

## Flysikkerhet og HMS - årsrapport 2006

### Generelt

HMS (Helse, arbeidsMiljø og arbeidstakerSikkerhet) ble flyttet over fra Personal og Organisasjon til Konsernstab Sikkerhet i 2006, og denne årsrapporten omfatter derfor også HMS.

Måleparameterne for flysikkerhet er:

- antall luftfartsulykker der Avinor var direkte medvirkende part
- antall alvorlige lufttrafikkhendelser der Avinor var medvirkende part
- rapporteringsgrad (totalt antall rapporterte hendelser)
- utvikling (trend) av antall forfalte meldinger
- antall meldinger lukket i perioden

Måleparameterne for HMS er:

- antall registrerte HMS meldinger i perioden
- antall åpne HMS meldinger ved periodens slutt
- hendelser med skade på personell

Det har vært arbeidet godt og systematisk med sikkerhet og kvalitet gjennom hele året, og det høye nivået av internrevisjoner og risikoanalyser er økt i forhold til tidligere år, mens antallet interne undersøkelser er noe redusert som følge av at færre hendelser er registrert.

Sikkerhetsstabene i så vel konsern som i divisjonene er styrket gjennom opprettelse av flere stillinger, og antall medarbeidere forventes å være på besluttet nivå i løpet av 2007.

Arbeidet med å legge om sikkerhetsstyringen til et risikobasert system er videreført. Det er innført et felles system for oppfølging av meldinger og samtlige avvik og merknader fra interne og eksterne revisjoner blir nå risikovurdert og danner utgangspunkt for prioritering av oppfølging og tiltak for lukking.

Det har vært arbeidet målbevisst med sertifisering av flysikringstjenesten i henhold til "Common Requirements" – EC 2096/2005, som omfatter både kvalitetssystem og sikkerhetsstyringssystem; integrert i Avinors styringssystem. Det første møtet i styringsgruppen for sertifiseringsprosjektet ble avholdt den 23. august 2006. Formell søknad om sertifisering ble sendt 1. november 2006. I likhet med flere andre land, ble det søkt om et halvt års utsettelse slik at selve sertifikatet kan forventes utstedt medio 2007.

## Flysikkerhet

### Generelt

Undersøkelser av uønskede hendelser, samt utførelse av revisjoner og risikoanalyser, er verktøy Avinor benytter for å verifisere sikkerhetsnivået. I spesielle tilfeller gjennomføres det også større sikkerhetsgjennomganger. Tiltak fra disse benyttes for å forbedre sikkerhetsnivået.

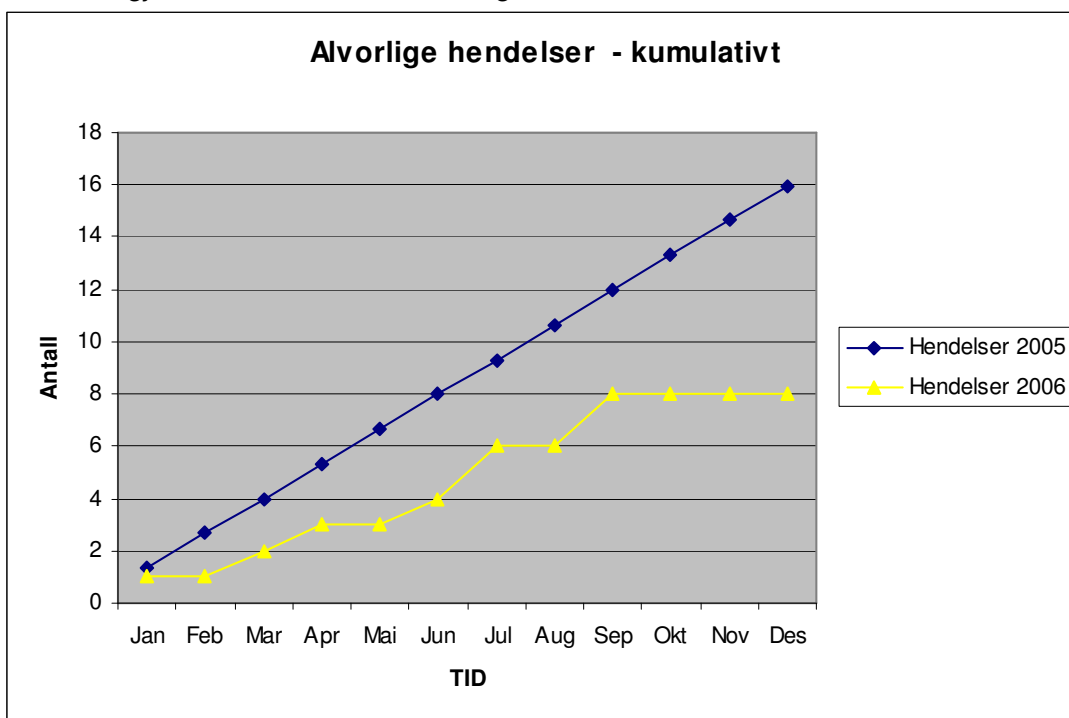
Det rapporteres også på organisasjonens evne til å følge opp identifiserte risikoelementer, spesielt der fristen for lukking er overskredet (forfalte meldinger).

