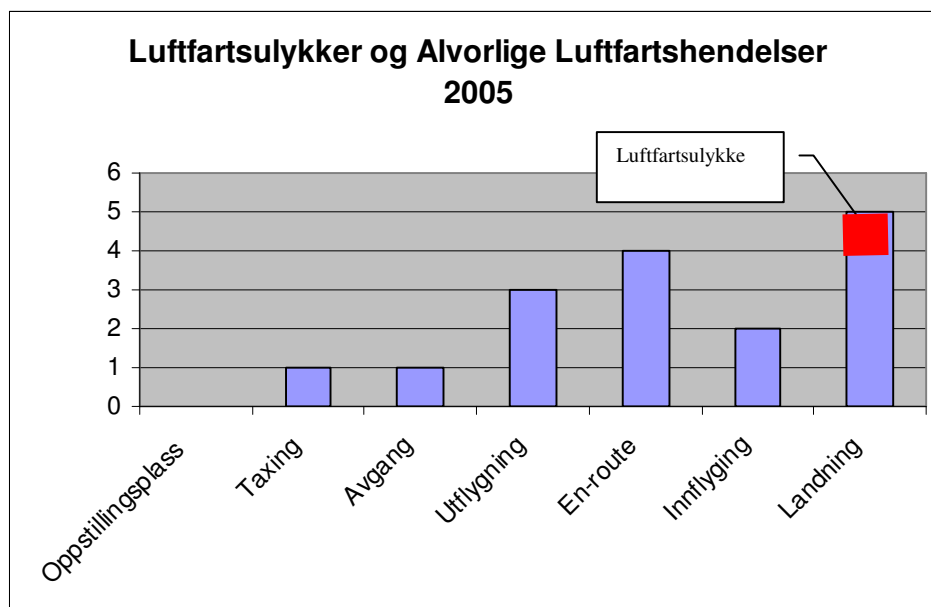
Avinor har i 2005 derfor ikke oppnådd ambisjonsnivået (ingen økning) vedrørende luftfartsulykker og alvorlige luftfartshendelser.

Resultatmål/ Ambisjonsnivå	Måles ved	Total 2004	Total 2005
Ingen luftfartsulykker der Avinor har vært medvirkende part	Antall luftfartsulykker der Avinor har vært en medvirkende part	0	1
Ingen økning i alvorlige luftfartshendelser der Avinor har vært medvirkende part	Antall alvorlige luftfartshendelser der Avinor har vært en medvirkende part	13	15

Avinor medvirket til luftfartsulykken ved Hammerfest lufthavn ved at vi skulle ha hatt bedre utstyr for vindmåling. Dette er nå montert. Et prosjekt for bedre beregning og varsling av vanskelige vindforhold er også satt igang.

Det er i 2005 rapportert 15 alvorlige luftfartshendelser der Avinor har vært medvirkende part.

Vedlagte figur viser luftfartsulykken og de alvorlige luftfartshendelsene fordelt på flyfase.



Figur 1: Luftfartsulykker og Alvorlige luftfartshendelser i 2005 fordelt på flyfaser.

De fire alvorlige luftfartshendelsene i Landingsfasen er alle relatert til kommunikasjon i forbindelse med kjøretøy/luftfartøy på rullebanen.

Av de fem alvorlige luftfartshendelsene i En-route fasen er en av hendelsene relatert til forsvarsøvelser.

Totalt i 2005 ble det levert 1577 rapporter om uønskede hendelser i Avinor.

Rapporteringsgraden i 2005 har vært stabil i forhold til i 2004. Revisjoner og risikoanalyser sannsynliggjør at de alvorlige luftfartshendelsene blir rapportert, men at det er noe underrapportering på mindre alvorlige uønskede hendelser. Dette gjelder spesielt innen bakketjenesten.

Risikoanalyser i 2005

Det har vært sterkt fokus på risikoanalyser i Avinor i 2005. Det er utarbeidet prosedyrer og arbeidsmetodikk for gjennomføring av risikoanalyser og det er avholdt flere kurs i risikoanalyser for flysikringstjenesten og for lufthavnene.

