

Flysikkerhet i Norge

Resultater fra en spørreundersøkelse til ansatte i norsk luftfart



Flysikkerhet i Norge

Resultater fra en spørreundersøkelse til ansatte i norsk luftfart

Torkel Bjørnskau

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

ISSN 0802-0175

ISBN 82-xxx-x Papirversjon

ISBN 82-xxx-x Elektronisk versjon

Oslo, juni 2005

Tittel: Flysikkerhet i Norge

Forfatter(e): Torkel Bjørnskau

TØI rapport 782/2005

Oslo, 2005-07

157 sider

ISBN 82-480-0524-0 Papirversjon

ISBN 82-480-0525-9 Elektronisk versjon

ISSN 0802-0175

Finansieringskilde:

Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane

Prosjekt: 3063 Sikkerhet i luftfarten

Prosjektleder: Torkel Bjørnskau

Kvalitetsansvarlig: Marika Kolbenstvedt

Emneord:

Luftfart; Sikkerhet; Intervjuundersøkelse

Sammendrag:

Rapporten gjengir hovedresultatene av en spørreundersøkelse som er gjennomført blant folk som arbeider med sikkerhetsrelaterte funksjoner i norsk luftfart. Utvalget består av piloter, kabinansatte, flygeledere, flyteknikere, bakketjeneste, planleggere og ansatte i Luftfartstilsynet. Også folk i lederposisjoner er spurt. Et klart flertall mener omorganiseringene som har vært gjennomført de senere år, har vært negative for sikkerheten i norsk luftfart, men at det samtidig har skjedd tekniske forbedringer og forbedringer mht til rapportering av hendelser. De negative og de positive endringene utligner hverandre langt på vei, men det er et knapt flertall som mener at sikkerheten alt i alt er forverret de siste fem år.

Title: Aviation safety in Norway

Author(s): Torkel Bjørnskau

TØI report 782/2005

Oslo: 2005-07

157 pages

ISBN 82-480-0524-0 Paper version

ISBN 82-480-0525-9 Electronic version

ISSN 0802-0175

Financed by:

The Norwegian Accident Investigation Board

Project: 3063 Aviation Safety

Project manager: Torkel Bjørnskau

Quality manager: Marika Kolbenstvedt

Key words:

Norwegian aviation, Safety; Survey

Summary:

The report presents the main results of a survey among employees and managers in safety related functions in Norwegian aviation. The sample includes pilots, cabin crew, air traffic controllers, technicians, ground services, planners, engineers and employees of the Norwegian Civil Aviation Authority. A clear majority feel that the reorganisations in Norwegian aviation in the later years have reduced aviation safety. But other changes, in particular technical improvements and improved incident reporting, have been beneficial to safety. To a large extent, these negative and positive trends cancel each other out, although a slight majority feel that aviation safety in Norway has been reduced over the last five years.

Language of report: Norwegian

Rapporten kan bestilles fra:

Transportøkonomisk institutt, biblioteket,

Postboks 6110 Etterstad, 0602 Oslo

Telefon 22 57 38 00 - Telefax 22 57 02 90

Pris kr 300

The report can be ordered from:

Institute of Transport Economics, the library,

PO Box 6110 Etterstad, N-0602 Oslo, Norway

Telephone +47 22 57 38 00 Telefax +47 22 57 02 90

Price € 40

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2005

Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 1961

Ved gjengivelse av materiale fra publikasjonen, må fullstendig kilde oppgis

Forord

Samferdselsdepartementet har bedt Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (HSLB) om å gjennomføre en kartlegging av sikkerheten i norsk luftfart på bakgrunn av de mange endringer som har skjedd de siste fem årene. Som et ledd i denne gjennomgangen har HSLB bedt Transportøkonomisk institutt gjennomføre en omfattende spørreundersøkelse til ulike grupper som har funksjoner med betydning for flysikkerheten i Norge.

Utarbeidelsen av spørreskjemaet har skjedd i dialog mellom TØI ved Marika Kolbenstvedt, Jon Inge Lian og Torkel Bjørnskau og HSLB ved Kåre Halvorsen og Grete Myhre. Spørreskjemaet er sendt ut både som papirskjema og som internettskjema.

Ved TØI har Berit Grue hatt hovedansvaret for utarbeidelsen av internettskjemaet og har sammen med Arne Skogli tilrettelagt data for analyse. Trude Rømming har utformet papirutgaven av spørreskjemaene, bistått i utsendelse av skjema og ved redigering av de åpne svarene. Hun har også tilrettelagt rapporten for trykking. Pål Ulleberg har gjennomført faktoranalyser av en del av datamaterialet. Resultatene fra disse analysene er gjengitt i et eget vedlegg. I tillegg har Susanne Nordbakke, Eva Berg, Tove Ekstrøm og Bjørg Mannsverk bidratt på ulike måter i forbindelse med utsendelse og behandling av spørreskjemaene. Torkel Bjørnskau har vært prosjektleder, gjennomført analysene og skrevet rapporten. Kvalitetsikringen er gjennomført av Marika Kolbenstvedt ved TØI og Henning Boje Andersen fra RISØ, Danmark. Henning Boje Andersen har dessuten bidratt med faglig veiledning underveis.

Prosjektet er finansiert av HSLB, og kontaktperson i HSLB har vært Kåre Halvorsen. HSLB har bidratt med verdifulle innspill underveis i prosjektet.

Oslo, juli 2005
Transportøkonomisk institutt

Lasse Fridstrøm
instituttssjef

Marika Kolbenstvedt
avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

Summary

| | |
|--|-----------|
| 1 Innledning..... | 1 |
| 1.1 Store endringer i norsk luftfart..... | 1 |
| 1.2 HSLB foretar en bred kartlegging | 2 |
| 1.3 Rapportens innhold..... | 2 |
| 2 Teoretisk bakgrunn | 3 |
| 2.1 Menneske – Teknologi – Organisasjon | 3 |
| 2.2 Sikkerhetskultur og sikkerhetsklima..... | 3 |
| 2.3 Sikkerhetsstyring ved omstillinger | 5 |
| 3 Metode..... | 6 |
| 3.1 Spørreundersøkelse..... | 6 |
| 3.2 Utvalg | 7 |
| 3.3 Spørreskjema med moduler | 9 |
| 3.4 Analyse | 9 |
| 4 Resultater..... | 11 |
| 4.1 Sikkerhetskultur blant ulike grupper ansatte | 11 |
| 4.1.1 Sikkerhetskultur i ulike grupper..... | 11 |
| 4.2 Sikkerhetsfokus og rapporteringskultur..... | 12 |
| 4.2.1 Sikkerhetsfokus | 12 |
| 4.2.2 Rapportering av hendelser..... | 14 |
| 4.2.3 Etterlevelse av regler og prosedyrer..... | 16 |
| 4.3 Samarbeidsforhold og arbeidsmiljø | 18 |
| 4.4 Betydningen av tekniske endringer..... | 21 |
| 4.5 Betydningen av organisasjonsmessige endringer | 23 |
| 4.5.1 Endringene i Avinor | 23 |
| 4.5.2 Endringene i Luftfartstilsynet..... | 26 |
| 4.5.3 Endringene i flyselskapene..... | 30 |
| 4.6 Sikkerhet som vikarierende argument?..... | 35 |
| 4.7 Ulike gruppers oppfatninger av egen og andres virksomhet | 36 |
| 4.7.1 Lufttrafikktenesten | 37 |
| 4.7.2 Organisering av beredskap og vedlikehold på flyplassene..... | 39 |
| 4.7.3 Teknisk flyvedlikehold..... | 40 |
| 4.7.4 Luftfartstilsynet | 41 |
| 4.8 Er sikkerheten redusert siden 2000? | 43 |

| | |
|--|-----------|
| 5 Drøfting og konklusjon..... | 44 |
| 5.1 Taktiske svar? | 44 |
| 5.2 Ulike prosesser med betydning for sikkerheten..... | 46 |
| 5.3 Konklusjon..... | 46 |
| 6 Referanser..... | 48 |
| Vedlegg 1: Utforming av spørreskjema | |
| Vedlegg 2: Kopi av spørreskjema | |
| Vedlegg 3: Frekvensfordeling alle felles spørsmål | |
| Vedlegg 4: Svar på åpne spørsmål | |
| Vedlegg 5: Faktoranalyse piloter | |

Sammendrag:

Flysikkerhet i Norge

Resultater fra en spørreundersøkelse til ansatte i norsk luftfart

Det har skjedd store endringer i norsk luftfart de senere år. Luftfartsverket er blitt organisert som et statlig eid aksjeselskap (Avinor), og Luftfartstilsynet er skilt ut som en selvstendig enhet. Stortinget har besluttet at Luftfartstilsynet skal flyttes til Bodø, og flyttingen er påbegynt. Avinor er i ferd med å gjennomføre store organisasjonsendringer med blant annet nedlegging av Trondheim og Oslo kontrollsentraler samt omfattende kostnadskutt gjennom programmet "Take-off 05". SAS har kjøpt opp Braathens og flyselskapene er slått sammen. Konkurransen har økt bl.a. gjennom Norwegians inntreden i norsk luftfart. I tillegg har viktige deler av aktiviteten i norsk luftfart blitt skilt ut fra flyselskapene og organisert som selvstendige underselskaper.

Disse omfattende endringene har ført til mye uro og misnøye blant de ansatte. Samferdselsdepartementet har bedt Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (HSLB) om en kartlegging av hva slike endringer har hatt å si for utviklingen i flysikkerheten i Norge. Som et ledd i denne kartleggingen har Transportøkonomisk institutt gjennomført en spørreundersøkelse til ulike grupper ansatte og ledere i norsk luftfart.

Om lag 9500 personer har mottatt spørreskjema og i underkant av 4000 har svart. Respondentene kunne enten svare ved å krysse av på det tilsendte spørreskjemaet eller ved å besvare et tilsvarende spørreskjema via internett. Om lag ¼ av de som svarte brukte internett. Spørreskjemaet ble sendt ut i 8 ulike varianter til 8 ulike grupper: Ledere, piloter, kabinansatte, flygeledere og AFIS-fullmektiger, flyteknikere/fagarbeidere/spesialarbeidere, planleggere/ingeniører, ansatte i bakkjetjeneste og ansatte i Luftfartstilsynet. Spørreskjemaene inneholder en lang rekke spørsmål. I rapporten er det først og fremst spørsmålene som er felles for alle eller for flere grupper, som blir analysert, og spesielt de spørsmålene som dreier seg om endringer siden 2000.

Første del av spørreskjemaet inneholder et batteri av spørsmål som er ment å skulle avdekke "sikkerhetskulturen" i de ulike gruppene. Svarene tyder på at sikkerhetskulturen kan karakteriseres som "god" blant planleggere, kabinansatte, piloter og ledere og som "moderat" i de andre gruppene, slik sikkerhetskultur er målt her. Gruppene med moderat sikkerhetskultur ligger imidlertid alle nokså nær grensen for "god" sikkerhetskultur.

Alle grupper har fått spørsmål om sikkerhetsfokus og rapporteringskultur, og svarene viser at rapportering av hendelser skjer i større utstrekning enn tidligere, særlig blant flygeledere. De aller fleste oppgir også at etterlevelse av regelverket er bedret og at sikkerhetsfokus blant kolleger er bedre enn før. Sikkerhetsfokus i

toppledelsen oppleves derimot som markert dårligere i alle grupper, bortsett fra blant ledere selv.

På spørsmål om samarbeidsforhold og arbeidsmiljø, som kan ha indirekte betydning for sikkerheten, mener alle gruppene av ansatte at dette er blitt dårligere i løpet av de siste fem år. I alle grupper av ansatte er det også et klart flertall som mener at samarbeidsforholdene mellom ansatte og ledere er blitt dårligere. Lederne deler derimot ikke denne oppfatningen. Når det gjelder arbeidsmiljø, oppleves særlig det sosiale arbeidsmiljøet som forringet. Blant kabinansatte og piloter er det også en del som opplever det fysiske arbeidsmiljøet som dårligere enn før.

Alle grupper er enige i at nye tekniske hjelpemidler har hatt positiv effekt på sikkerheten. Dette gjelder både tekniske forbedringer på flyplassene, i kontrolltårn og i fly. Når det gjelder de organisasjonsmessige endringene, er derimot de aller fleste svært negative.

På spørsmålet om hva slags betydning omorganiseringen av Luftfartsverket (til Avinor) har hatt for sikkerheten, sier et klart flertall at dette har vært negativt eller svært negativt. Blant flygelederne er andelen meget høy. På spørsmål om hva endringene i Avinor har betydd for flysikkerheten, sier igjen nesten alle flygelederne at dette har vært negativt for sikkerheten og seks av ti mener disse endringene har vært *svært* negative. Også i de andre gruppene er skepsisen stor, for eksempel mener nesten ni av ti i Luftfartstilsynet at disse endringene har vært negative.

Når det gjelder endringene i Luftfartstilsynet er meningene mer delte. De fleste mener at flyttingen til Bodø er negativt for sikkerheten, men samtidig mener et klart flertall at å skille ut Luftfartstilsynet fra Luftfartsverket/Avinor har vært positivt for sikkerheten.

Endringene i flyselskapene oppleves gjennomgående som negative for flysikkerheten. De gruppene som for tiden er mest berørte av dette, piloter, kabinansatte og flyteknikere, er mest kritiske, men også blant ansatte i Luftfartstilsynet mener et stort flertall at endringene i flyselskapene har vært negative for flysikkerheten.

Økt konkurranse, økt bruk av anbud til drift og vedlikehold, endret bruk av personell, utskillelse av datterselskaper og sammenslåinger av flyselskaper oppleves av de fleste som negativt for flysikkerheten. Bortimot alle oppgir også at den uro og støy som alle endringene i norsk luftfart har ført til, har vært negativ for flysikkerheten.

Resultatene viser meget klart at de ansatte i norsk luftfart er svært skeptiske til de endringene som har skjedd. Svært mange opplever arbeidsmiljø og samarbeidsforhold som markert dårligere og mener at dette har negative konsekvenser for sikkerheten.

Slike resultater er ikke overraskende i og med at den økte konkurransen i norsk luftfart har ført til kostnadspress og tøffere vilkår for mange grupper. Et viktig spørsmål er om svarene som de ansatte gir, faktisk innebærer at sikkerheten trues av endringene som har skjedd, eller om svarene først om fremst skal tolkes som et uttrykk for en generelt økt frustrasjon over det som oppleves som et dårligere arbeidsmiljø.

For å forsøke å undersøke dette er det stilt spørsmål om i hvilken grad ulike grupper opplever at kolleger eller folk i andre grupper bruker sikkerhet som et vikarierende argument for å opprettholde eller oppnå fordeler for egen yrkesgruppe. Det er også stilt spørsmål om ulike gruppers vurdering av utviklingen i sikkerheten knyttet til andre gruppers arbeidsoppgaver; piloter er f. eks. bedt om å vurdere om lufttrafikktenesten er endret m.m.

Svarene på slike spørsmål tyder etter vår oppfatning ikke på at taktisk svargivning og "krisemaksimering" er særlig utbredt. På spørsmålet om sikkerhet som vikarierende argument svarer de aller fleste at dette ikke er tilfellet når det gjelder egen yrkesgruppe, men også når det gjelder andre grupper mener de fleste at dette ikke er tilfellet. Når det gjelder vurderingen av eventuelle endringer i andre gruppers arbeidsoppgaver, er oppfatningene for det meste nokså samstemte og nøkterne.

Tilliten til at respondentene har svart ærlig styrkes også ved at oppfatningene om ulike faktorerers betydning for sikkerheten går i litt ulike retninger. Flygelederne, som i mange sammenhenger er den gruppen som sterkest gir uttrykk for at endringene i Avinor m.m. har vært negative for sikkerheten, gir samtidig uttrykk for at rapportering av hendelser er blitt mye bedre.

Alle grupper er blitt bedt om å vurdere om flysikkerheten i Norge er forverret i løpet av de siste fem år. Her er meningene delte. I noen grupper deler oppfatningene seg omtrent på midten, i andre grupper (tekniker, flygeledere og piloter) er det et flertall som mener sikkerheten er forverret. Blant ledere er oppfatningene derimot at sikkerheten er forbedret.

Samlet sett tyder svarene fra gruppene som arbeider i norsk luftfart på at det har foregått to tunge eller vektige prosesser i ulik retning og med ulik betydning for sikkerheten. Den ene prosessen dreier seg om organiseringen av norsk luftfart, og her er det en generell og temmelig klar tendens til at de ansatte mener at omorganiseringene som har skjedd de senere år, har vært negative for sikkerheten.

Den andre prosessen dreier seg om det løpende, systematiske sikkerhetsarbeidet som foregår i norsk luftfart, mer eller mindre uavhengig av omorganiseringene. Dette dreier seg om tekniske forbedringer, om forbedring av regler og prosedyrer som systemer for innrapportering av hendelser osv. Det er åpenbart at når det gjelder slike forhold, mener de ansatte at sikkerheten stadig blir bedre, og det har til dels skjedd store forbedringer bare i løpet av de siste fem årene.

At ikke flere mener at sikkerheten totalt sett er forverret i løpet av de siste fem år, kan forklares med at disse to prosessene trekker i hver sin retning, og at for mange er nettoeffekten av dette nær null. Det er imidlertid grunn til å frykte at fortsatt uro når det gjelder organisering og arbeidsforhold på sikt vil kunne manifestere seg i dårligere sikkerhet. Med den brede spørreundersøkelsen som nå er foretatt, har en et redskap for oppfølging av endringer over tid, og av eventuelle tiltak for bedring av sikkerheten.

Summary:

Aviation safety in Norway

Results from a survey among employees in Norwegian aviation

There have been major changes in Norwegian aviation during the last five years. The Norwegian Aviation Administration has been reorganised as a state-owned limited company under the name of Avinor. The Civil Aviation Authority, which was formerly a division within the Aviation Administration, divested into an independent body. The Norwegian Parliament has recently decided to relocate the Civil Aviation Authority to Bodø in Northern Norway.