## Uønskede hendelser

Resultatmål/ Ambisjonsnivå	Måles ved	Total 2004	Total 2005	Totalt 2006
Ingen luftfartsulykker der Avinor har vært medvirkende part	Antall luftfartsulykker der Avinor har vært en medvirkende part	0 (1)	1 (1)	1 (1)
Ingen økning i alvorlige luftfartshendelser der Avinor har vært medvirkende part. (selv om trafikkvolumet øker)	Antall alvorlige luftfartshendelser der Avinor har vært en medvirkende part	13 (7)	16 (10)	8 (7)
Alle hendelser skal rapporteres / høy rapporteringsgrad	Alle Mesys meldinger knyttet til hendelser (ikke avvik/merknader)	1570	1577	1358

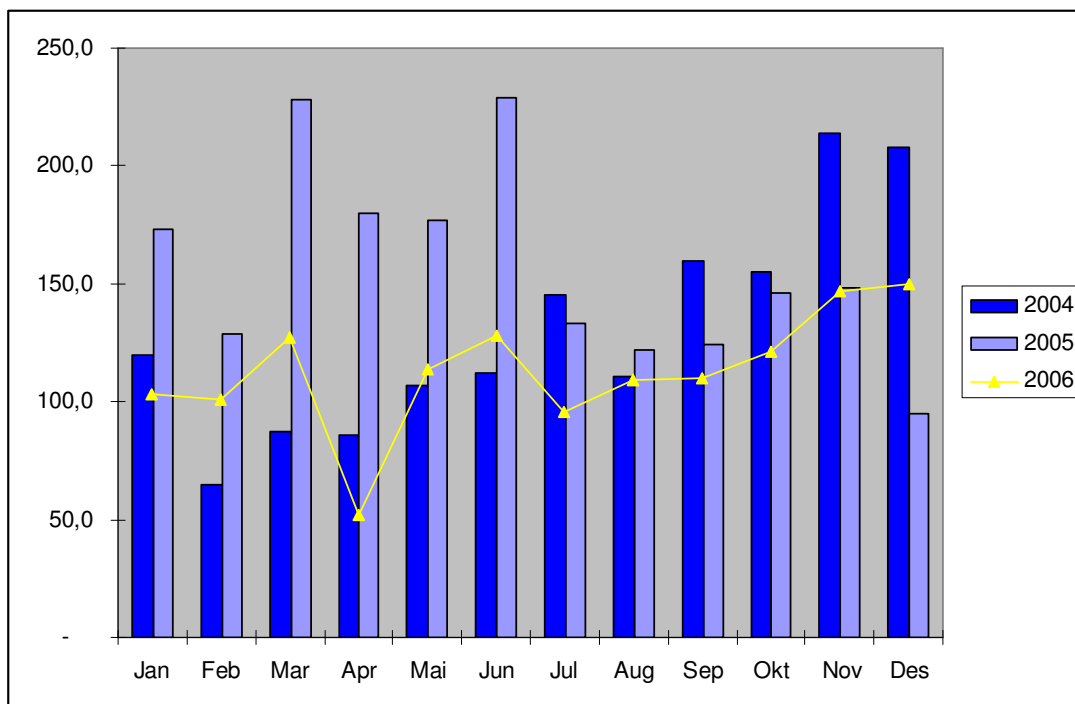
Rapporteringen for 2004 ikke er komplett, da bakketjenesten begynte først å rapportere etter de nye kriteriene fra 1. oktober 2004 (LTT startet rapportering 1. juli 2003). Tallene i parentes angir antallet i henhold til nye rapporteringsforskrift som innføres 1. juli 2007.