Avinor har som målsetning å utarbeide en risikomodell for alle enheter i Avinor. Hinderrisikoanalyser og "Unit Safety Case" analyser benyttes som utgangspunkt.

Hinderanalyser utarbeides i forbindelse med teknisk operativ godkjenning der hindersituasjonen skal risikovurderes. Analysene ser flysikkerhet fra piloten/flyet sin synsvinkel, der bidrag fra LTT og LHT såvel som omgivelser ('geografi og vær/vind') tas med. Risikobidragene kvantifiseres. Akseptkriterier er satt iht. luftbransjens overordnede målsetning for flysikkerhet (ICAOs Target Level of Safety er 1 E-7 pr. Flygning, dvs. ett havari pr. 10 millioner flybevegelser). Til nå er det gjennomført hinderrisikoanalyser ved 22 (av 46) lufthavner.

Ved store endringer innen ATM gjennomføres det "Unit Safety Case" analyser. Funksjonene som utføres i tårn/approach/ACC enheter analyseres og risikovurderes. Analysene vurderer sikkerhetsnivået ved enheten opp mot kriterier satt fra Eurocontrol og Luftfartstilsynet.

Til nå er det gjennomført "Unit Safety Case" analyser ved 6 TWR/APP enheter. Videre pågår det ved årsskiftet analyser ved 6 enheter.

Ingen av de gjennomførte analysene påpekte et uakseptabelt sikkerhetsnivå. Imidlertid resulterte analysene i flere anbefalte tiltak. Flere av observasjonene er knyttet til utformingen av lufthavnene og potensielle konflikter som kan oppstå mellom fly og kjøretøy på rullebanen. Nødvendigheten av klart regelverk og etterfølgelse av regelverket påpekes.

Det er ikke gjennomført "Unit Safety Case" analyser ved noen ACC enheter.

Revisjonsvirksomhet i 2005

Det ble totalt gjennomført 35 interne revisjoner i 2005. Dette utgjorde 23 revisjoner ved lufthavner, hvorav 15 på regionale lufthavner (LR), 4 på mellomstore (LM) og 4 på store lufthavner (LS). 3 interne prosjekter ble også revidert.

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

Følgende avvik utgjorde gjengangere fra de interne revisjonene:

- Ferdselsbestemmelser (opplæring, ferdsel på manøvreringsområde)
- Dokumentasjon på gjennomførte øvelser innen brann- og redning
- Vintervedlikehold – banerapportering – gjennomgang av vintervedlikeholdsplaner for berørt personell – stengekriterier
- Kunnskap om Avinors styringssystem
- Lokalt regelverk
- Merkemaling av ferdselsområde
- Utslippstillatelser ytre miljø
- Sikkerhetsområdene – BSL E3.2
- Manglende dokumentasjon på flyplassdata

- Bruk av prosedyre AP-S-801 erfaringsoverføring benyttes ikke ofte
- Elektrotjenesten ofte ikke oppdatert ift ny forskrift og akseptable minstestandarder BSL E 4.3