Avinor is currently reorganising its activities and is thus closing down two air traffic control centrals (in Trondheim and Oslo). Avinor has also launched an ambitious cost cutting scheme through the program "Take Off 05". Scandinavian Airlines (SAS) has acquired the Norwegian airline Braathens and the two airlines have now been merged into one company - SASBraathens. The competition in Norwegian aviation has been enhanced through the entry of the low-cost airline Norwegian Air Shuttle ("Norwegian" for short). In addition, major activities within the air carriers have been outsourced and organised as independent companies.

These major changes have resulted in pronounced turbulence and dissatisfaction among employees in Norwegian aviation. The Ministry of Transport and Communications has thus asked the Norwegian Accident Investigation Board to examine the possible impacts of these changes on Norwegian aviation safety. As part of this investigation, the Institute of Transport Economics has conducted a survey among groups of employees and managers in Norwegian aviation.

Approximately 9500 persons received a questionnaire by mail, of which about 4000 responded. The respondents could choose between a hard copy and an Internet version of the questionnaire. Approximately 1/4 of the respondents chose the Internet version.

The questionnaire was sent out in eight different versions, one version for each of the different groups in the sample; managers, pilots, cabin crew, air traffic controllers, technicians, planners and engineers, employees in ground services and employees in the Civil Aviation Authority. The questionnaires contained a wide range of questions. In our report the focus is on questions that were asked to all groups and in particular on those questions that relate to the changes in Norwegian aviation since 2000.

The first part of the questionnaire includes, however, a battery of questions that are supposed to assess the safety culture in different groups. The answers suggest that the safety culture can be characterised as "good" among planners, pilots, cabin crews and managers, and as "moderate" in the other groups. The results in

the groups with a “moderate” safety culture according to these measures, are, however, fairly close to the threshold between “moderate” and “good”.

All groups have received a number of questions on safety focus and incident reporting practice. Apparently, incidents are reported more often than before, in particular among air traffic controllers. Most respondents also state that rules are obeyed to a larger degree than before, and that the safety focus among colleagues has been improved. Safety focus among top managers has, however, declined markedly according to all groups, but the managers.

On the questions of cooperation and work environment, which may indirectly influence safety, all groups of employees state that the conditions have worsened over the last five years. All groups of employees also feel that the work relations between employees and managers have deteriorated. The managers themselves are, however, of another opinion.

When asked about work conditions, employees state that in particular the social working environment has deteriorated. Pilots and cabin crew are, however, also of the opinion that the physical working conditions is less good than before.

All groups agree that new technical instruments and devices have increased aviation safety. This goes for technical improvements of airports, control towers and airplanes. The organisational changes are, however, viewed as detrimental to safety.

On the question on how the reorganisation of the aviation administration into Avinor affects safety, a clear majority states that it has been negative or very negative to safety. Among air traffic controllers this majority is especially strong. When asked what the changes in Avinor has meant for aviation safety, almost all air traffic controllers state that they have had a negative effect for safety, and six out of ten see the effect as *very* negative. Even in the other groups people share the view that the changes have been detrimental to safety; among employees in the Civil Aviation Authority nine out of ten think so.

When it comes to the changes in the Civil Aviation Authority itself, opinions are more divided. Most respondent agree that the relocation to Bodø is bad for safety but the majority thinks that the divestiture of the Civil Aviation Authority into an independent body has been beneficial.

The changes within the airline companies are in general viewed as detrimental to aviation safety. The groups that are currently most affected by the changes in the companies, pilots, cabin crews and technicians, are the most critical. But also a large majority of people in the Civil Aviation Authority state that the changes in the airline companies have been bad for safety.

Enhanced competition, increased use of tendering out maintenance and ground services, changes in the use of labour, outsourcing of some activities to independent companies, and merging of airline companies are viewed by the majority as detrimental to safety. Almost everyone think that the turbulence and dissatisfaction connected with these changes have been detrimental to safety.

The results show clearly that people employed in Norwegian aviation are quite sceptical to the changes that have occurred. A large majority feels that working

conditions and cooperation have worsened dramatically, and they feel that this is harmful to aviation safety.

The results are not surprising given the enhanced competition and increased cost awareness in Norwegian aviation. Accordingly, the working environment for many groups have become tougher. One important question is whether the answers given by the employees imply that safety has indeed been jeopardized, or if they merely express increased frustration due to harder working conditions.

In order to check this, the respondents were asked to what extent they felt that colleagues or employees within other groups were using safety as an argument in order to gain or maintain particular advantages for their own group. They were also asked to estimate the possible changes in safety from changes in the working conditions and tasks of other groups; pilots were for instance asked to consider whether the quality of air traffic control had changed.

The response to these questions suggests in our opinion that tactical answers and crisis maximization are not particularly widespread. On the question of whether people use safety as a surrogate argument, most people state that this is not the case within their own professional group, and not even in the other groups. Also, there is widespread agreement between different groups when changes in particular tasks and activities of one group is considered.

Another indication of honest answers is that the opinions on the safety effects of different types of changes go in different directions. Air traffic controllers have been very critical to the developments in Avinor, still they say that the reporting of incidents has improved dramatically.

All respondents have been asked whether aviation safety in Norway has deteriorated over the last five years. The opinions vary and in some groups opinions are divided more or less equally between either side. In other groups (technicians, air traffic controllers and pilots) a majority think that safety has been reduced over the last five years. The managers however, think that safety has improved.

In general, two different processes seem to be developing in Norwegian aviation, with fundamentally different consequences for safety. On the one hand, the organisational changes and worsened working conditions are, according to the opinions of those working in Norwegian aviation, jeopardizing safety. On the other hand, and in parallel to these changes, there are steady, systematic improvements in technical systems, procedures, reporting of incidents etc. taking place, which improve aviation safety.

The reason why there is not a vast majority stating that safety is reduced, given the widespread dissatisfaction, is probably that these two developments work in opposite directions, and that the net effect is conceived as close to zero. There is, however, reason to believe that continued turbulence and dissatisfaction may jeopardize aviation safety in the future.

1 Innledning

1.1 Store endringer i norsk luftfart

Det har skjedd store endringer i organiseringen av norsk luftfart de senere år. I 2003 ble Luftfartsverket omorganisert til et eget aksjeselskap - Avinor og Luftfartstilsynet ble skilt ut som en selvstendig enhet som statlig myndighet. Avinor både har gjennomført og er i ferd med å gjennomføre store omorganiseringer av virksomheten, bl.a. gjennom programmet Take-off 05. Lufttrafikk-tjenesten er omorganisert med nedlegging av kontrollstasjonen i Trondheim og overføring av deres ansvarsområde til kontrollsentral Nord i Bodø. Kontrollstasjonen i Røyken er besluttet nedlagt og lufttrafikkkontrollen i Sør-Norge skal samles til en kontrollstasjonen på Sola. Stortinget har dessuten besluttet at Luftfartstilsynet skal flytte til Bodø, og flytte personer er påbegynt.

Det har også skjedd store endringer i selskapsstrukturen i norsk luftfart. Både i SAS og Braathens har flytekniske tjenester blitt skilt ut og organisert som egne selskaper - SAS Technical Service (STS) og Braathens Technical Service (BTS). Lignende omstruktureringer har også skjedd i CHC (tidligere "Helikopterservice") der også det tekniske vedlikeholdet er skilt ut i et eget selskap - Astec. SAS kjøpte opp Braathens i 2001 og bakkepersonell i Braathens gikk inn i SAS Ground Service (SGS), et datterselskap eid av SAS. Våren 2004 ble flyselskapene SAS og Braathens slått sammen til ett selskap – SASBraathens.

I tillegg til slike endringer i de dominerende flyselskapene i Norge har det også kommet nye aktører inn på markedet de senere år, først og fremst Norwegian som har konkurrert med SAS og Braathens både på innenlandske og utenlandske flygninger. Bonusprogrammer på innenlandske flygninger er blitt forbudt og prisene på innenlandske flygninger har blitt kraftig redusert gjennom den økte konkurransen.

Som følge av den økte konkurransen med økt kostnadsbevissthet har også arbeidsoppgavene til sentrale grupper i norsk luftfart blitt endret. Flygerne har fått mer aktiv flytjeneste, dvs. at de flyr mer enn tidligere når de er på vakt. Opphold på bakken mellom flygninger er kortet ned, og en del rutinemessig teknisk vedlikehold er blitt overført fra flyteknikere til andre grupper. Antall flyplasser med teknisk vedlikeholdspersonell er også redusert m.m.

Disse endringene i norsk luftfart berører bortimot alle grupper som arbeider i luftfarten. Endringene har ført til nedbemanning og oppsigelser i selskapene, de har ført til at mange grupper ansatte har måttet skifte arbeidsoppgaver, og særlig vedtakene om flytting av kontrollsentralene og Luftfartstilsynet har ført til kraftige protester fra grupper av ansatte. Svært få av de ansatte i Luftfartstilsynet har ønsket å flytte, og dette innebærer at man nærmest må bygge opp en ny organisasjon i Bodø.

1.2 HSLB foretar en bred kartlegging

Slike omfattende endringer både blant private og statlige aktører i norsk luftfart kan tenkes å ha innvirkning på sikkerheten i luftfarten. Samferdselsdepartementet har derfor bedt Havarikommisjonen for luft og jernbane (HSLB) om en utredning av utviklingen i flysikkerheten i Norge de siste fem år. HSLB har bedt Transportøkonomisk institutt (TØI) om å gjennomføre en spørreundersøkelse til personer som er ansatt i yrker/stillinger som kan ha betydning for sikkerheten i norsk luftfart. TØIs undersøkelse inngår som et ledd av flere undersøkelser som samlet skal gi et bilde av sikkerheten i norsk luftfart og hvordan denne eventuelt har endret seg de siste fem år.

Sikkerheten i luftfart kan i begrenset grad undersøkes ved hjelp av statistikk slik man kan for eksempel i veitrafikken; rett og slett fordi det skjer forholdsvis få ulykker. Luftfarten er i så måte mer å ligne med avansert produksjonsvirksomhet med høye krav til sikkerhet og pålitelighet som kjernekraftverk og oljeproduksjon. På samme måte som i slike organisasjoner blir sikkerhet i utstrakt grad forsøkt målt ved hjelp av spørreskjemateknikker og intervjuer m.v. og registrering av hendelser som kan indikere svakheter i sikkerhetsstyringen

1.3 Rapportens innhold

Spørreskjemaene som er benyttet i denne undersøkelsen inneholder en lang rekke spørsmål og det er ikke mulig å gjengi eller kommentere alle svar og resultater i denne rapporten. Vi har valgt å legge hovedvekten på spørsmål som dreier seg om endringer i norsk luftfart de siste fem årene, og vi har valgt å presentere og kommentere spørsmål som er stilt til alle eller flere grupper, noe som gjør det mulig å sammenligne vurderingene til for eksempel flyteknikere og piloter og lignende. Alle svarene på felles spørsmål er gjengitt i et eget tabellvedlegg.

2 Teoretisk bakgrunn

2.1 Menneske – Teknologi – Organisasjon

Innen sikkerhetsforskningen har det i løpet av de siste 30-40 år blitt etablert en erkjennelse om at menneskelige handlinger – også feilhandlinger – ikke kan forstås isolert – men må ses som en del av et system. Et vanlig perspektiv er det såkalte MTO-perspektivet der menneskelige handlinger relateres til både teknologi og til organisasjon. Et slikt perspektiv innebærer også at det er en nær kobling mellom organisasjon og teknologi.

Et slikt utgangspunkt er på mange måter grunnlaget for det foreliggende prosjektet i det en antar at endringer i organiseringen av luftfarten vil kunne ha betydning for sikkerheten; først og fremst i forhold til menneskelige handlinger, men også i forhold til bruk av teknologi.

Organisasjonsforhold har etter hvert blitt tillagt økende vekt i forståelse av risiko og feilhandlinger, ikke minst som følge av Tsjernobyl-ulykken i 1986, Challenger-ulykken i 1986 og Piper-Alpha ulykken i 1988.¹ Disse ulykkene skjedde til tross for at det fantes en rekke formelle sikkerhetssystemer på plass som skulle forhindre ulykker. Fokus ble rettet mot forhold internt i organisasjonene som kunne forklare hvorfor sikkerhetssystemene sviktet, og man mente å kunne identifisere manglende bevissthet om sikkerhet og/eller at andre hensyn hadde blitt prioritert framfor sikkerheten. Man mente med andre ord å kunne identifisere en manglende ”sikkerhetskultur” i disse virksomhetene i forkant av ulykkene (Cullen 1990, Vaughan 1996, Cox & Flin 1998, Yule 2003).

2.2 Sikkerhetskultur og sikkerhetsklima

Innen internasjonal forskning om risiko og sikkerhet synes det å være nokså bred enighet om at det er mulig å skille mellom ulike organisasjoner, virksomheter eller selskaper ut fra hvor sterk sikkerhetskulturen er. Sikkerhetskultur forstås som en del av en mer generell organisasjonskultur, og betegner hvor sterkt sikkerhet er fokusert hos ledelsen og de ansatte og i hvilken grad hensynet til sikkerhet preger organisasjonens virksomhet.

Pidgeon og O’Leary (1994) definerer sikkerhetskultur som ”.. the set of beliefs, norms, attitudes, roles and social and technical practices within an organisation

¹ I følge Yule (2003) ble begrepet første gang offisielt brukt i rapporten om Tsjernobyl-ulykken fra det internasjonale atomenergibyåret (IEAE 1986). Her ble sikkerhetskultur introdusert som forklaring på de organisasjonsmessige og operatørmessige feilene som lå til grunn for ulykken.

which are concerned with minimising the exposure of individuals both within and outside an organisation to conditions considered to be dangerous (s. 32).”

Rasmussen (1997) har identifisert fem vesentlige aspekter som kjennetegner organisasjoner med god sikkerhetskultur:

- a) **Informert kultur:** Organisasjonen innhenter data både om eventuelle ulykker, men også om hendelser (nesten-ulykker) og den gjennomfører proaktive tiltak som sikkerhetsrevisjoner og undersøkelser av sikkerhetsklima.
- b) **Rapporteringskultur:** Alle ansatte rapporterer om hendelser og nesten-ulykker og tar del i undersøkelser av sikkerhetsklima m.v.
- c) **Rettferdig kultur:** Ansatte stimuleres til å rapportere hendelser gjennom at de har tillit til at ledelsen behandler hendelsesrapporter og impliserte personer på en rettferdig måte.
- d) **Fleksibel kultur:** Organisasjonen har evne til å endre praksis.
- e) **Læringskultur:** Organisasjonen evner lære fra rapporterte hendelser, sikkerhetsrevisjoner m.v. slik at sikkerheten forbedres.

Til tross for slike forsøk på å identifisere hva som ligger i ”sikkerhetskultur” forblir begrepet likevel noe vagt, og ulike faggrupper strides om hvorvidt dette lar seg måle ved hjelp av tradisjonelle kvantitative teknikker. Antropologiske tilnærminger vektlegger deltakende observasjon og samtaler med ansatte og ledelse for å få innsikt i sikkerhetskulturen. Psykologiske tilnærminger benytter spørreskjemabatterier for å kartlegge sikkerhetsklima som antas å være et empirisk uttrykk for sikkerhetskulturen i en organisasjon. (Guldenmund 2000)

Selv om det kan rettes en rekke kritiske merknader til bruken av slike spørreskjemateknikker, finnes det etter hvert en del dokumentasjon som viser at det faktisk er samsvar mellom hva folk svarer i slike undersøkelser og det faktiske sikkerhetsnivået (Diaz and Cabrera 1997).

Det antas i undersøkelser av sikkerhetsklima (som kan ses som mer spesifikke og målbare kjennetegn ved menneskenes holdninger og verdier og noe mindre omfattende enn ”sikkerhetskultur”) at fokus på sikkerhet i ledelse og hele organisasjonen, positive tilbakemeldinger av å rapportere nestenulykker eller hendelser osv. har vesentlig betydning for sikkerheten, og dette er da også dokumentert i flere studier (Smith m.fl. 1978, Zohar 1980, Donald & Canter 1994).

I følge (Reason 1998) er god sikkerhetskultur kjennetegnet av en ”rapporteringskultur” der rapportering av nestenulykker og hendelser blir premiert. Dette er også vektlagt av Quale (2003) som poengterer det positive ved at antall rapporterte hendelser i norsk luftfart har økt kraftig siden 1996, samtidig som en tilsvarende økning ikke gjenfinnes for ulykker (Donald and Canter 1994).

2.3 Sikkerhetsstyring ved omstillinger

Generelt antas det at med en økende grad av omstillingskrav i alle typer virksomheter er mulighetene for å etablere god sikkerhetsstyring gjennom prosedyrer og regelverk ikke lenger tilstrekkelig (Hale & Baram 1998). Med faste og forutsigbare omgivelser er slik sikkerhetsstyring adekvat, med omgivelser under stadig endring må en arbeide for å internalisere sikkerhetstenkning hos medarbeiderne. Sikkerhetskultur og sikkerhetsklima, som kan ses som latente og manifesterede uttrykk for graden av sikkerhetsfokus i organisasjoner, er dermed blitt stadig mer fokusert i moderne sikkerhetsstyring.

I tillegg til at omgivelsene for alle organisasjoner blir mer dynamiske, tyder undersøkelser på at større organisasjonsendringer kan ha negativ innvirkning på sikkerhetsnivået. Ytrehus og Østerbø (2002) mener å kunne dokumentere organisasjonsendringer som indirekte medvirkende faktorer ved flere store ulykker, bl.a. Åsta-ulykken i 2000. At organisasjonsendringene trolig har spilt en medvirkende rolle ved Åsta-ulykken er også påpekt i granskningskommisjonens rapport (NOU 2000). Generelt vil ”støy” i organisasjoner som oppstår ved organisasjonsendringer, ofte være uttrykk for at ansatte ikke føler at de blir hørt og tatt hensyn til. Larsson (2005) har nylig dokumentert at det er en sammenheng mellom slike forhold ved arbeidsmiljøet og risikoen for ulykker.

(Rasmussen 1997) peker på at moderne omstillinger i stor grad dreier seg om deregulering og konkurranseutsetting, og at dette kan føre til at hensyn til sikkerhet, og barrierer som er lagt inn, må reduseres. Forskning omkring såkalte ”High Reliability Organisations” (HRO) vektlegger *organisatorisk redundans* som en viktig sikkerhetsfaktor. Enkelt sagt betyr det at organisasjonen har ”slakk”, og at dette fungerer som en barriere mot ulykker. Moderne omstillingsprosesser både i offentlige etater og i næringslivet innebærer ofte nedbemanning, og dermed at omfanget av slike barrierer forsvinner. Det kan føre til høyere risiko for ulykker dersom ikke kompenserende tiltak iverksettes (Johnsen, Lindstad og Nicolaisen 2003).