Figur 1 viser kumulativt antall alvorlige hendelser i 2006. Som referanse er benyttet et lineært gjennomsnitt av antall alvorlige hendelser i 2005, fordelt kumulativt.



Figur 1: Alvorlige hendelser, kumulativt for 2006.

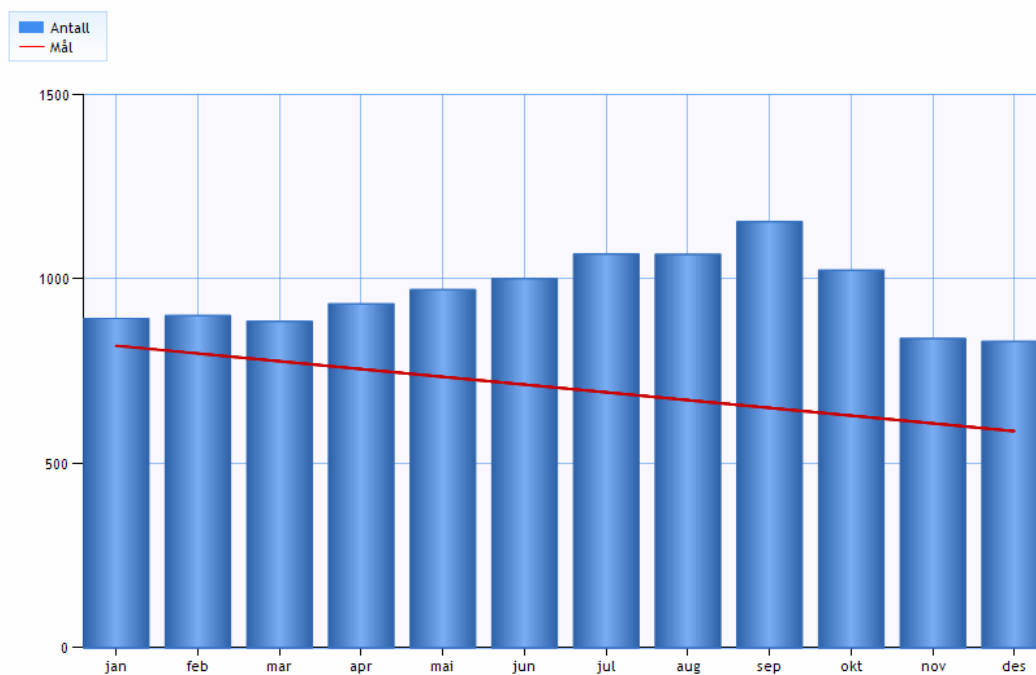
Siden september 2006 er det ikke rapportert noen ulykker eller alvorlige hendelser der Avinor var medvirkende part. Selv om man skal være forsiktig med å tolke slike data ved å påstå at sikkerheten er bedret, så styrkes en slik antakelse fordi man i samme tidsrom har hatt en trafikkøkning. Det er færre rapporterte hendelser (av alle kategorier) i 2006 enn i 2004 og 2005, men rapporteringsgraden er økende det siste halvåret av 2006.