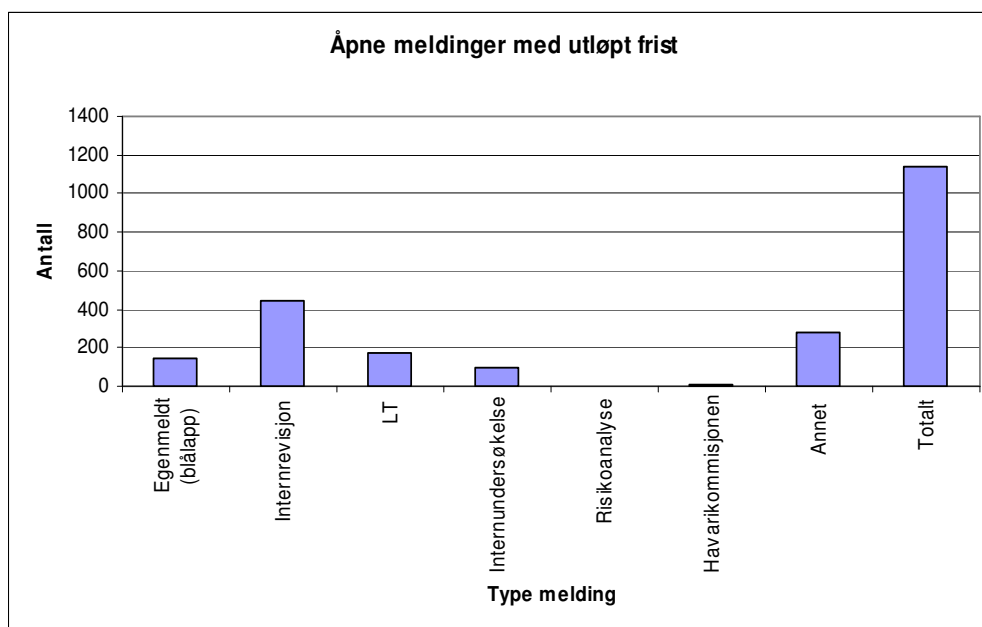
Gjennomføring av sikkerhetstiltak og sikkerhetsprosjekter

Undersøkelser av uønskede hendelser, avvik fra revisjoner og risikoanalyser resulterer i tiltak som skal gjennomføres. Systemsvakheter og gjengangere fra undersøkelser, revisjoner og risikoanalyser blir påpekt i sikkerhetsstyringsplanen som setter generelle tiltak som skal gjennomføres av divisjonene.

Statens havarikommisjon for transport (SHT) gjennomførte i 2005 en undersøkelse av norsk flysikkerhet sett i lys av alle omstillingstiltakene i bransjen. Det er internt satt stor fokus på den delen av rapporten som omhandler Avinors virksomhet, og tiltak iverksettes og følges opp i henhold til konsernets sikkerhetsstyringssystem.

I 2005 har ikke Avinor vært flink nok til å gjennomføre de sikkerhetstiltak som er blitt påpekt. Målsetningen om å redusere antall forfalte avvik er ikke oppnådd. Det vil si at det genereres flere avvik enn det man makter å lukke.

Figuren nedenfor viser åpne meldinger med utløpt frist som er registrert i Mesys per 31.12.05. Merk at det er et ukjent antall meldinger med oversittet frist som er håndtert, men der Mesys databasen ennå ikke er oppdatert.



Det pågikk i 2005 flere strategiske prosjekter for å forbedre sikkerheten i Avinor. Av disse nevnes følgende

- Utskifting av flykontrollsystem. Teknologien som benyttes av lufttrafikkjennestjenesten ved kontrollsentralen i Bodø samt ved en rekke innflygnings- og tårnheter er gammel og tilfredsstillende ikke nasjonale og internasjonale krav til funksjonalitet. Et prosjekt for å implementere NATCON pågår.
- Innføring av kontrollert luftrom i Nordsjøen og Haltenbanken.
- Innføring av innflygningssystemer til regionalplassene basert på satellitteknologi.
- Forsterke sikkerhetskulturen i Avinor.

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.

- Foretatt tilpasninger på lufthavnene som følge av EF nr. 1138/2004 med utvidelse av sikkerhetsbegrensede områder (CSRA-område)

Sikkerhetskontroll.

- Det er i 2005 fakturert 510 millioner for gjennomføring av sikkerhetskontroll (alle lufthavner)
 - * Det er gjennomført sertifisering av ca 400 sikkerhetskontrollører.

Inspeksjoner/godkjenninger.

- Luftfartstilsynet har godkjent 12 lufthavner som følge av nye EU-krav.

Teknisk utstyr.

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

Opplæring.