Men resultatene fra forskning om sikkerhetseffekter av omstillinger er ikke entydige. Det er for eksempel ikke dokumentert noen ulykkesøkning etter dereguleringen og privatiseringen av britisk jernbane fra midten av 1990-tallet (Evans 2004). Amerikanske erfaringer med deregulering og økt konkurranse i luftfarten synes heller ikke å ha gitt flere ulykker (Johnsen m.fl. 2003, Elvik 2005). En mulig grunn kan være at slike prosesser fører til klarere ansvarsfordeling og at slike endringer medfører at en del uheldig sikkerhetskultur og praksis lukes bort. Det er følgelig et åpent spørsmål hva slags konsekvenser det har for sikkerheten at organiseringen av luftfarten i Norge er endret.

3 Metode

3.1 Spørreundersøkelse

Undersøkelsen ble gjennomført ved hjelp av spørreskjemaer til et stort utvalg av personer som arbeider med sikkerhetsrelaterte funksjoner i norsk luftfart. Det er fordeler og ulemper ved å benytte spørreskjemaer for å kartlegge sikkerhet. Den viktigste ulempen er naturligvis at spørreskjemaer kun reflekterer ulike personers oppfatninger av sikkerheten, og ikke nødvendigvis de faktiske forhold. Særlig dersom spørsmålene dreier seg om forhold respondentene har sterke oppfatninger om og som berører deres egne interesser, er det grunn til å tolke svarene med varsomhet. Slik vil det også være her. Svært mange av endringene i norsk luftfart de senere år har hatt direkte betydning for de ansatte. Det er følgelig en fare for at respondentene overdriver de negative sidene ved de endringene som har skjedd.

For om mulig å kontrollere for dette er det inkludert spesielle spørsmål i undersøkelsen. For det første er det spurt om folk i egen eller andre yrkesgrupper bruker sikkerhet som vikarierende argument for å oppnå eller opprettholde spesielle fordeler. Vi antar at dersom mange mener folk i egen eller i andre grupper bruker sikkerhet som vikarierende argument, er det grunn til å tro at det samme også vil gjelde svarene i vår undersøkelse.

For det andre er det også spurt om hvordan utviklingen i sikkerhet har vært på områder der en selv ikke er direkte berørt. Vi antar at dersom grupper som ikke er berørt har noenlunde samme oppfatning av utviklingen som grupper som er berørt, så er det et tegn på at berørte grupper svarer ærlig og ikke ”krisemaksimerer”.

Men selv om vi gjennom å stille slike spørsmål et stykke på vei kan kontrollere for taktiske og overdrevne svar, så er det klart at dette kun kan gi indikasjoner og at det uansett er viktig å tolke svarene med varsomhet.

Fordelene med å benytte spørreskjemaer er at man får mange i tale, og på områder der sikkerheten er god (som i norsk luftfart), er det svært begrensede muligheter for å benytte ulykkesstatistikk for å vurdere sikkerhetsnivået. Det innebærer at spørreskjemateknikker etter hvert er svært utbredt for å måle sikkerhetsnivået (sikkerhetsklima/sikkerhetskultur). Det innebærer også at det finnes en rekke eksempler på spørsmål og spørreskjemaer som man kan benytte for å sammenligne på tvers av landegrenser eller på tvers av grupper.

Det er viktig å huske at undersøkelsen som gjennomføres her kun er en del av den samlede kartleggingen av sikkerheten i norsk luftfart som HSLB gjennomfører.

En detaljert beskrivelse av utformingen av spørreskjemaene er gitt i vedlegg 1.

3.2 Utvalg

I prinsippet er det trolig mulig å tenke seg at enhver som har en eller annen rolle i tilknytning til norsk luftfart kan påvirke sikkerheten. I praksis må en foreta et utvalg og velge ut de gruppene som har størst potensiell betydning. Utvalget i denne undersøkelsen har bestått av følgende yrkesgrupper:

- Piloter
- Kabinansatte
- Flygledere/AFIS-fullmektiger
- Flyteknikere/fagarbeidere/spesialarbeidere
- Planleggere/innkjøpere/ingeniører
- Bakketjeneste/”handling”-personell

I tillegg har også personer med en lederfunksjon inngått som en egen gruppe i utvalget. Ansatte i Luftfartstilsynet har også fått et eget spørreskjema. Følgende selskaper/virksomheter er med i utvalget:

- Avinor
- SASBraathens (inkl. STS, BTS)
- Sas Ground Service SGS
- Norwegian
- Widerøe
- CHC Helicopterservice
- ASTEC
- Norsk Helikopter
- Luftfartstilsynet
- Oslo Lufthavn OSL

Bruttoutvalget består av i alt 9558 personer fordelt på 8 ulike grupper, jf. tabell 3.1. Alle personene i utvalget fikk et spørreskjema tilsendt per post til sin hjemadresse. I tillegg fikk alle gjennom følgebrevet tildelt et passord for pålogging på TØIs nettside slik at de kunne svare på en internettutgave av spørreskjemaet. Ca ¼ besvarte skjemaet via internett.

Tabell 3.1 Brutto- og nettoutvalget fordelt på grupper, samt svarprosent for hver gruppe og totalt.

| | Gruppe | Brutto | Netto | % svar |
|-------|---|--------|-------|--------|
| Gr. 2 | Ledere | 948 | 382 | 40,3 |
| Gr. 3 | Piloter | 1502 | 673 | 44,8 |
| Gr. 4 | Kabinansatte | 2239 | 811 | 36,2 |
| Gr. 5 | Flygeledere og AFIS-fullmektiger | 639 | 422 | 66,0 |
| Gr. 6 | Flyteknikere mv. | 1349 | 566 | 42,0 |
| Gr. 7 | Planleggere, ingeniører mv. | 798 | 357 | 44,7 |
| Gr. 8 | Bakketjeneste/handling | 1633 | 600 | 36,7 |
| Gr. 9 | Luffartstilsynet | 150 | 82 | 54,7 |
| | Skjemaer som ikke er punchet ² | | 88 | |
| | Totalt | 9558 | 3981 | 41,7 |

Kilde: TØI rapport 782/2005

I utvalget totalt er svarprosenten ca. 42. Svarprosenten varierer imidlertid mye mellom gruppene. Blant flygeledere er det nesten 70 % som har svart, blant kabinansatte og bakketjeneste er det kun 36 % som har svart. Det er trolig flere grunner til at svarprosenten varierer såpass mye. Det er for det første grunn til å tro at grupper som føler seg svært berørt av endringene som skjer og som har sterke oppfatninger av betydningen dette har for sikkerhet, i større grad vil svare enn grupper som er mindre berørt eller mindre interessert. At flygelederne har den klart høyeste svarprosenten er antakelig dels uttrykk for et sterkt engasjement.

For det andre er det grunn til å tro at en del personer i de forskjellige gruppene har arbeid som faktisk ikke har betydning for flysikkerheten og at spørreskjemaet dermed oppleves som irrelevant. Særlig i bakketjenesten kan det være en del personer som har mottatt skjemaet som opplever det slik og dermed ikke svarer. Slike problemer er vanskelig å unngå når man skal sende ut spørreskjema til personer i svært mange forskjellige yrker/posisjoner.

For det tredje har trolig enkelte grupper hatt svært kort tid til å svare på spørreskjemaet. Piloter og kabinansatte er i tjeneste i opptil 2 uker av gangen, og dermed kan det for enkelte ha vært litt knapp tid til å svare. Dette kan være en grunn til svarprosenten er såpass lav blant kabinansatte. En indikasjon på dette er at svært mange av spørreskjemaene som er kommet inn etter at skjemaene var sendt til punching nettopp er fra kabinansatte.

I og med at vi antar at en del personer har fått spørreskjemaet uten egentlig å være i målgruppen, antar vi at den "reelle" svarprosenten er høyere enn det som framkommer i tabell 3.1. Detaljer rundt utvalg, utsendelse og spørreskjemaene er nærmere beskrevet i vedlegg 1.

² Dette er spørreskjemaer som er kommet inn etter at data er punchet. Det er rimelig å regne med dem når svarprosenten kalkuleres selv om de ikke inngår i datasettet.

3.3 Spørreskjema med moduler

Spørreskjemaet som er benyttet har vært utviklet i samarbeid med Havarikommissjonen og består av ulike moduler tilpasset de ulike yrkesgrupper. Noen spørsmål har gått til alle grupper, mens noen spørsmål har bare gått til piloter eller til flygeleder osv. Med 8 ulike grupper (7 yrkesgrupper + ledere) innebærer det at 8 ulike versjoner av spørreskjemaet er benyttet. Spørreskjemaet til pilotene er gjengitt i vedlegg 2 sammen med en oversikt over hvilke spørsmål som i tillegg er stilt til andre grupper.

Blant spørsmålene som er gått til alle er et batteri med påstander som er ment å måle "sikkerhetskultur" i den virksomheten man arbeider i. Disse spørsmålene er hentet fra "Operator's Flight Safety Handbook" som er utgitt av Global Aviation Information Network (GAIN 2001).³ Disse spørsmålene er beregnet på ansatte som arbeider med ulike funksjoner innen luftfart og de er dermed relativt generelle. Lignende spørsmål benyttes i undersøkelser av sikkerhetsklima/sikkerhetskultur på andre områder som for eksempel i oljebransjen.⁴

De skreddersydde spørsmålene som opptrer som unike moduler for hver gruppe er dels hentet fra tilsvarende undersøkelser som har vært gjennomført i andre land, og dels basert på Havarikommissjonens ønsker mht spørsmål. I vedlegg 1 er det gitt en nærmere beskrivelse av spørreskjemaet og kildene for de ulike modulene i skjemaet. Vedlegg 2 gir en oversikt over spørreskjemaene og spørsmålene som er stilt.

Gjennom å benytte et slikt modulbasert spørreskjemaopplegg er det mulig å sammenligne sikkerhetsklima eller sikkerhetskultur mellom selskaper, mellom ulike yrkesgrupper og det er mulig å sammenligne tilstanden i Norge med nivået i andre land.

I tillegg er alle grupper blitt stilt en rekke spørsmål om endringer de siste fem år – både om hva som har endret seg og om ulike endringers betydning for sikkerheten.

3.4 Analyse

Spørreskjemaene inneholder en rekke spørsmål og det er svært mange muligheter for å krysstabulere ulike variabler og benytte multivariate analyseteknikker. I den

³ Global Aviation Information Network (GAIN) er en frivillig sammenslutning av flyselskaper, produsenter, arbeidstakerorganisasjoner, myndigheter og andre organisasjoner innen luftfart. Formålet med GAIN er å frambringe og distribuere relevant informasjon for å øke sikkerheten i luftfart. GAIN ble startet i 1996 ut fra en ide om at informasjonsspredning av erfaringer og kunnskap om sikkerhetsrelaterte forhold vil kunne bedre sikkerheten i luftfarten.

⁴ Det er som nevnt en stor diskusjon om "kultur" i det hele tatt kan måles ved hjelp av spørreskjemaundersøkelser, og det er muligens mer korrekt å bruke betegnelsen "klima" på denne typen undersøkelser. Vi går imidlertid ikke inn i denne diskusjonen, man bruker begrepet "sikkerhetskultur" som en samlebetegnelse på ulike gruppers oppfatninger av sikkerhetsrelaterte forhold i den organisasjonen de er. En god innføring i fagdebatten om sikkerhetskultur og sikkerhetsklima kan en få i spesialutgaven av Safety Science der dette behandles (Volume 34, 2000).

foreliggende rapporten er det forholdsvis enkle analyser som er gjort, og valget av analyser er for en stor del gjort ut fra oppdragsgivers ønsker. Andre analyser og mer detaljerte analyser vil forhåpentligvis kunne gjennomføres senere. Det er for eksempel en rekke muligheter for å sammenligne svarene til de forskjellige gruppene i norsk luftfart med tilsvarende grupper i internasjonale studier, i og med at mange av spørsmålene som er skreddersydde for hver gruppe er hentet fra andre internasjonale undersøkelser (jf. vedlegg 1).

Data er i første omgang analysert enkelt ved hjelp av tabellanalyse og tradisjonelle signifikanstester (χ^2 -test og T-test). Mer avanserte analyser er imidlertid også gjennomført. Pilotene har fått en rekke spørsmål som tilsvarer spørsmål som ble gitt til et utvalg av australske piloter (Australian Transport Safety Bureau, 2004). Et sett av faktoranalyser er benyttet for å studere om de samme faktorene kommer ut blant norske piloter som blant australske piloter og som i andre tilsvarende undersøkelser av sikkerhetsklima.

Resultatene er stort sett presentert i form av stolpediagrammer med frekvenser angitt i prosent i diagrammene. En fullstendig frekvensfordeling av alle svar på alle felles spørsmål, samt svar på åpne spørsmål er gjengitt i vedlegg 3 og 4.

Alle svarfordelinger og analyser som presenteres her er på et relativt aggregert nivå. Det betyr bl.a. at det ikke vil være mulig å identifisere hvordan svarene fordeler seg mellom ulike selskaper, bortsett fra når det gjelder Luftfartstilsynet som har fått et eget skjema og som dermed defineres som en egen gruppe.

Det er stilt en rekke spørsmål om betydningen av endringene i norsk luftfart siden 2000 både som påstander man skal si seg enig eller uenig i, og som forhold som man skal indikere om har endret seg i positiv eller negativ retning for flysikkerheten.

Vi har valgt å presentere resultatene knyttet til sikkerhetskultur blant ulike grupper av arbeidstakere og resultatene vedrørende endringer siden 2000. Når det gjelder endringer, fokuseres det på eventuelle endringer i sikkerhetsfokus og rapporteringskultur, på tekniske endringer og fremfor alt på organisatoriske endringer. I tillegg presenteres respondentenes syn på endringer i arbeidsmiljø og organisering og betydningen disse har hatt både når det gjelder sikkerhet og når det gjelder arbeidsmiljø.

4 Resultater

4.1 Sikkerhetskultur blant ulike grupper ansatte

Alle gruppene har fått en rekke felles spørsmål. Blant disse er det et sett på 25 spørsmål som er hentet fra GAIN (2001) og som er ment å skulle måle ”sikkerhetskultur” i selskapene der de ulike gruppene er ansatt. Dette er spørsmål 16-40 i spørreskjemaet gjengitt i vedlegg 2.

For en del grupper har det vært vanskelig eller umulig å svare meningsfylt på en del av disse spørsmålene fordi de refererer til ”ledere” i deres organisasjon uten at det angis nærmere hvilket ledelsesnivå man skal ha oppfatninger om. Dette har vært et problem for mange, og vi har valgt å se bort fra spørsmålene om ledere i denne delen. Det er stilt en rekke mer konkrete spørsmål om ledelsens sikkerhetsfokus senere i skjemaene, slik at datasettet vil uansett inneholde mye informasjon om dette.

Den opprinnelige GAIN-indeksen har en maksimal verdi på 125 (alle sier seg helt enig alle 25 påstander). I følge GAIN (2001) er organisasjoner med 93-125 poeng kjennetegnet av en ”positiv sikkerhetskultur”, organisasjoner med 59-92 har en ”byråkratisk sikkerhetskultur” og organisasjoner med 25-58 poeng har en ”dårlig sikkerhetskultur”.⁵

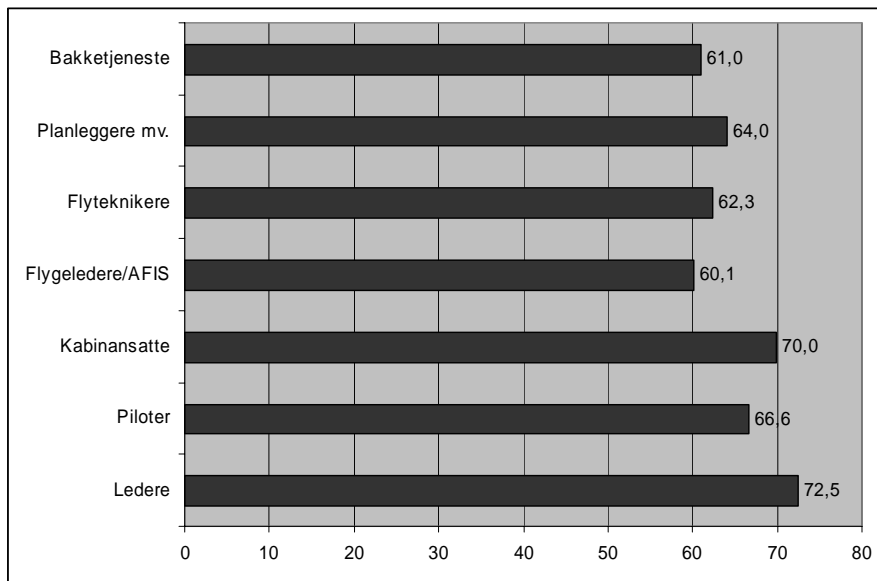
For å kalkulere en indeks for sikkerhetskultur har vi summert spørsmålene som tilsvarende de som er i GAIN, men altså utelatt de åtte spørsmålene som omhandler ledere. En fordel ved dette er at en dermed også kan sammenligne ledernes svar med svarene til de som ikke er ledere på en bedre måte.

Den modifiserte indeksen som vi har konstruert har en maksimal verdi på 85 (25-8) x 5), og en tredeling av skalaen gir følgende inndeling: 17-39 poeng = dårlig sikkerhetskultur, 40-62 poeng = moderat sikkerhetskultur og 63-85 poeng = god sikkerhetskultur.

4.1.1 Sikkerhetskultur i ulike grupper

Figur 4.1 viser de ulike gruppernes gjennomsnittsskåre på indeksen for sikkerhetskultur slik dette er målt i spørreskjemaet.