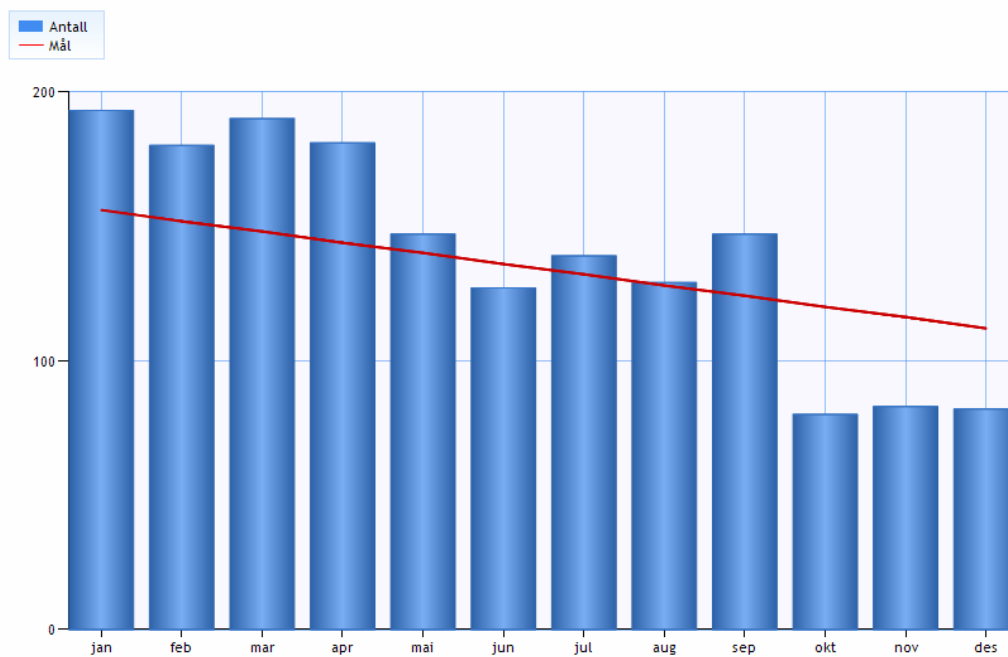
Figur 2: Rapporterte hendelser i 2006 sammenlignet med 2004 og 2005.

### Meldinger med forfalt frist

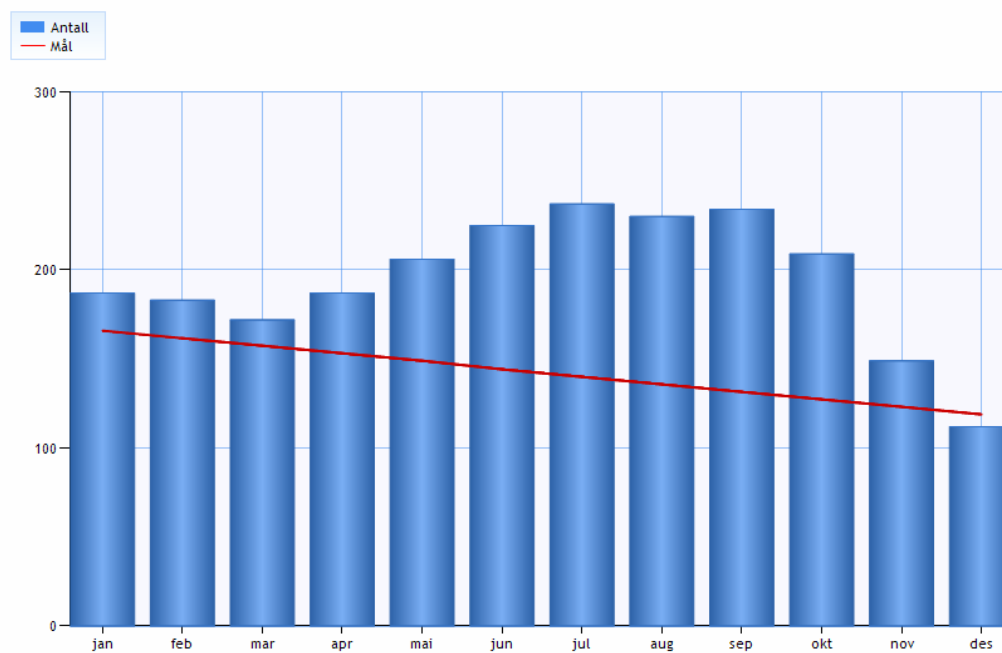
Lukking av meldinger, bl.a. avvik fra revisjoner og inspeksjoner (interne og eksterne), er et fokusområde for Avinor. Målet er at antall forfalte meldinger skal reduseres med 30% per. år. Avinor har ikke klart å oppfylle dette målet i 2006. Divisjon Store Lufthavner og divisjon Mellomstore Lufthavner har oppfylt målet i sin divisjon.