- Det er utarbeidet og gjennomført kurs for alle securityansvarlige på lufthavnene.
- Det er utarbeidet og gjennomført kurs for de fleste medlemmer av av securityutvalgene.

Beredskap

Ny "Håndbok for krisehåndtering i Avinor HK" ble vedtatt i november.

Avinor tok i bruk et automatisk varslingsystem for innkalling av ekstramannskaper ved brann/havari, UMS, på store og mellomstore lufthavner med unntak av Bodø og Bardufoss.

Arbeidet med revisjon av Avinors krisehåndteringsplanverk startet opp i desember.

Lover og forskrifter

Lover og forskrifter innenfor det luftfartsjuridiske området er i kontinuerlig utvikling, og 2005 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 (FNs 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. Eksempel

KS har i 2005 behandlet 26 saker vedrørende regelverksendringer i luftfartslovgivningen. Det er videre utarbeidet en oversikt over Avinor relevant regelverk, samt en prosedyre for oppdatering av denne oversikten.

Videre har KS bidratt til å innhente Luftfartstilsynets aksept av Avinors ansvarlige leder og kvalitetssjef iht forskrift om kvalitetssystem i ervervsmessige luftfartsvirksomheter, BSL A 1-1.

Norge ble medlem av EASA 1. juni 2005. Medlemskapet innebærer bl.a. at visse grupper av norske luftfartsaktører må følge EASAs regelverk. Dette regelverket er gjennomført i norsk rett gjennom den nye EASA-forskriften, sertifiseringsforskriften og vedlikeholdsforskriften som alle ble vedtatt 24. mai 2005. EASA og Luftfartstilsynet vil inngå en tilsvarende servicekontrakt på linje med de kontrakter EASA har eller vil inngå med øvrige EASA-land. Kontrakten vil nærmere regulere forholdet mellom EASA og Luftfartstilsynet, herunder delegering av arbeidsoppgaver fra EASA til norsk tilsynspersonell og refusjon i den grad slikt personell forestår arbeid for EASA. Dette får ingen umiddelbar konsekvens for Avinor, men det må forventes at EASA etter hvert også vil dreie sin oppmerksomhet mot Avinors virksomhetsområder.

Oversikt over de viktigste nye regler som trådte i kraft i 2005

1. Endringer i Lov om Luftfart § 11-2 om forsikringsplikt og §§ 12-1 -12-33 om undersøkelses- og luftfartsmyndighetens rettigheter og plikter, varsling av hendelser og ulykker, Redningstjenesten, Rapportering om hendelser og ulykker, m.m.

Endringene ble fastsatt 3.6.2005 og trådte i kraft 1.7.2005. Det ble her fastsatt mange nye viktige bestemmelser, bla:

* Opplysninger luftfartsmyndigheten mottar i medhold av §§ 12-9 og 12-20 kan ikke brukes som bevis i en senere straffesak mot den som har gitt opplysningene.

* Slike opplysninger ikke gi grunnlag for å tilbakekalle fra den som har gitt opplysningene, sertifikater som er utstedt eller godkjent av

luftfartsmyndigheten.

* Staten kan ikke anlegge sivilt søksmål på grunnlag av uaktsomme handlinger eller unnlaterer undersøkelsesmyndigheten eller luftfartsmyndigheten har blitt kjent med utelukkende som følge av opplysninger mottatt i medhold av disse bestemmelsene.

* En arbeidstaker som avgir rapport etter § 12-9 eller forklaring etter § 12-16, skal ikke som følge av dette utsettes for noen form for sanksjoner fra arbeidsgiverens side.

2. Forskrift om luftfartens offentlige forretninger, Gebyrregulativet, BSL A 1-2

Nytt Gebyrregulativ trådte i kraft 1.1.2005.