⁵ Det virker litt tilfeldig å operere med begrepet ”byråkratisk sikkerhetskultur” for organisasjoner som har et snitt på 52-92 poeng på indeksen. Indeksen tar ikke hensyn til hvilke spørsmål som de ansatte scorer høyt og lavt på, slik at det kan godt være organisasjoner som scorer høyt på ”ikke-byråkratiske” egenskaper som likevel får 52-92 poeng. Vi vil derfor ikke benytte begrepet ”byråkratisk” sikkerhetskultur på organisasjoner som faller i dette intervallet, men heller ”moderat” sikkerhetskultur .



Kilde: TØI rapport 782/2005

Figur 4.1 Gjennomsnittsskåre på indeks for sikkerhetskultur blant ledere og ulike grupper ansatte.

Ingen av gruppene kommer ut med et gjennomsnitt som tilsier at de er i organisasjoner med ”dårlig” sikkerhetskultur (< 53 poeng). Fire av gruppene oppviser en snittskåre på over 63 poeng. Dette tilsier at de er i organisasjoner med god sikkerhetskultur, slik dette er målt her.

Blant de ulike gruppene av ansatte er det nokså store forskjeller. Kabinpersonell har en gjennomsnittscore på indeksen på 70, mens flygeledere og AFIS-fullmektiger har et snitt på 60. Disse forskjellene er signifikante målt med tradisjonelle T-tester, bortsett fra forskjellen mellom bakketjeneste og flyteknikere, og bakketjeneste og flygeledere

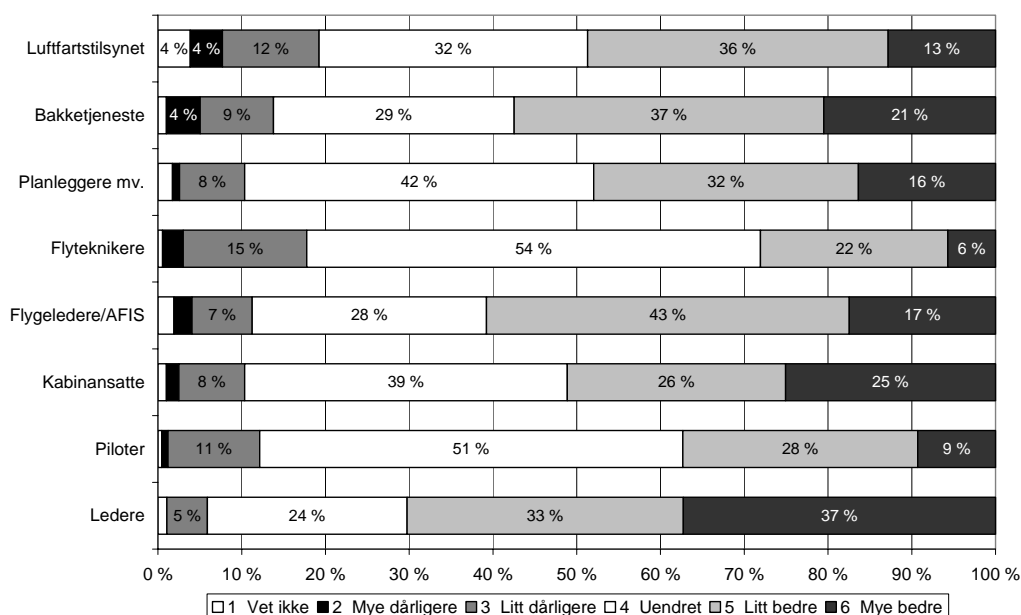
Blant flygeledere er det store forskjeller mellom hvor man er stasjonert – de som er stasjonert på regionale flyplasser gir uttrykk for langt bedre sikkerhetskultur enn de som er stasjonert ved kontrollsentralene i Bodø og Oslo.

Pilotenes oppfatninger er ikke like positive som de kabinansattes, men pilotene gir likevel uttrykk for at sikkerhetskulturen er bedre enn det flyteknikere og flygeledere gjør. Både blant piloter og kabinansatte er det imidlertid signifikante forskjeller mellom selskapene, men disse er ikke entydige. Blant kabinansatte scorer selskap x bedre enn y, blant piloter scorer y bedre enn x.

4.2 Sikkerhetsfokus og rapporteringskultur

4.2.1 Sikkerhetsfokus

Alle personene i utvalget har fått spørsmål om sikkerhetsfokus blant kolleger og blant ledere er endret i løpet av de siste fem år. Svarene er gjengitt i figur 4.2 og 4.3.

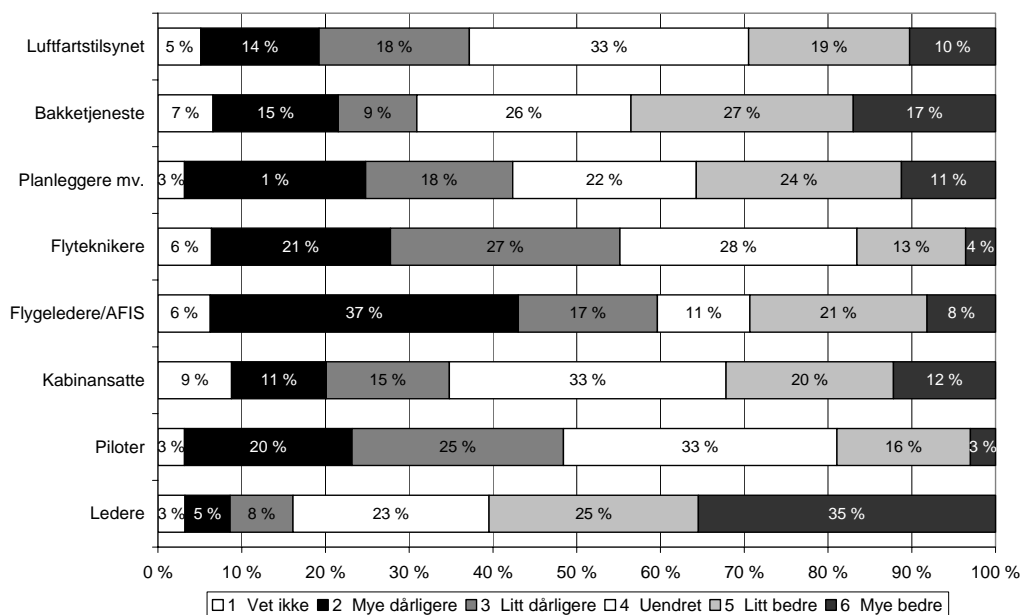


Kilde: TØI rapport 782/2005

Figur 4.2 Svarfordeling på spørsmålet om sikkerhetsfokus blant kolleger er endret de siste fem år. Prosent.

Det er temmelig klart at oppfatningen i utvalget er at sikkerhetsfokus blant kolleger enten er blitt bedre eller er uendret i løpet av de siste fem årene. I noen grupper, som blant flygeledere, ansatte i bakketjeneste og blant ledere er det et flertall som svarer at sikkerhetsfokus blant kolleger er litt bedre eller mye bedre. Blant flyteknikere og piloter er andelen som mener dette mindre. Men det er ingen grupper hvor det er mange som mener sikkerhetsfokus blant kolleger er blitt dårligere.

Når det gjelder sikkerhetsfokus i toppledelsen, er det derimot mange som mener at dette er blitt dårligere i løpet av de siste fem år (jf. figur 4.3). Blant flygelederne mener over halvparten at dette er blitt dårligere, og så mye som 37 % mener dette er blitt mye dårligere. Også blant flyteknikere, piloter og planleggere er det mange som mener sikkerhetsfokus i toppledelsen er blitt dårligere. Folk i bakketjeneste og folk i lederposisjoner har de mest positive oppfatningene når det gjelder endringer i sikkerhetsfokus i toppledelsen.

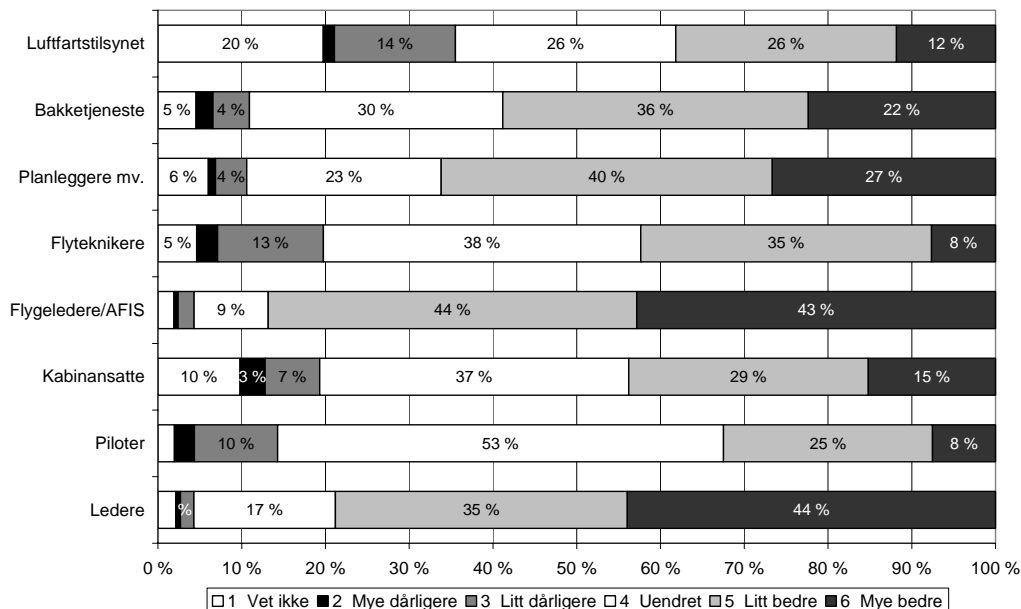


Kilde: TØI rapport 782/2005

Figur 4.3 Svarfordeling på spørsmålet om sikkerhetsfokus i toppledelsen er endret i løpet av de siste fem år. Prosent.

4.2.2 Rapportering av hendelser

Rapportering av hendelser er viktig innenfor moderne sikkerhetsstyring, og respondentene er stilt flere spørsmål om dette. Figur 4.4 viser respondentenes svar på spørsmålet om rapportering av hendelser er endret i løpet av de siste fem årene.

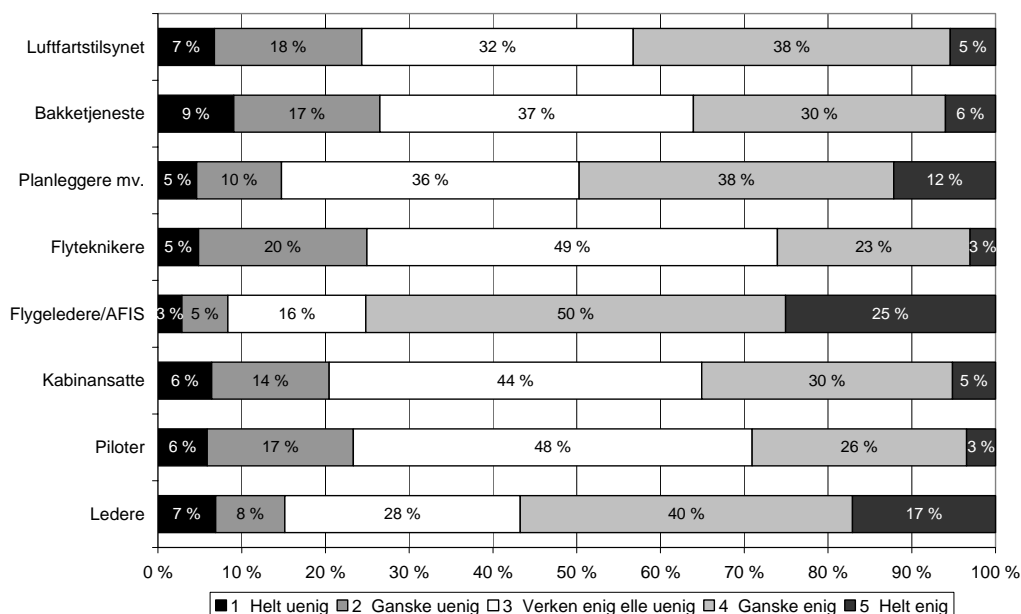


Kilde: TØI rapport 782/2005

Figur 4.4 Svarfordeling på spørsmålet om rapportering av hendelser er endret i løpet av de siste fem årene. Prosent.

På spørsmålet om rapportering av hendelser er det til dels dramatiske endringer i følge respondentene. Særlig flygelederne gir uttrykk for at rapportering av hendelser er blitt bedre og nesten halvparten mener at dette er blitt mye bedre. Også blant ledere, planleggere og ansatte i bakketjeneste er det et klart flertall som mener rapporteringen av hendelser er bedret. I de andre gruppene er utslagene mindre, men det er flere som mener den er blitt bedre enn som mener det motsatte.

Tilsvarende mønster gjenfinnes også på spørsmålet om det er blitt lavere terskel for å rapportere hendelser og alvorlige hendelser (jf. figur 4.5). Det er de samme gruppene som er enige i at terskelen for å rapportere hendelser er blitt lavere (særlig flygeledere). Dette tyder på at det har skjedd reelle endringer i positiv retning når det gjelder rapporteringskulturen blant flygeledere. Hovedforklaringen på denne forbedringen er trolig at det er innført et nytt system for rapportering av hendelser; MESYS, noe som også nevnes i fritekstsvarene fra flygelederne.



Kilde: TØI rapport 782/2005

Figur 4.5 Svarfordeling på påstanden: "Det har blitt lavere terskel for å rapportere hendelser og alvorlige hendelser". Prosent.

I spørreskjemaet er det også inkludert påstander om at det faktiske antallet på hendelser og alvorlige hendelser har økt. Dette er respondentene imidlertid ikke enige i. Når det gjelder hendelser, sier de fleste (56 %) at de er verken enig eller uenig påstanden, men blant de resterende er det en svak tendens til noe flere enige enn uenige (25 % vs. 19 %). På spørsmålet om alvorlige hendelser er det igjen et klart flertall (59 %) som verken er enig eller uenig, men blant de resterende er det en klar tendens til at de fleste er uenig påstanden (27 % vs. 16 %).

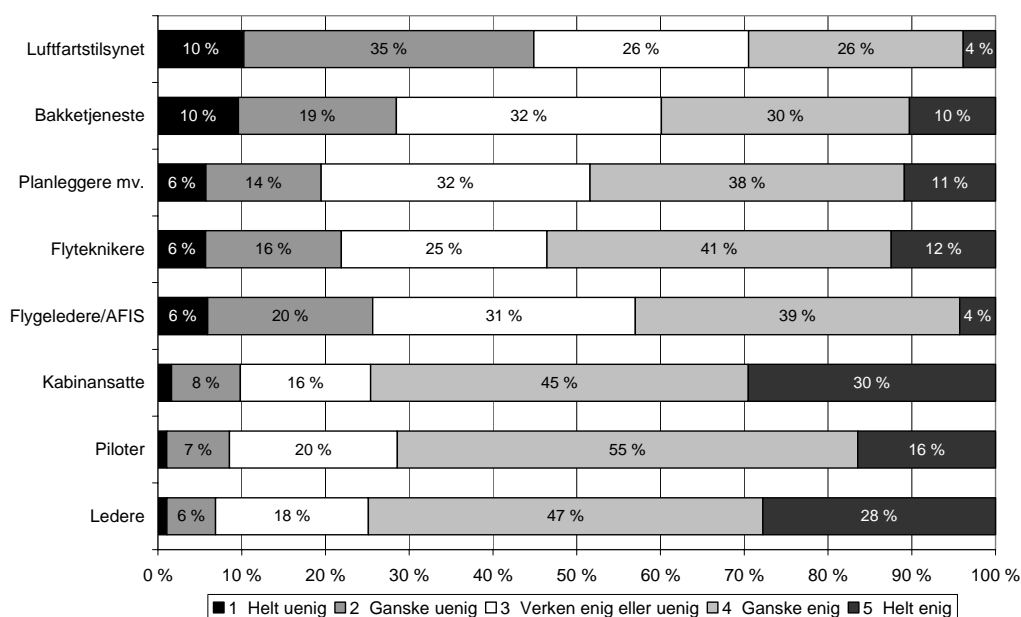
Dette kan tyde på at bedringen i rapporteringskulturen har ført til en økning i antall rapporterte hendelser, men at dette *ikke* innebærer at det faktiske tallet på hendelser og alvorlige hendelser har økt. Den registrerte økningen i antall hendelser (Quale 2003) skyldes trolig at flere hendelser blir rapportert enn før.

4.2.3 Etterlevelse av regler og prosedyrer

Innen luftfart er det en rekke regler og prosedyrer som skal følges for å sikre at feil unngås og sikkerhetsnivået opprettholdes. Det er følgelig viktig å undersøke om etterlevelsen av regler og prosedyrer er endret og eventuelt i hvilken retning.

Spørreskjemaet inneholder mange spørsmål om regler og prosedyrer, men de fleste er stilt om situasjonen per i dag og ikke om endringer over tid. Vi har likevel valgt å presentere resultatene fra to spørsmål om status i dag samt ett spørsmål om etterlevelse av regelverket er bedre eller dårligere enn tidligere.

Spørsmålene om status når det gjelder regler og prosedyrer i dag er i form av påstander som respondentene skal si seg enige eller uenige i. Resultatene for en del slike spørsmål er vist i figur 4.6 til 4.8.



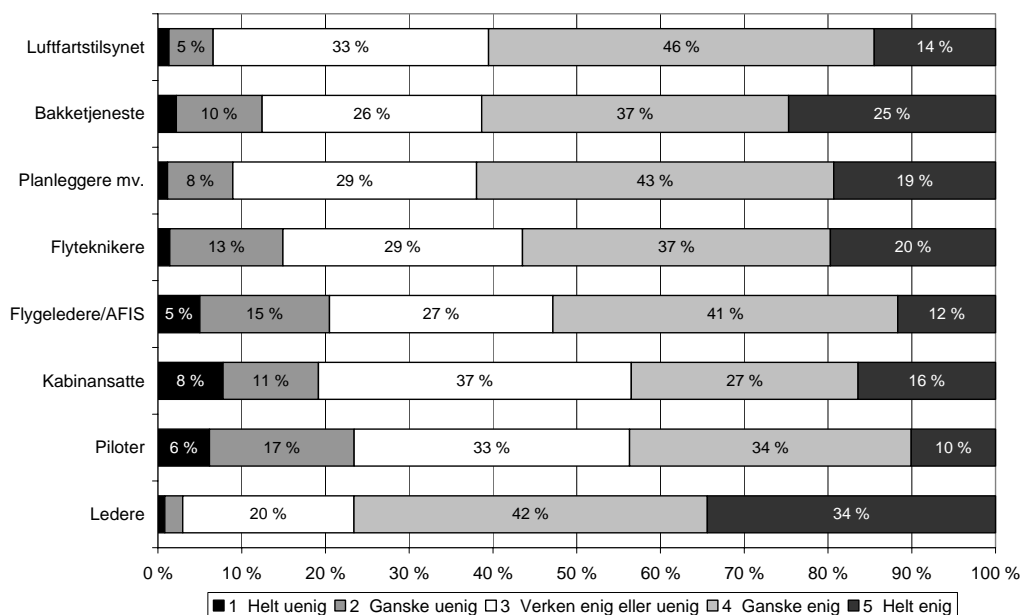
Kilde: TØI rapport 782/2005

Figur 4.6 Svarfordeling på påstanden: Alle prosedyrer beskriver jobben slik den faktisk gjøres. Prosent.