Figur 3: Utvikling av forfalte meldinger for 2006.

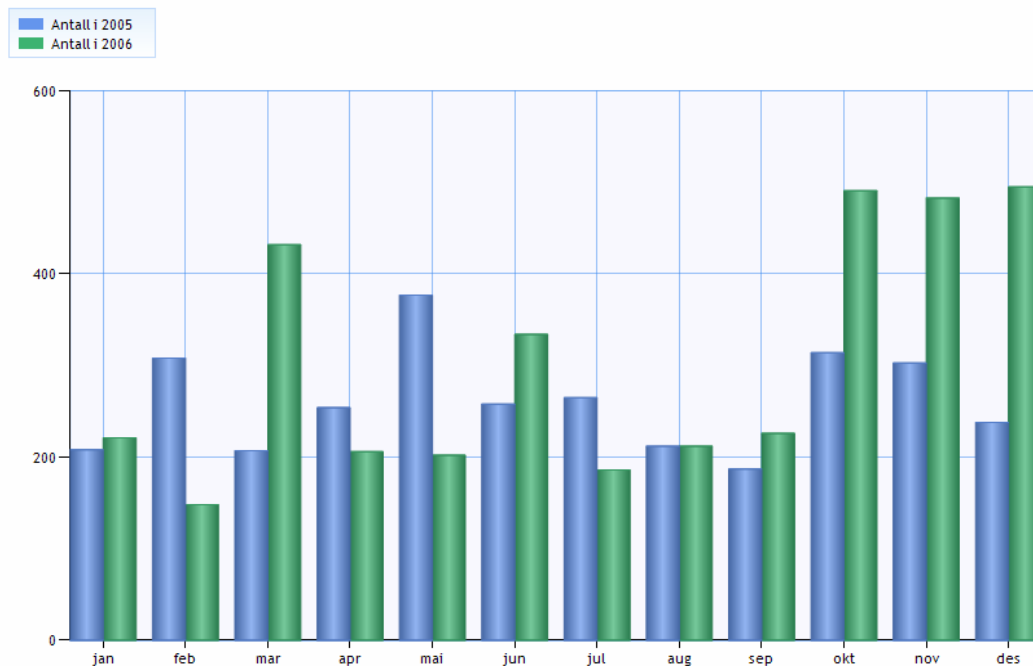


Figur 4: Utvikling av forfalte meldinger for divisjon Mellomstore Lufthavner i 2006.



Figur 5: Utvikling av forfalte meldinger for divisjon Store Lufthavner i 2006.

Det har vært stor aktivitet i alle divisjonene i arbeidet med å lukke avvik. Figuren nedenfor viser antall lukkede avvik pr. måned i 2005 og 2006.



Figur 6: Antall lukkede avvik pr. måned i 2005 og 2006.

## Helse, Miljø og Sikkerhet (HMS)

HMS inngår som en integrert del av Avinors styringssystem. Avinors sentrale arbeidsmiljøutvalg (SAMU) er Avinors overordnede organ for HMS. SAMU fastlegger føringer for HMS i Avinor. SAMU er styrket ved at alle divisjonsdirektørene er medlemmer.

SAMU har godkjent et helhetlig system med et sett av grunnleggende HMS-prosedyrer for å ivareta HMS i Avinor. Parallelt med dette er det utarbeidet en HMS-håndbok. Håndboken viser på en samlet måte hvilke krav Avinor setter til HMS.

Videre, har SAMU fastsatt krav til HMS-kompetanse for alle med lederansvar. Divisjonene arbeider systematisk med HMS. HMS inngår regelmessig som et fast element i deres revisjoner.

Kartlegging av kjemikaliebruken<sup>1</sup> i hele Avinor ble igangsatt i 2006.