3. Forskrift om bruk av system for sikkerhetsvurdering og sikkerhetsoppfølgingsplaner innen flysikringstjenesten BSL A 1-10

Forskriften trådte i kraft 1. november 2005 og gjennomfører ESARR 4, Risk Assessment and Mitigation in ATM, til norsk rett. Den nye forskriften viderefører og kompletterer forskrift av 21. august 2003 nr. 1068 om bruk av system for sikkerhetsstyring innen flysikringstjenesten og bakketjenesten, BSL A 1-9 (ESARR 3). BSL A 1-10 omhandler i første omgang kun flysikringstjenesten. Forskriften pålegger blant annet tjenesteleverandør (Avinor) å ha et system som ivaretar identifisering og klassifisering av farer, bruk av risikoanalyser og tiltak for å bringe sikkerheten til et akseptert nivå.

4. Forskrift om flygeoppvisning, BSL D 4-3

Forskriften trådte i kraft 1. september 2005 og erstattet forskrift av 3. januar 1977 om flygestevner (BSL D 4-3). Nye BSL D 4-3 tillater kun gjennomføring av flygeoppvisninger etter tillatelse fra Luftfartstilsynet. Søknad om tillatelse må være Luftfartstilsynet i hende senest fire uker før oppvisningen.

5. Forskrift om endring i forskrift 31. august 2001 nr. 1008 om varslings- og rapporteringsplikt i forbindelse med luftfartsulykker, luftfartshendelser, driftsforstyrrelser og lignende, BSL A 1-3

En viktig endring i BSL A 1-3 trådte i kraft 20. juli 2005 der flysikringstjenesten, med unntak for forhold som er rent flyoperative/flytekniske, pålegges rapporteringsplikt i forbindelse med luftfartsulykker, luftfartshendelser, driftsforstyrrelser og lignende. I den opprinnelige forskriften var flysikringstjenesten unntatt fra rapportering. Plikten til å rapportere fra flysikringstjenesten er i forskriftsendringen plassert hos tjenesteleverandøren.

Hensikten med endringen er at den skal bidra til å belyse forhold som er av flysikkerhetsmessig betydning, og gjennom dette underbygge tiltak som øker flysikkerheten. Avinor AS har påpekt at de fastsatte skjemaene for rapportering er lite tilpasset flysikringstjenestens behov og Samferdselsdepartementet har i derfor, i samråd med Luftfartstilsynet, gitt

Avinor AS dispensasjon fra disse delene av forskriften og anledning til å benytte sine egne formularer.

6. Forskrift om utforming av store helikopterplasser, BSL E 3-5

Forskriften ble fastsatt 29. april 2005 og trådte i kraft 1. juli 2005.

Forskriften er basert på gjeldende praksis, dvs Annex 14 Volume II (Heliports), som til nå har vært lagt til grunn ved utarbeidelse av godkjenningvilkår for helikopterplasser der forskrift av 16. april 2004 nr. 629 om utforming av små helikopterplasser (BSL E 3-6) ikke gir tilstrekkelig dekning. Forskriften vil i henhold til § 2 gjelde for utforming av og utstyr på helikopterplass som skal godkjennes for trafikk under IFR-forhold (instrumentflygeregler), dvs helikopterplasser som kan benyttes under værforhold, uttrykt i sikt, avstand til skyer og skydekehøyde, som er dårligere enn minstekravene til VFR-forhold (visuelle flygeregler). Videre vil forskriften få anvendelse for helikopterplass der landings- og startområde er separert fra settings- og løfteområdet. Dessuten vil deler av forskriften få anvendelse for vanlige flyplasser dersom de skal ha egne områder for helikopter, så som settings- og løfteområde eller taksebaner og oppstillingsplasser bare for helikopter.