Ansatte i Luftfartstilsynet (LT) er mest uenige påstanden om at alle prosedyrer beskriver jobben slik den faktisk gjøres. Det er ikke overraskende i og med at LT er en helt annen type virksomhet enn de andre gruppene, med mindre rutinepregede oppgaver. Blant piloter, kabinansatte og ledere er mellom 70 % og 80 % er enige påstanden om at prosedyrene beskriver jobbene korrekt, mens blant i ansatte i bakketjeneste, planleggere, flyteknikere og flygeledere er om lag halvparten enig påstanden. Her er mellom 20 og 25 prosent er uenige påstanden. Det er vanskelig å vurdere dette, men en skulle kanskje forventet at flyteknikere og flygeledere i noe større grad skulle være enig en slik påstand.

På spørsmålet om man rapporterer egne feil og brudd på prosedyrer, er det et påfallende skille mellom ledere på den ene siden og ansatte på den andre (jf. figur 4.7). Det er kanskje litt overraskende at det er blant piloter, kabinansatte og flygeledere det er flest som oppgir at de ikke alltid rapporterer egne feil og brudd

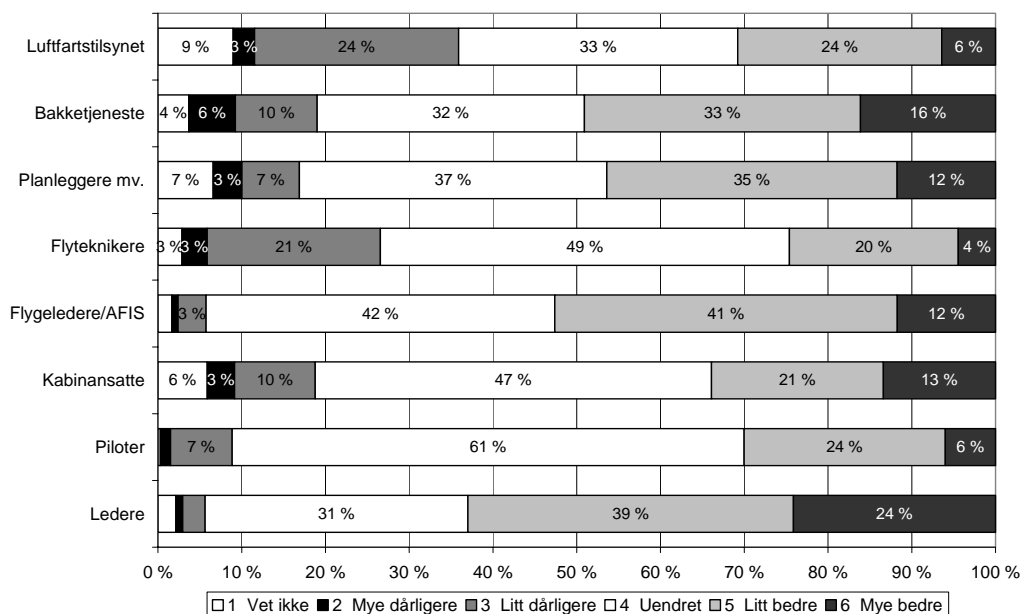
på prosedyrer. Andelen er faktisk størst blant piloter der nesten 1 av 4 ikke alltid rapporterer feil eller brudd på prosedyrer.



Kilde: TØI rapport 782/2005

Figur 4.7 Svarfordeling på påstanden: Jeg rapporterer alle egne feil og brudd på prosedyrer. Prosent.

Figur 4.8 viser svarene på spørsmålet om etterlevelsen av regelverket er endret i løpet av de siste fem år.



Kilde: TØI rapport 782/2005

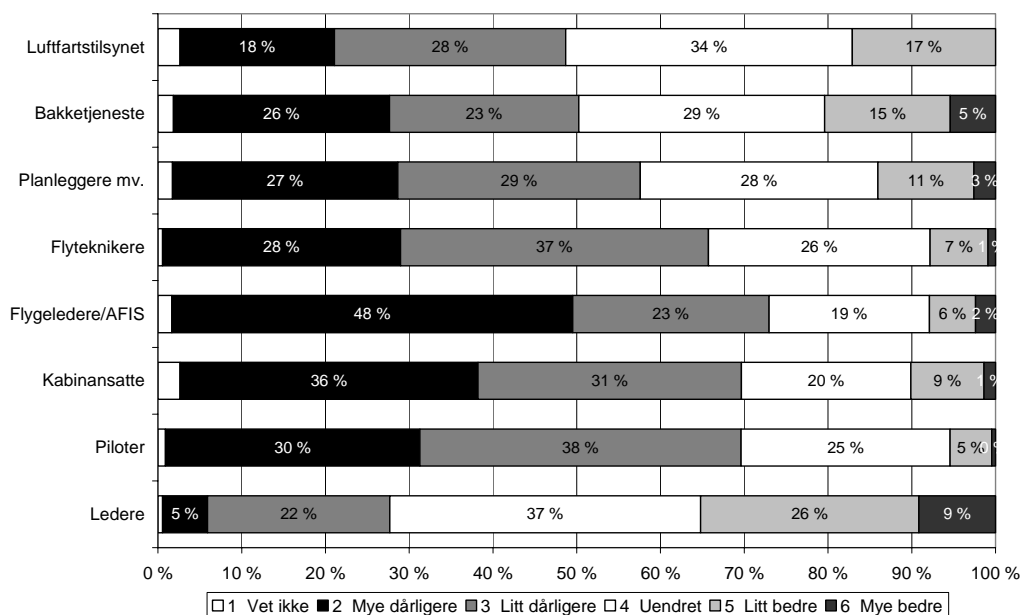
Figur 4.8 Svarfordeling på spørsmålet om etterlevelse av regelverket er endret i løpet av de siste fem årene. Prosent.

Figur 4.8 viser at det gjennomgående er bedre etterlevelse av reglene enn før, til tross for at vi har sett ikke alle regler og prosedyrer følges. Unntaket er blant ansatte i Luftfartstilsynet og blant flyteknikerne; blant de som mener etterlevelsen av regelverket er endret mener de fleste at etterlevelsen av reglene er blitt dårligere. Disse er imidlertid ikke typiske. Blant ledere, flygeledere, planleggere og ansatte i bakketjeneste er det langt flere som mener at etterlevelsen av regelverket er blitt bedre enn som mener den er blitt dårligere. Det samme gjelder også piloter og kabinansatte, selv om andelen her er mindre. Blant pilotene mener 6 av 10 at dette er uendret.

4.3 Samarbeidsforhold og arbeidsmiljø

Som nevnt innledningsvis er det inkludert en del spørsmål om samarbeidsforhold og arbeidsmiljø i spørreskjemaet. Dette er forhold som kanskje ikke har direkte betydning for flysikkerheten, men som kan ha en indirekte betydning ved at lojalitet til selskap og ledelse trues i perioder med mye endringer og uro.

Figur 4.9 viser svarene på spørsmålet om samarbeidsforholdene mellom ledere og ansatte er endret i løpet av de siste fem årene.



Kilde: TØI rapport 782/2005

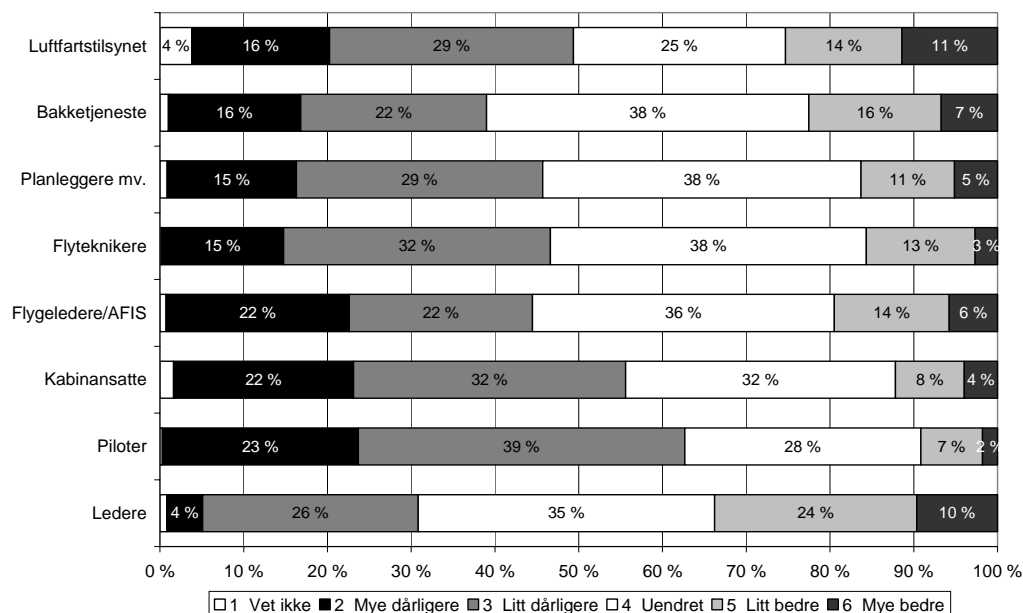
Figur 4.9 Svarfordeling på spørsmålet om samarbeidsforholdene mellom ledere og ansatte er endret i løpet av de siste fem årene. Prosent.

I alle grupper (bortsett fra blant ledere) er det et klart flertall som mener samarbeidsforholdene mellom ledere og ansatte er blitt dårligere i løpet av de siste fem årene. Særlig blant flygeledere er dette en utbredt oppfatning, og her sier nesten halvparten at samarbeidsforholdene er blitt ”mye dårligere”.

Lederne skiller seg markant fra de ansatte, og det er påfallende hvor annerledes de opplever utviklingen av samarbeidsforholdene enn det de ansatte gjør. Til tross

for at alle grupper ansatte mener samarbeidsforholdene er blitt dårligere, til dels mye dårligere, mener et flertall av lederne at samarbeidsforholdene er uendret eller bedret.

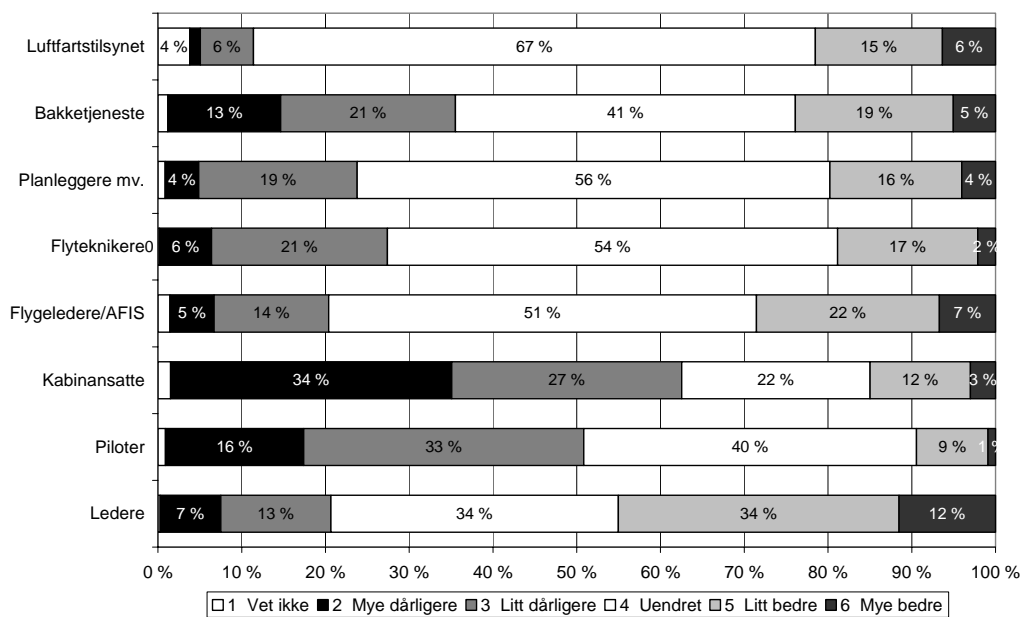
Figur 4.10 viser svarene på spørsmålet om det sosiale arbeidsmiljøet er endret de siste fem år, figur 4.11 viser svarene på om det fysiske arbeidsmiljøet er endret.



Kilde: TØI rapport 782/2005

Figur 4.10 Svarfordeling på spørsmålet om det sosiale arbeidsmiljøet er endret i løpet av de siste fem årene. Prosent.

I alle grupper, bortsett fra blant ledere, er det et flertall som mener at det sosiale arbeidsmiljøet er blitt dårligere de siste fem årene. Blant piloter er andelen størst, der over 60 prosent mener dette. Også blant kabinansatte er det høye andeler og det er nærliggende å anta at dette kan ha å gjøre med sammenslåingen av SAS og Braathens.



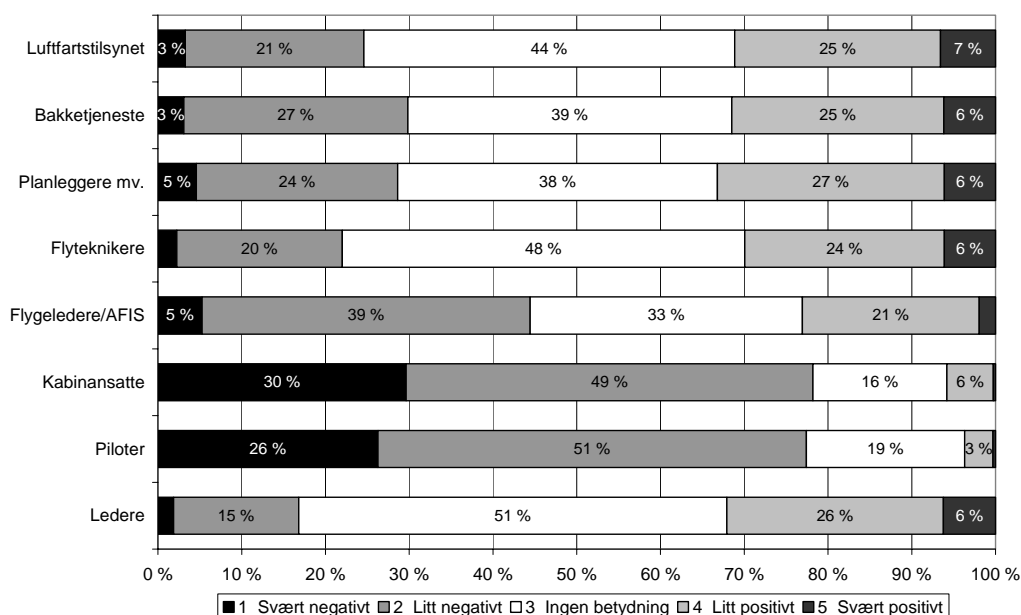
Kilde: TØI rapport 782/2005

Figur 4.11 Svarfordeling på spørsmålet om det fysiske arbeidsmiljøet er endret i løpet av de siste fem årene. Prosent.

Kabinansatte og til dels piloter skiller seg ut når det gjelder oppfatningen av hvordan det fysiske arbeidsmiljøet har endret seg. I disse gruppene er det klare flertall som mener at det fysiske arbeidsmiljøet er blitt dårligere. Blant kabinansatte mener 1 av 3 at dette er blitt ”mye dårligere” i løpet av de siste fem årene.

Dette henger trolig sammen med at konkurransen mellom flyselskapene har økt, med fallende priser og med tøffere turnus for flygende personell. Vi gjenfinner de samme tendensene i spørsmål om turnus. Nesten 70 % av de kabinansatte er uenige i en påstand om at turnusordningene er gode i det selskapet de jobber.

En annen indikasjon på det samme er svarene på spørsmålet om hva det betyr for sikkerheten at pilotene gjennomgående har fått mer aktiv flytjeneste de senere år. Det innebærer enkelt sagt at de flyr mer når de er på vakt enn tidligere. Svarene på dette spørsmålet er vist i figur 4.12.



Kilde: TØI rapport 782/2005

Figur 4.12 Betydningen for flysikkerheten av mer aktiv flytjeneste for piloter. Prosent.

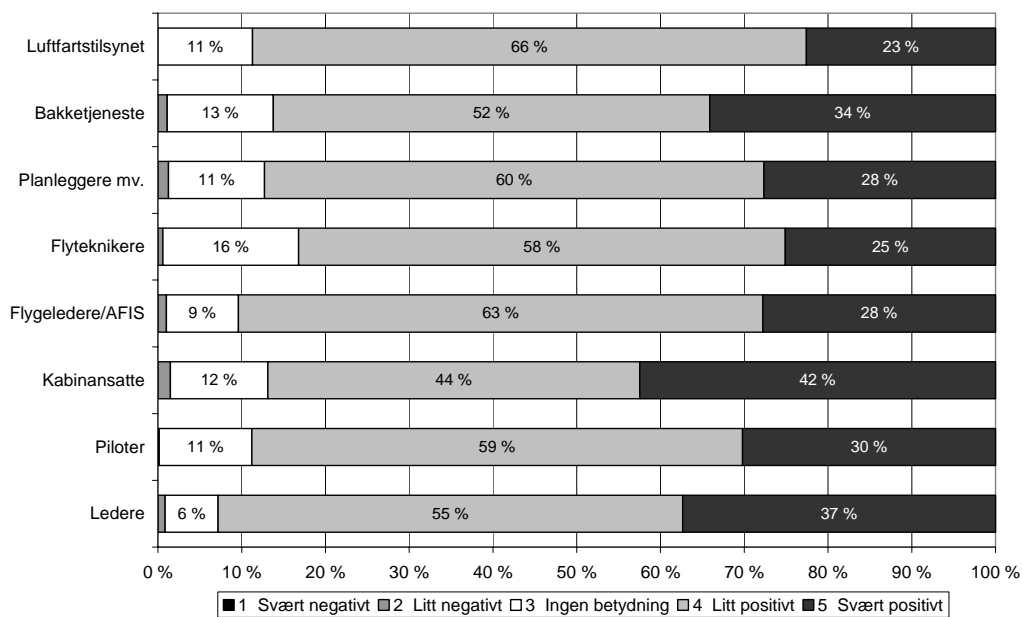
Piloter og kabinansatte er langt mer skeptiske til de sikkerhetsmessige konsekvensene av mer aktiv flytjeneste enn det andre grupper er. Dette kan både forstås som at flygende personell selv opplever hva problemer knyttet til trøtthet kan medføre, men det kan også være et resultat av at arbeidsbelastningen er blitt større og at det derfor oppleves negativt.