Arbeidet med revitalisering av kollegastøtte tilpasset Eurocontrols krav har startet. Kravene skal være tilfredsstillende innen utgangen av 2007. Parallelt med dette er det igangsatt arbeide med håndbok<sup>2</sup> for kollegastøtte.

I samband med det rusforebyggende arbeid er det utarbeidet AKAN-håndbok.

### Antall registrerte HMS-meldinger i perioden

Generelt fremstår volumet på HMS-meldinger som forholdsvis lavt. Ved de interne kvalitets- og sikkerhetsrevisjonene i 2006 har man i stadig større grad foretatt HMS

<sup>1</sup> Kjemikaliekartleggingen ble avsluttet i april 2007.

<sup>2</sup> Dette arbeidet er avsluttet i slutten av juni 2007.

revisjon innen alle fagområder. Det er utviklet et eget HMS-kontrollskjema for fagrevisorene. Dette sammenholdt med at HMS nå er en del av Avinors strategiske fokusområde vil sammen med andre målrettede tiltak bidra til en økning i rapporterte HMS-meldinger fremover. Denne prosessen må sees på som en forbedring av Avinors evne til å avdekke HMS-avvik og ikke som et uttrykk for at HMS-situasjonen er forverret.

Antall registrerte HMS-meldinger<sup>3</sup> i løpet av 2006 var: 75. Av disse var 34 avvik. Antall registrerte HMS-meldinger i løpet av 2005 var: 61. Av disse var 17 avvik.

### **Antall åpne HMS-meldinger ved periodens slutt**

Antall åpne HMS-meldinger var 38 pr 31.12.2006.  
Til sammenligning var antall åpne HMS-meldinger 26 pr 31.12.2005.

### **Hendelser med skade på personell**

I løpet av 2006 ble det innrapportert 55 arbeidsrelaterte ulykker i konsernet sammenlignet med 50 året før. Totalt antall ulykkestilfeller med skader for året 2006 var 55. Av disse medførte 31 personskader ikke fravær, mens 24 personskader medførte fravær.

Antall rapporterte skadetilfeller i 2005 var 57 hvorav 32 personskader ikke medførte fravær mens 25 personskader medførte fravær.

### **Sykefravær 2005 og 2006**

Sykefraværet var i 2006 gjennomsnitt 5,1 prosent hvorav langtidssykefraværet (lengre enn to uker) var 3,5 prosent. Til sammenligning var sykefraværet i 2005 gjennomsnitt 5,1 % hvorav langtidssykefraværet (lengre enn 2 uker) var 3,9 %. Avinors målsetting er å redusere årsgjennomsnittet på sykefraværet til 4,5 %.

## **Oppsummering**

Det er en positiv utvikling i antall alvorlige hendelser der Avinor har medvirket, ned til 8 i 2006 mot 16 i 2005. I henhold til ny rapporteringsforskrift (gjeldende fra 1. juli 2007) er antallet redusert fra 10 i 2005 til 7 i 2006. Selv om man skal være forsiktig med å spekulere i årsaker til variasjoner i et så lite statistisk utvalg, kan forskjellen neppe forklares med lavere rapporteringsgrad i 2006. Dette fordi lav rapportering normalt ikke påvirker rapportering av alvorlige hendelser da disse rapporteres uansett. Da det har vært en økning på 4,2 % i antall flybevegelser i 2006 sammenlignet med 2005 (vel 10% vekst i antall passasjerer), er dette en ytterligere indikasjon på at flysikkerheten har bedret seg.

Det er fortsatt et høyt aktivitetsnivå for ulike sikkerhetsaktiviteter, og det oppnås gode resultater i alle divisjonene og enhetene. Oppfølging av funn med forfalt frist er ikke tilfredsstillende i forhold til målet om 30% årlig reduksjon, imidlertid medfører ingen av de forfalte meldingene høy risiko ved årsskiftet.

Oslo, juli 2007

Sverre Quale  
Administrerende direktør

<sup>3</sup> HMS-meldinger omfatter kategoriene: avvik, forbedring, hendelse/klage og merknad.