7. Oppheving av forskrift om helsekrav for personell i brann- og havarijenesten i Luftfartsverket, BSL 4-4 vedlegg 3

Luftfartstilsynet vedtok 29. april 2005 å oppheve forskrift 13. april 1993 nr 0301 om helsekrav for personell i brann- og havarijenesten i Luftfartsverket, BSL E 4-4, vedlegg 3 med umiddelbar virkning. Arbeidsmiljøloven § 11 stiller krav om vern av personer som er i befatning med giftige og andre helsefarlige stoffer i arbeidet. Med hjemmel i loven har Direktoratet for arbeidstilsynet vedtatt kjemikalieforskriften 30. april 2001 nr. 443. Til forskriften følger veiledningen "Helseundersøkelse og fysiske tester for røyk- og kjemikaliedykkere". Reglene gjelder generelt og dekker virkeområdet til BSL E 4-4, vedlegg 3 og får dermed virkning for Avinors drift av denne tjenesten.

8. Endring i forskrift om Flytelefoniprosedyrer, BSL G 5-1

Luftfartstilsynet har fastsatt endringer i forskrift 10. desember 2002 nr. 1782 om flytelefoniprosedyrer (BSL G 5-1). Endringene trådte i kraft 1. januar 2005. Endringsforskriften medfører kun endringer i forskriftens vedlegg nr. 1 og gis ut fordi ICAO har vedtatt endring nr. 3 (Amendment 3) til 'Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Services' (PANSATM). Endringen innebærer hovedsakelig justeringer i fraseologien i tilknytning til hastighetsbegrensninger, RVSM og 8.33 kHz kanalseparasjon, samt ny fraseologi i tilknytning til GNSS.

9. Forskrift om endringer i forskrift om minstestørrelser på forsikringssummer for passasjer- og tredjemannsansvaret.

Samferdselsdepartementet vedtok 1. desember 2004 endring av forskrift om minstestørrelser på forsikringssummer for passasjer- og tredjemannsansvaret. Forskriften trådte i kraft 1. januar 2005.

10. Forskrift om gjennomføring av Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 261/2004 av 11. februar 2004 om fastsettelse av felles regler for erstatning og assistanse til passasjerer ved nektet ombordstigning og ved innstilt eller vesentlig forsinket flyging samt om oppheving av forordning (EØF) nr. 295/91.

Forskriften trådte i kraft 17. februar 2005.

11. Forskrift om forebygging av anslag mot sikkerheten i luftfarten, BSL A 2-1

Endringsforskriften ble fastsatt 24. februar 2005 og trådte i kraft 1. mars 2005, og gjennomfører EU-forordning 1138/2004 om fastsettelse av en felles definisjon av kritiske deler av sikkerhetsbegrensede områder i lufthavner (CSRA).

Gjennomføring av forskriftens krav har vært meget ressurskrevende for Avinor.

12. Forskrift om elektrotjeneste, BSL E 4-3

Forskriften ble fastsatt av Luftfartstilsynet 26. august 2004, og trådte i kraft 1.1.2005. Forskriften erstatter en tidligere intern instruks i Luftfartsverket i tillegg til en del nye regler og krav.

13. Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442 fra Miljøverndepartementet

Denne anbefaler at anleggseiere beregner to støysoner rundt viktige støykilder, en rød og en gul sone. I den røde er hovedreglen at støyfølsom bebyggelse skal unngås. Den gule er en vurderingssone hvor ny bebyggelse kan oppføres dersom det kan dokumenteres at avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold. T-1442 erstatter de tidligere sektorretningslinjer, bl.a T-1277 om flystøy, og medfører at flystøysonekartene rundt landet flyplasser etter hvert må revideres, bla. pga endringer i måleenheter og sonedefinisjoner. Retningslinjene trådte i kraft 26. januar 2005.

14. Midlertidige restriksjonsområder

Det er i løpet av året fastsatt ca. 20 midlertidige restriksjonsområder (luftrom) i forbindelse med militærøvelser.

Administrasjonens vurdering og anbefaling:

Det har i 2005 vært en svært høy aktivitet på alle fagområdene i konsernstab sikkerhet og tilsvarende fagområder i divisjonene.

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 2006.

Spesiell fokus må legges på lukking og oppfølging av avvik, tiltak og forbedringsområder.

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, 2006-07-03

Nic Nilsen
Fung. administrerende direktør