Flyglederne deler et stykke på vei oppfatningen til kabinansatte og piloter, men blant de andre gruppene i luftfarten er det et lite flertall (av de som mener det har betydning) som mener at mer aktiv flytjeneste kan være positivt for sikkerheten.⁶

4.4 Betydningen av tekniske endringer

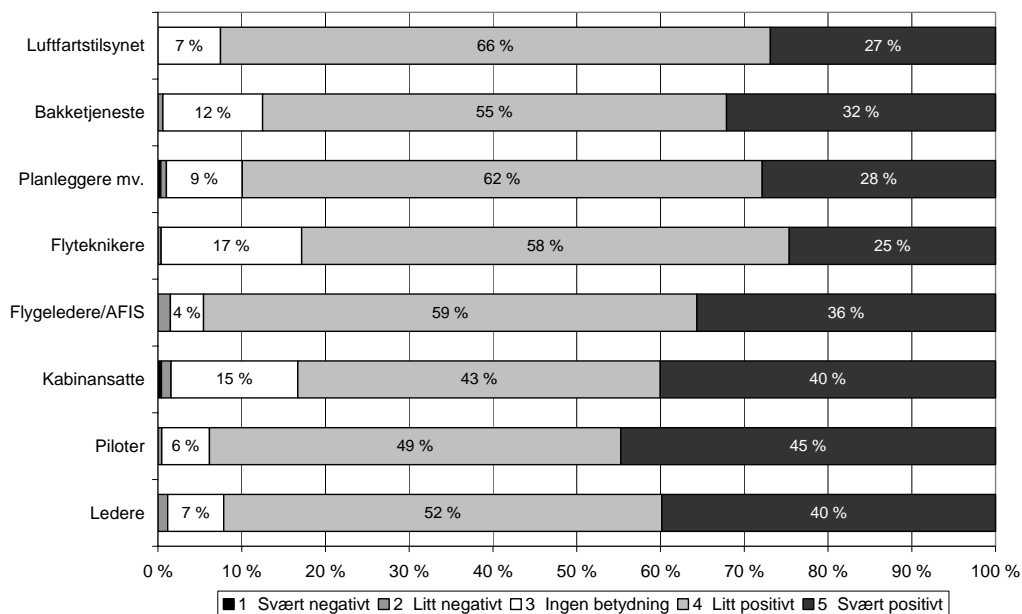
Vi har sett på de ulike gruppenes vurderinger av betydningen av nye tekniske hjelpemidler hhv. på lufthavner, i fly og i tårnene. Resultatene presenteres i figur 4.13-4.15.

⁶ Det har vært argumentert med at mer aktiv flytjeneste kan gjøre pilotene mer årvåkne.



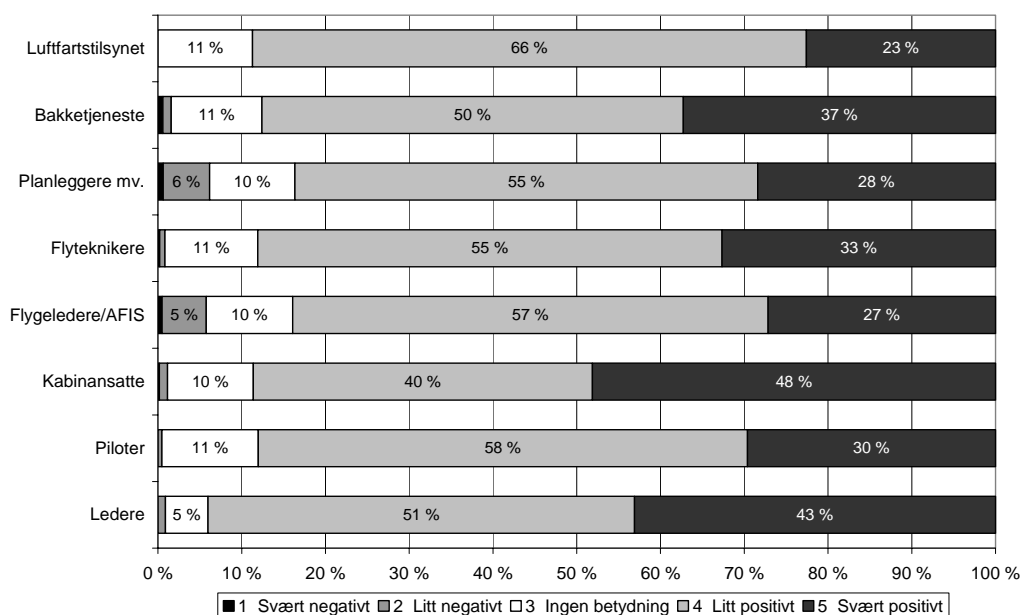
Kilde: TØI rapport 782/2005

Figur 4.13 Betydningen av nye tekniske hjelpemidler på lufthavner. Prosent.



Kilde: TØI rapport 782/2005

Figur 4.14 Betydningen av nye tekniske hjelpemidler i fly. Prosent.



Kilde: TØI rapport 782/2005

Figur 4.15 Betydningen av nye tekniske hjelpemidler i tårnene. Prosent.

Resultatene viser helt entydig at alle grupper mener at de tekniske forbedringene som har skjedd de senere år har ført til bedre sikkerhet. Dette tyder på en stor tiltro til at tekniske sikkerhetssystemer faktisk brukes til økt sikkerhet og ikke er gjenstand for såkalt risikokompensasjon, dvs. at effekten av sikkerhetstiltak tas ut på andre måter enn til økt sikkerhet. Det kan imidlertid spores en ørliten tendens i avvikende retning når det gjelder flygeledernes vurdering av nye tekniske hjelpemidler i tårnene, der 5-6 prosent mener dette har vært negativt for sikkerheten.

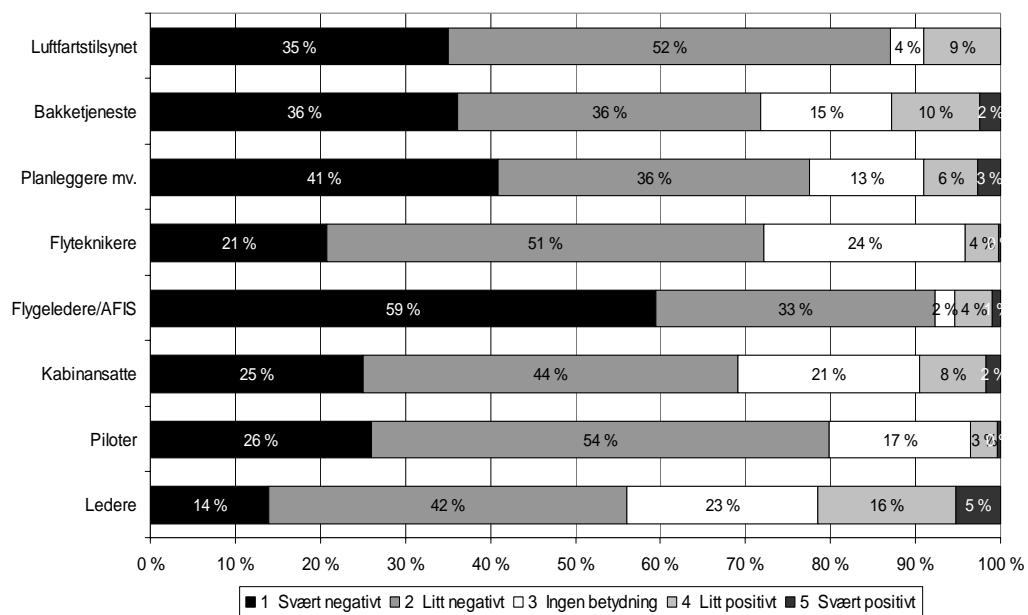
4.5 Betydningen av organisasjonsmessige endringer

Som nevnt innledningsvis har det skjedd en rekke organisasjonsmessige endringer i norsk luftfart, og de ulike gruppenes vurdering av betydningen av dette både for sikkerhet og for arbeidsmiljøet er presentert i det følgende.

4.5.1 Endringene i Avinor

Alle respondentene er blitt stilt en rekke spørsmål om endringene i Luftfartsverket/Avinor. Det er både stilt generelle spørsmål om hva endringene siden 2000 har betydd for flysikkerheten, og det er stilt spørsmål om omorganiseringen av Luftfartsverket, om omorganiseringen av lufttrafikkjetensten gjennom programmet "Take-off 05", og om reduksjonen i antall ansatte både i Avinor sentralt og regionalt. I tillegg er det spurt om betydningen av samlingen av kontrollsentralene til Bodø og Sola.

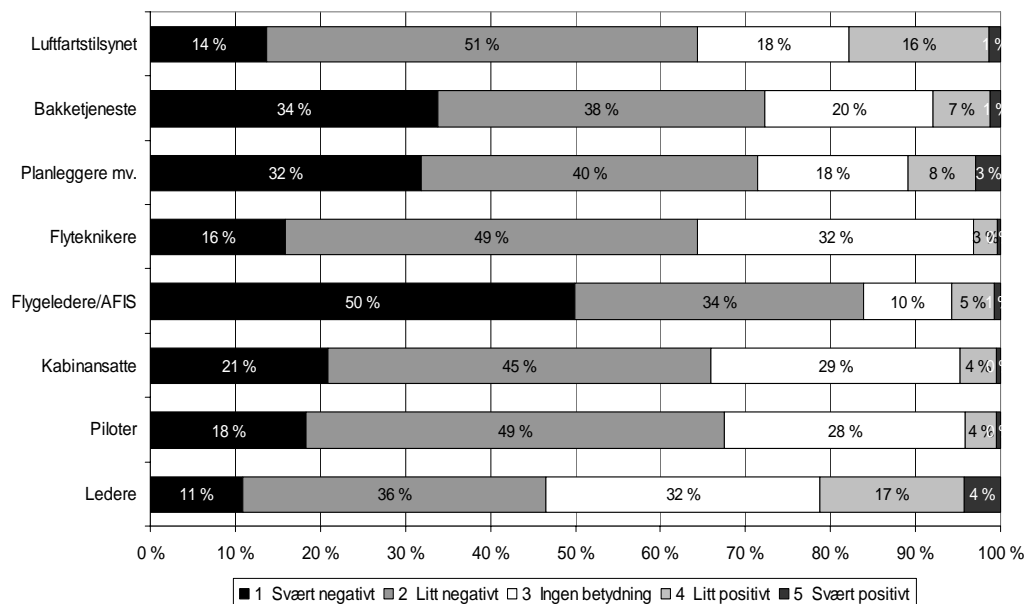
Svarene på disse spørsmålene er vist i figur 4.16 – 4.19.



Kilde: TØI rapport 782/2005

Figur 4.16 Endringene i Avinor sin betydning for flysikkerheten. Prosent.

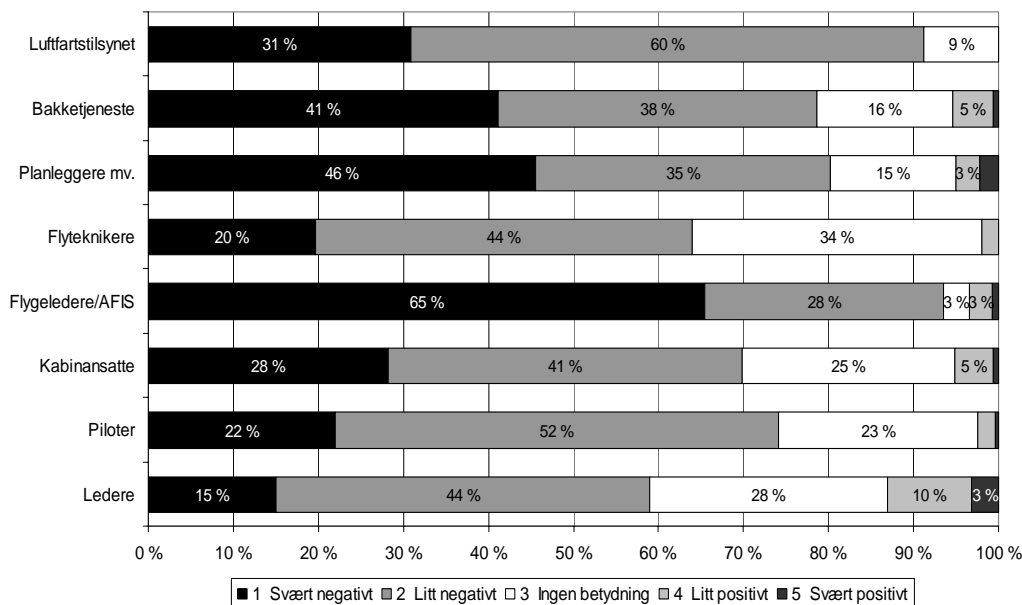
Et klart flertall i alle grupper mener at endringene som har skjedd i Avinor (tidl. Luftfartsverket) siden 2000 har hatt negativ betydning for flysikkerheten. Blant flygelederne mener hele 60 prosent at dette har vært svært negativt for sikkerheten.



Kilde: TØI rapport 782/2005

Figur 4.17 Betydningen for flysikkerheten av omorganiseringen av Luftfartsverket til Avinor. Prosent.

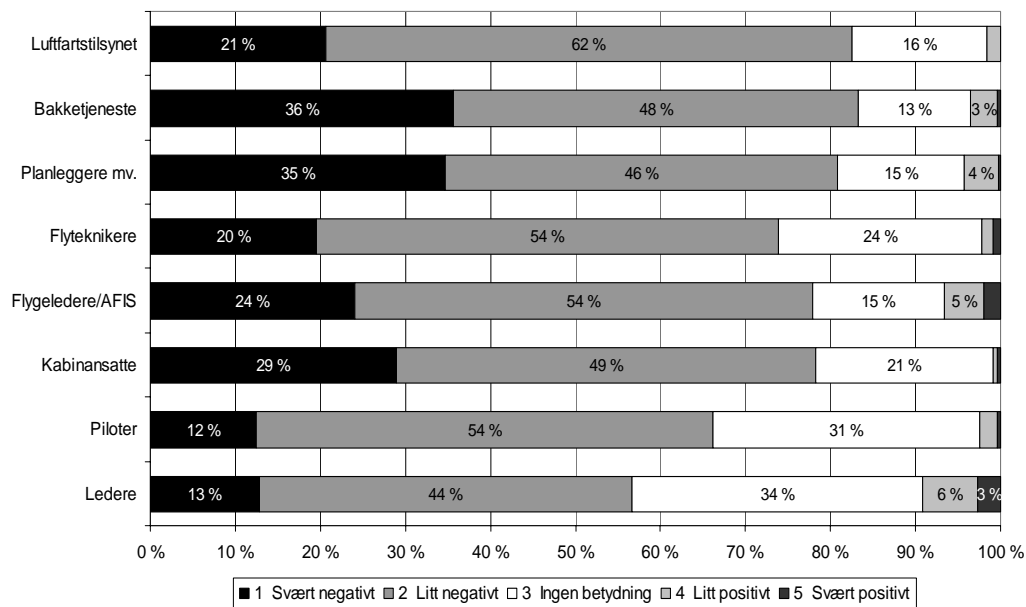
Vi gjenfinder den samme skepsis til Avinor i spørsmålet om betydningen av at Luftfartstilsynet i sin tid ble omorganisert til Avinor. Bortsett fra blant ledere er det et flertall i alle grupper som oppfatter dette som negativt for flysikkerheten, og det er igjen flygelederne mest skeptiske. Enda mer markert er skepsisen til omorganiseringsprogrammet "Take-off 05" jf. figur 4.18.



Kilde: TØI rapport 782/2005

Figur 4.18 Betydningen for flysikkerheten av omorganiseringen av lufttrafikkjenesten i Avinor (Take-off 05). Prosent.

Figur 4.18 viser at alle gruppene er skeptiske til programmet Take-off 05 og spesielt blant flygelederne er skepsisen stor. Men også i Luftfartstilsynet er det stor skepsis og over 90 % mener dette har vært negativt for sikkerheten. Også på spørsmål om betydningen av redusert antall ansatte i Avinor mener de aller fleste at dette har vært negativt for sikkerheten, særlig når det gjelder reduksjonen i antall ansatte regionalt jf. figur 4.19.

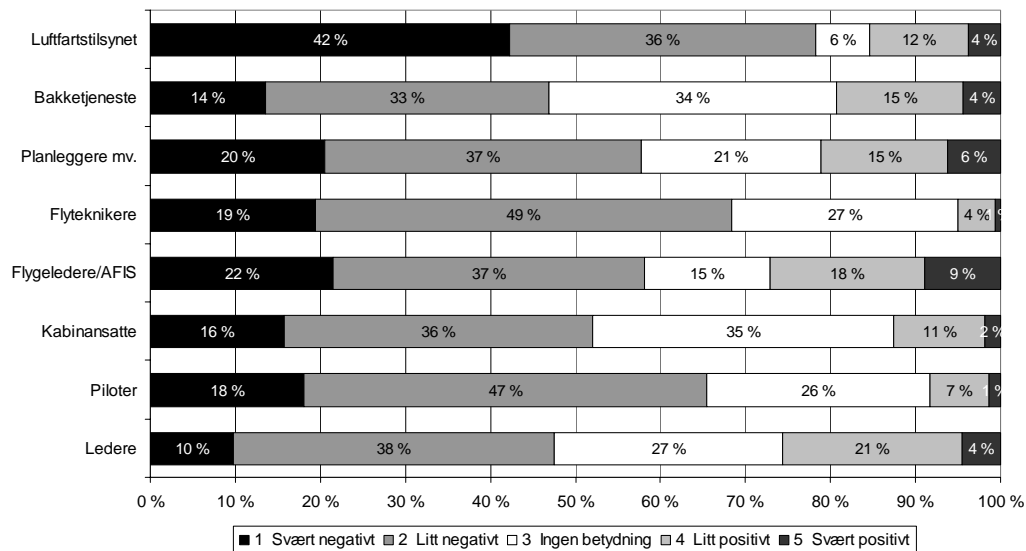


Kilde: TØI rapport 782/2005

Figur 4.19 Betydningen for flysikkerheten av at antall ansatte i Avinor regionalt er redusert. Prosent.

4.5.2 Endringene i Luftfartstilsynet

Figur 4.20 viser svarene på spørsmålet om hva endringene i Luftfartstilsynet siden 2000 har betydd for flysikkerheten.

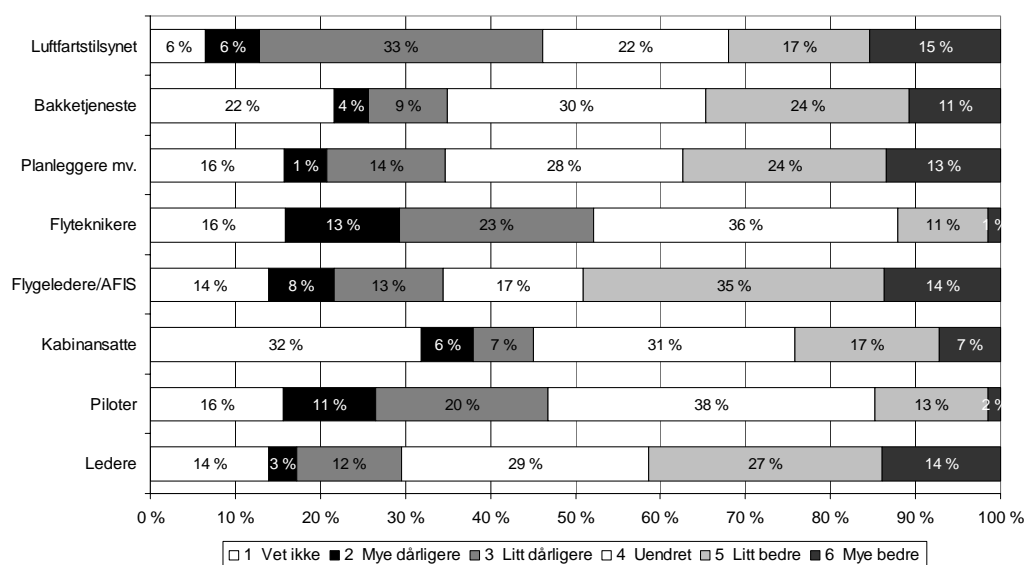


Kilde: TØI rapport 782/2005

Figur 4.20 Betydningen av endringene i Luftfartstilsynet for flysikkerheten. Prosent.

Også når det gjelder utviklingen i Luftfartstilsynet mener de fleste at den har vært uheldig med tanke på sikkerhet. Dette gjelder ikke minst de ansatte i Luftfartstilsynet selv, og dette er kanskje litt overraskende. Forklaringen her er

trolig at på et slikt generelt spørsmål har de fleste tenkt på de seneste endringene, og da særlig vedtaket om flytting til Bodø. At de ansatte i Luftfartstilsynet er mest skeptiske til utviklingen styrker antakelsen om at spørsmålet er oppfattet slik. På spørsmålet om Luftfartstilsynets tilsyn med norsk luftfart i dag sammenlignet med for fem år siden, er svarene mer positive, jf. figur 4.21.

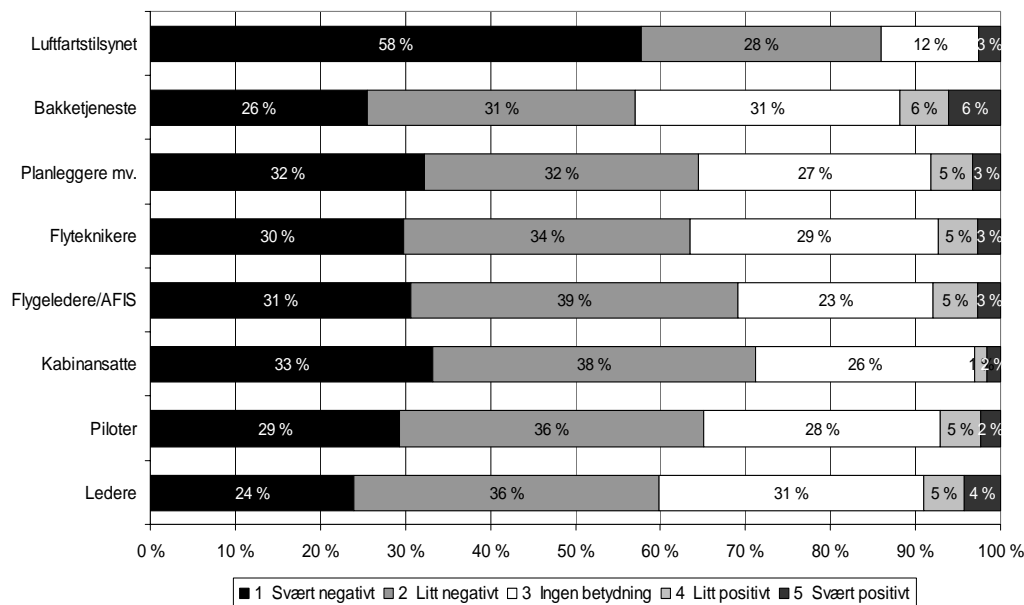


Kilde: TØI rapport 782/2005

Figur 4.21 Hvordan vurderer du Luftfartstilsynets tilsyn med norsk luftfart i dag sammenlignet med for fem år siden? Prosent.

Det er nokså delte oppfatninger om hvorvidt Luftfartstilsynets virksomhet er bedre eller dårligere enn for fem år siden, men de er generelt langt mer positive enn oppfatningene om endringen i Luftfartstilsynet gjengitt i figur 4.20. Det kan tyde på at mange har tenkt på flyttevedtaket på spørsmålet om betydningen av endringer. Blant flyteknikere og piloter er det likevel flere som mener at tilsynet er dårligere siden 2000 enn det er som mener det er blitt bedre.

Når det gjelder vedtaket om flytting av Luftfartstilsynet til Bodø, er oppfatningene svært entydig negative, jf figur 4.22. Her er også gruppen ledere mer negativ enn de er på mange andre spørsmål i undersøkelsen.

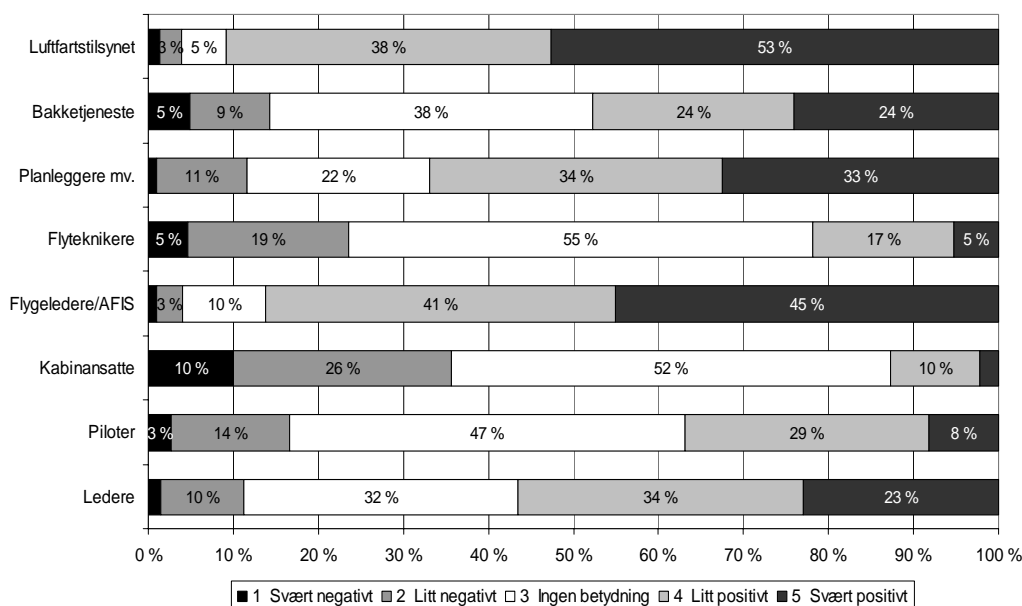


Kilde: TØI rapport 782/2005

Figur 4.22 Betydningen for flysikkerheten av vedtaket om flytting av Luftfartstilsynet til Bodø. Prosent.

De ansatte i Luftfartstilsynet har, ikke overraskende de sterkeste oppfatningene av at flyttingen har negative følger for flysikkerheten. Nesten 60 prosent mener dette er svært negativt for flysikkerheten og ytterligere 26 prosent mener dette er litt negativt. Bare rundt en av ti mener at flyttingen har positive konsekvenser for sikkerheten.

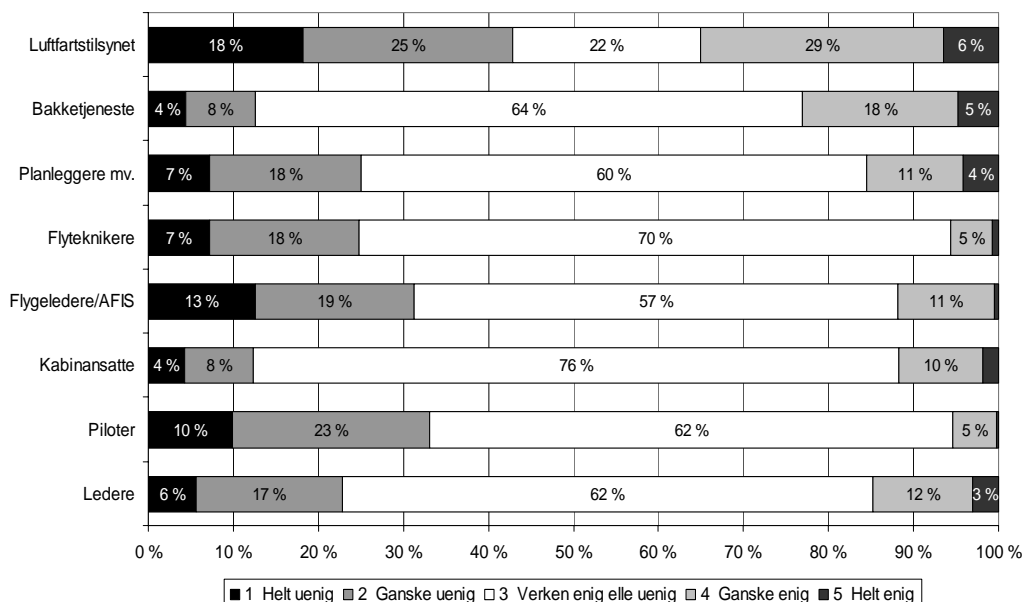
Når det gjelder den organisatoriske plasseringen av Luftfartstilsynet som en egen enhet (skilt ut fra Luftfartsverket/Avinor) er oppfatningen overveiende positive jf. figur 4.23. Omtrent alle ansatte i Luftfartstilsynet mener dette har vært positivt og også blant flygelederne er det et meget stort flertall som mener det. I de andre gruppene er oppfatningene mindre klare, og det er faktisk hele 35 prosent av de kabinansatte som mener dette har vært svært negativt. Også blant flyteknikere er det en del som mener det har vært negativt. Både blant kabinansatte og flyteknikere er det imidlertid veldig mange som svarer at dette ikke har betydning for flysikkerheten, og det er mulig at en del av respondentene faktisk ikke er klar over hvordan den organisatoriske plasseringen av Luftfartstilsynet er endret og hvilke konsekvenser det kan ha.



Kilde: TØI rapport 782/2005

Figur 4.23 Betydningen for flysikkerheten av utskillelsen av Luftfartstilsynet fra Luftfartsverket. Prosent.

Respondentene ble også bedt om å ta stilling til påstanden: "Luftfartstilsynet er i dag organisert på beste måte for å utøve et godt tilsyn". Svarfordelingen er vist i figur 4.24.



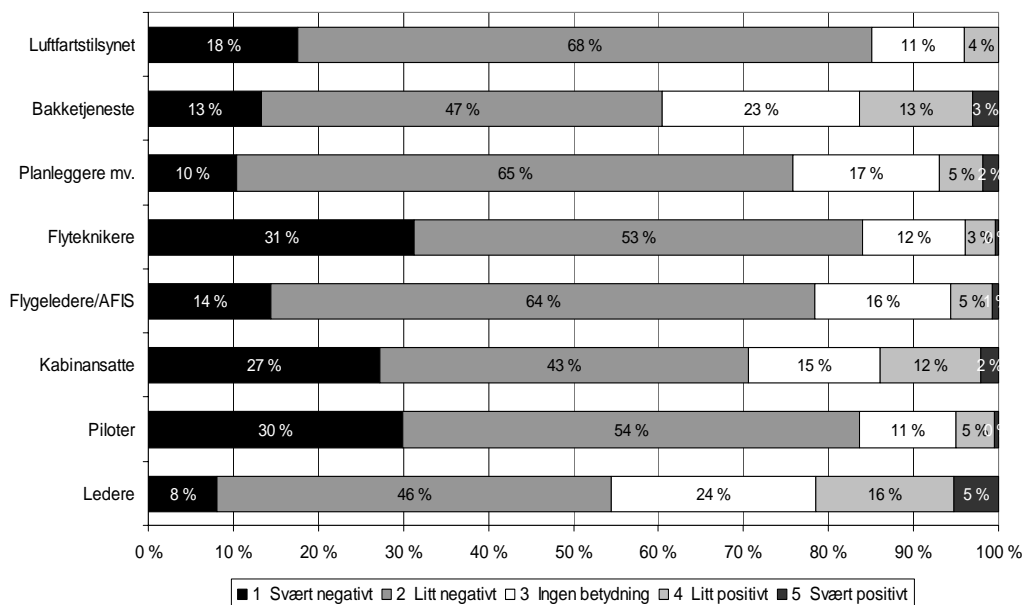
Kilde: TØI rapport 782/2005

Figur 4.24 Svarfordeling på påstanden "Luftfartstilsynet er i dag organisert på beste måte for å utøve et godt tilsyn. Prosent.

I Luftfartstilsynet er det delte meninger om organiseringen i dag er optimal, men det er en viss tendens til at flere er uenig enn enig dette. I de andre gruppene er det mange som ikke har noen klar oppfatning om dagens organisering. I den grad folk har oppfatninger, er det imidlertid noen flere som er uenig enn som er enig i påstanden.

4.5.3 Endringene i flyselskapene

Når det gjelder endringene i flyselskapene ble det for det første stilt et generelt spørsmål om endringene de siste fem årene, på samme måte som for Avinor og Luftfartstilsynet. Svarene er gjengitt i figur 4.25.

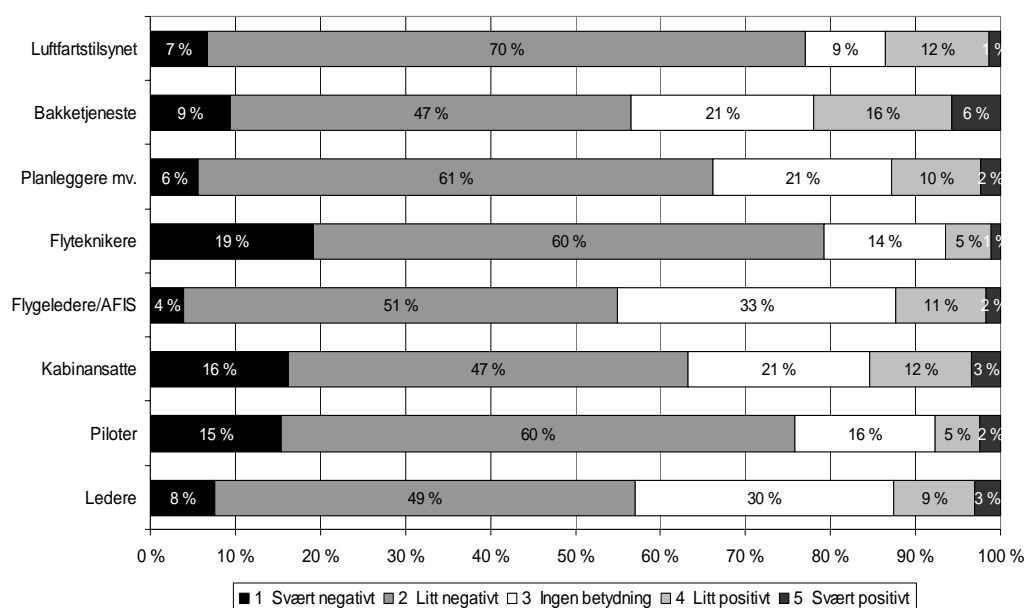


Kilde: TØI rapport 782/2005

Figur 4.25 Betydningen for flysikkerheten av endringene i flyselskapene. Prosent.

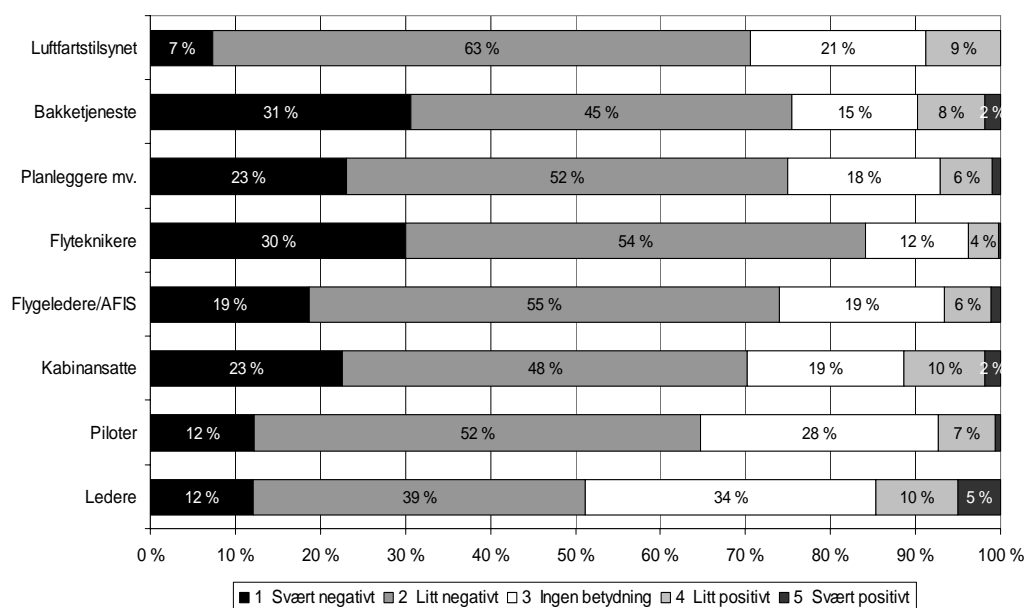
I alle grupper er det et klart flertall som mener at endringene i flyselskapene har hatt negativ effekt på flysikkerheten. På tilsvarende spørsmål om endringene i Avinor skilte flygelederne seg ut som spesielt skeptiske. Det er ikke i samme grad én gruppe som peker seg ut som spesielt kritiske til endringene i flyselskapene, men vi ser at de berørte gruppene (teknikere, piloter og kabinansatte) i størst grad mener at endringene har vært ”svært negative”. For øvrig er det interessant å registrere at ansatte i Luftfartstilsynet er blant de mest kritiske til utviklingen.

Figur 4.26 viser oppfatningene av betydningen av at konkurransen har økt, og figur 4.27 viser tilsvarende oppfatningene når det gjelder økt bruk av anbud til drift og vedlikehold.



Kilde: TØI rapport 782/2005

Figur 4.26 Betydning for flysikkerheten at konkurransen har økt. Prosent.



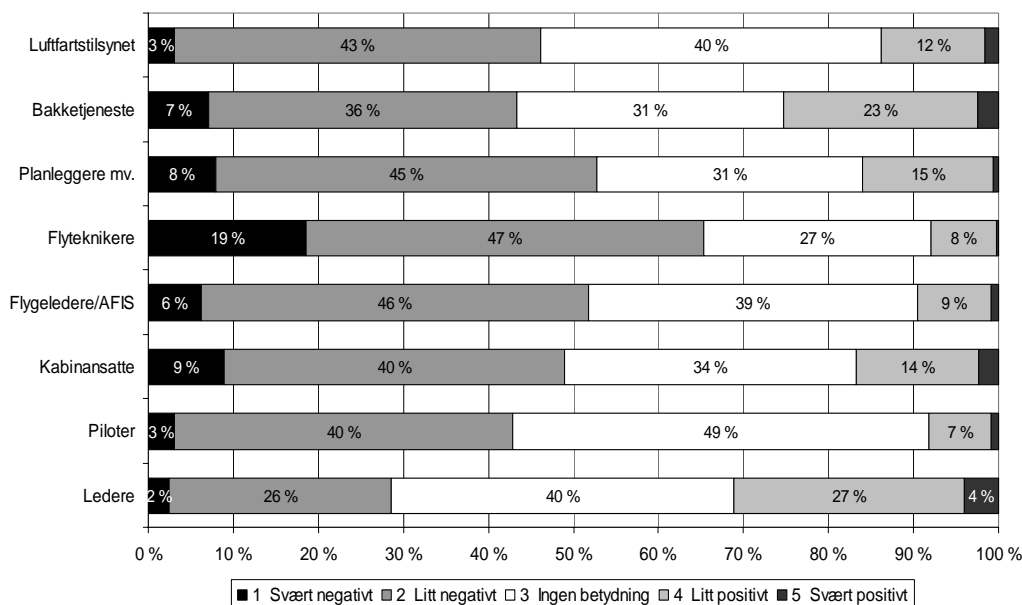
Kilde: TØI rapport 782/2005

Figur 4.27 Betydning for flysikkerheten at bruk av anbud til drift og vedlikehold har økt. Prosent.

Alle grupper er svært skeptiske til de sikkerhetsmessige konsekvensene av økt konkurranse og økt bruk av anbud til drift og vedlikehold. Igjen er det de gruppene som er mest berørte av utviklingen som er mest skeptiske, jf. flyteknikerens oppfatninger. Samtidig ser vi også her at ansatte i Luffartstilsynet er minst like skeptiske til utviklingen som de gruppene som berøres mer direkte av slike endringer. Dette tyder på at bekymringene for sikkerheten her er høyst

reelle og ikke bare uttrykk for at enkelte grupper har fått en tøffere hverdag gjennom den økte konkurransen.

Flyselskapene har de senere år gjennomført en rekke innsparingstiltak som blant annet har innebåret at en del personell har fått endret oppgaver. For eksempel gjennomfører piloter nå såkalt "walk-around" dvs. at de sjekker visuelt flymaskinene mellom flygninger, en oppgave som tidligere ble gjennomført av flyteknikerne. Også stuerne har fått enkelte mer sikkerhetsrelaterte oppgaver. Respondentene er bedt om å ta stilling til hva slags betydning dette har hatt for flysikkerheten. Resultatene er gjengitt i figur 4.28.

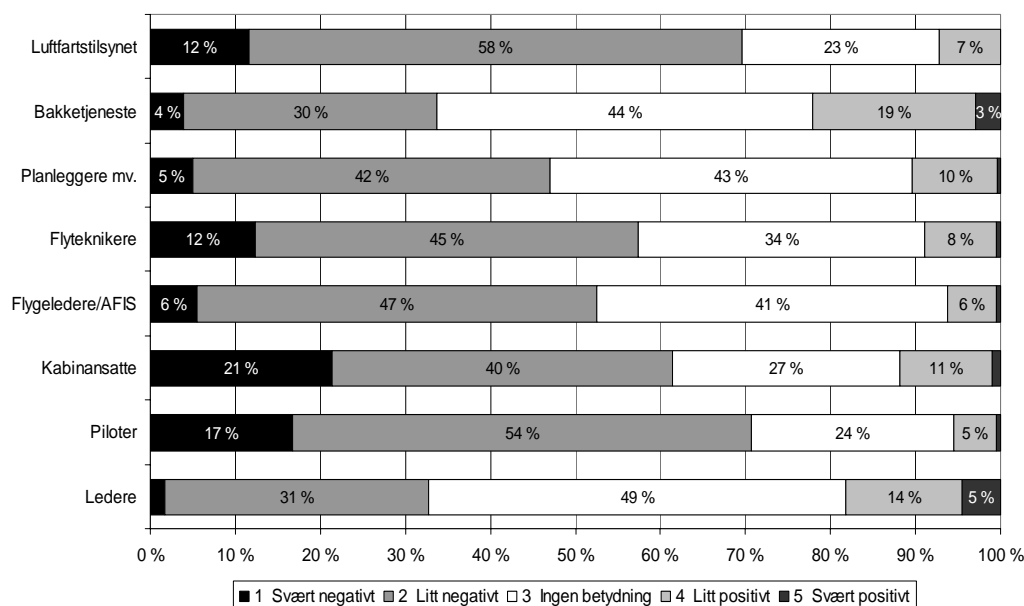


Kilde: TØI rapport 782/2005

Figur 4.28 Betydningen for sikkerheten at personell har fått endrete oppgaver. Prosent.

Flyteknikerne er de som er mest kritiske til at enkelte grupper personell har fått andre oppgaver, noe som ikke er særlig overraskende i og med at det særlig er oppgaver som flyteknikere tradisjonelt har gjort som er overført til andre grupper. Vi ser imidlertid at de fleste (bortsett fra lederne) mener at denne utviklingen har vært noe uheldig for sikkerheten.

En av de viktigste endringene de senere årene er som nevnt sammenslåingen av SAS og Braathens. Alle ble bedt om å vurdere betydningen av sammenslåinger av flyselskaper for flysikkerheten. Svarene er gjengitt i figur 4.29.

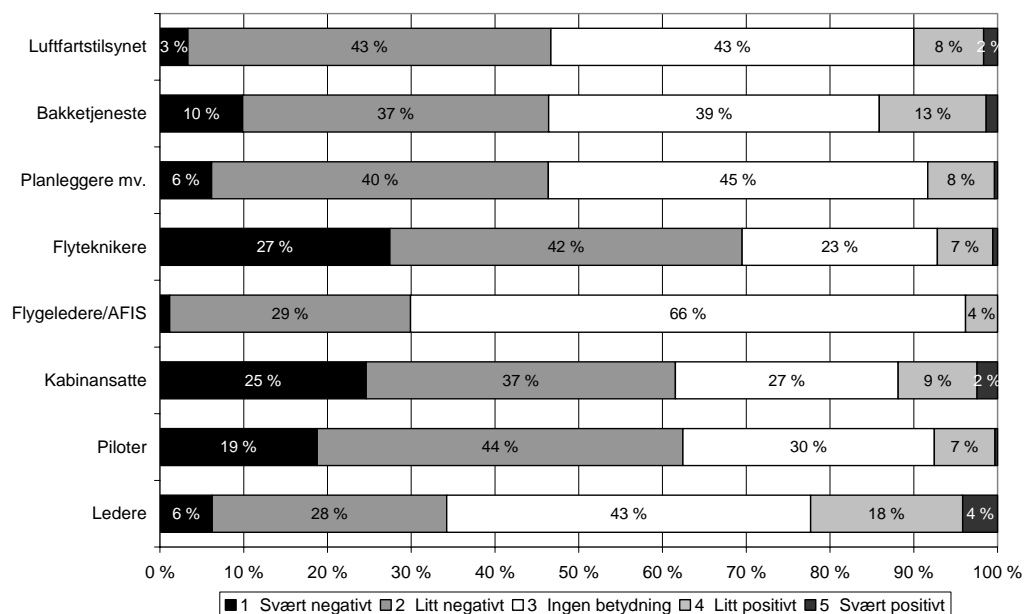


Kilde: TØI rapport 782/2005

Figur 4.29 Betydning for flysikkerheten av at flyselskap er blitt slått sammen. Prosent.

Sammenslåingen av SAS og Braathens har hatt størst effekter for piloter, kabinansatte og flyteknikere, og det er også disse gruppene som er mest kritiske når det gjelder konsekvensene for flysikkerheten. Men de fleste mener dette har negativ betydning, og det er interessant å registrere at hele 70 prosent i Luffartstilsynet mener at sammenslåing av flyselskaper er negativt for flysikkerheten.

Svarfordelingen på spørsmålet om betydningen av oppsplitting av flyselskaper til flere selvstendige underselskaper er vist i figur 4.30.

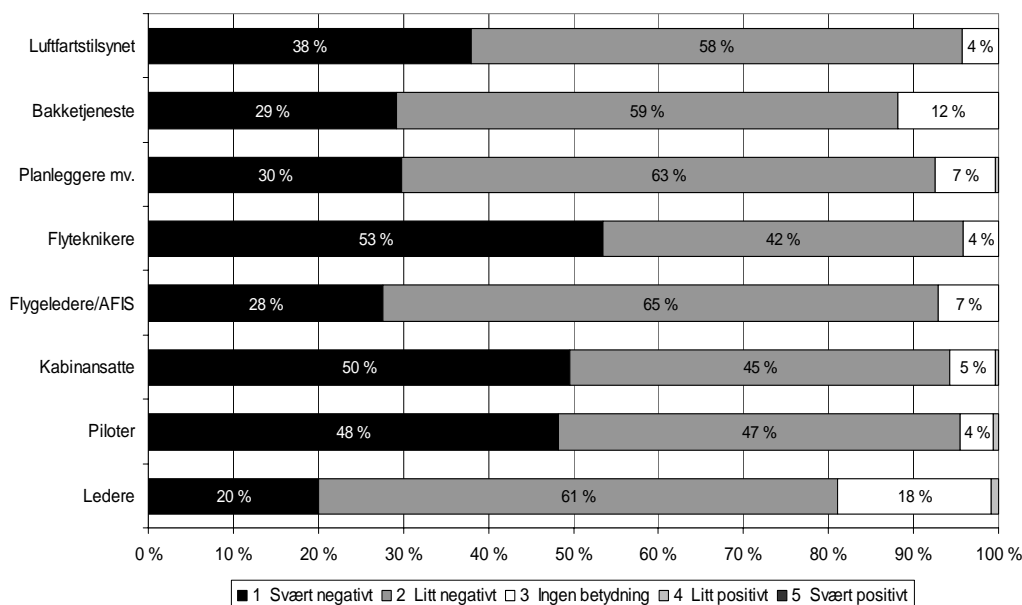


Kilde: TØI rapport 782/2005

Figur 4.30 Betydning for flysikkerheten av oppsplitting av flyselskaper til flere selvstendige underselskaper. Prosent.

Oppsplittingen av flyselskapene i flere selskaper oppfattes også som negativt for flysikkerheten blant de som har en mening om dette. Igjen er det de berørte gruppene som har de sterkeste oppfatningene, og blant piloter, kabinansatte og flyteknikere er det mellom 60 og 70 prosent som mener dette har vært negativt for flysikkerheten. Litt overraskende er det kanskje at det er flygelederne som i minst grad opplever dette som negativt for sikkerheten, men en viktig grunn til det er at de ikke berøres av slike endringer.

Alle endringene som har skjedd i selskapene har ført til betydelig uro blant de ansatte, og enkelte av konfliktene har også endt i rettsystemet. Respondenten er blitt bedt om å ta stilling til hva slags betydning uro og ”støy” i selskapene har hatt for flysikkerheten. Svarene er gjengitt i figur 4.31.



Kilde: TØI rapport 782/2005

Figur 4.31 Betydningen for flysikkerheten at det er blitt mer uro og ”støy” i flyselskapene. Prosent.

Naturlig nok mener alle grupper at uro og ”støy” i selskapene er negativt for sikkerheten (ingen sier at dette er positivt). Ikke overraskende er det blant piloter, kabinansatte og flyteknikere at meningene er sterkeste, og dette er nettopp de gruppene som har opplevd størst forandringer de senere år.⁷ Men også på dette spørsmålet er folk i Luftfartstilsynet minst like kritiske som de andre gruppene (noe som er i tråd med svarene i figur 4.29). Og vi ser også at lederne deler de ansattes bekymring på dette punkt.

Svarene som er gjengitt på spørsmålene om endringene i Avinor, i flyselskapene og i Luftfartstilsynet viser alle at de fleste er svært skeptiske til disse endringene. Dette kommer også fram i mer detaljerte spørsmål om organisasjonsmessige endringer. Det er en generell tendens til at de som i størst grad er berørt av

⁷ Alle disse gruppene opplever store endringer som følge av sammenslåing mellom SAS og Braathens.

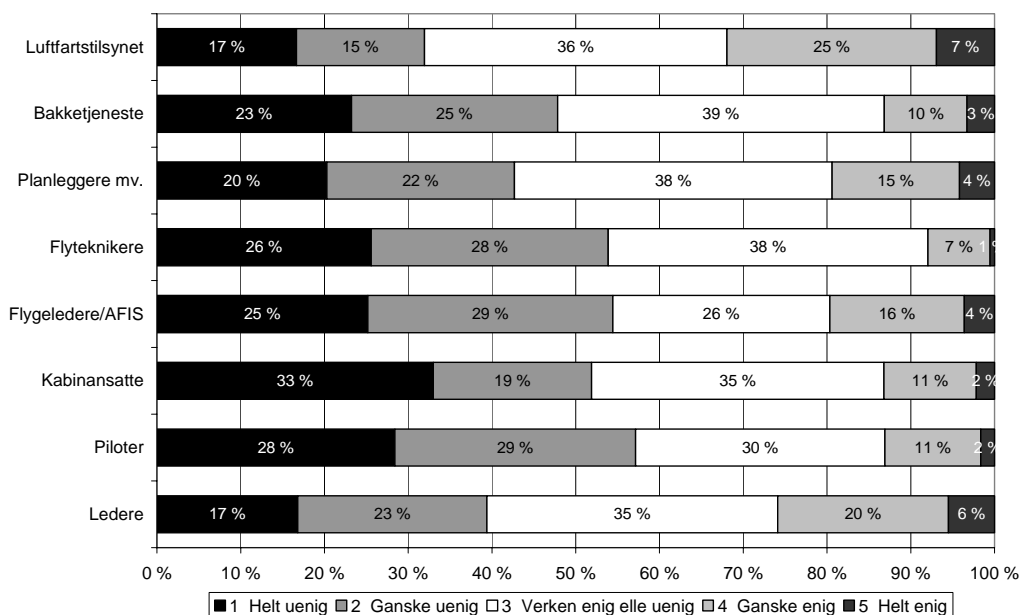
endringene også er de som er mest skeptiske til dem. Men også ansatte i Luftfartstilsynet uttrykker like stor grad av bekymring på en rekke spørsmål som omhandler endringene i flyselskapene.

Vi henviser til vedlegg 3 når det gjelder fordelinger på de mer detaljerte spørsmål.

4.6 Sikkerhet som vikarierende argument?

Resultatene foran har vist at de fleste oppfatter de organisasjonsmessige endringene som har skjedd som negative for flysikkerheten i Norge. Det er også en forholdsvis klar tendens til at det i særlig grad er grupper som berøres i form av endret organisasjonstilknytning og/eller endret jobbinnhold som uttrykker størst skepsis. Det kan derfor være grunn til å stille spørsmålet om mange i slike grupper svarer taktisk i den forstand at konsekvenser for sikkerhet brukes som et vikarierende argument.

For å undersøke det har vi rett og slett spurt alle om de mener at det er mange i egen yrkesgruppe som bruker sikkerhet som argument for å oppnå eller opprettholde fordeler for egen yrkesgruppe, og om det er mange i andre yrkesgrupper som gjør det. Svarene er vist i figur 4.32 og 4.33.



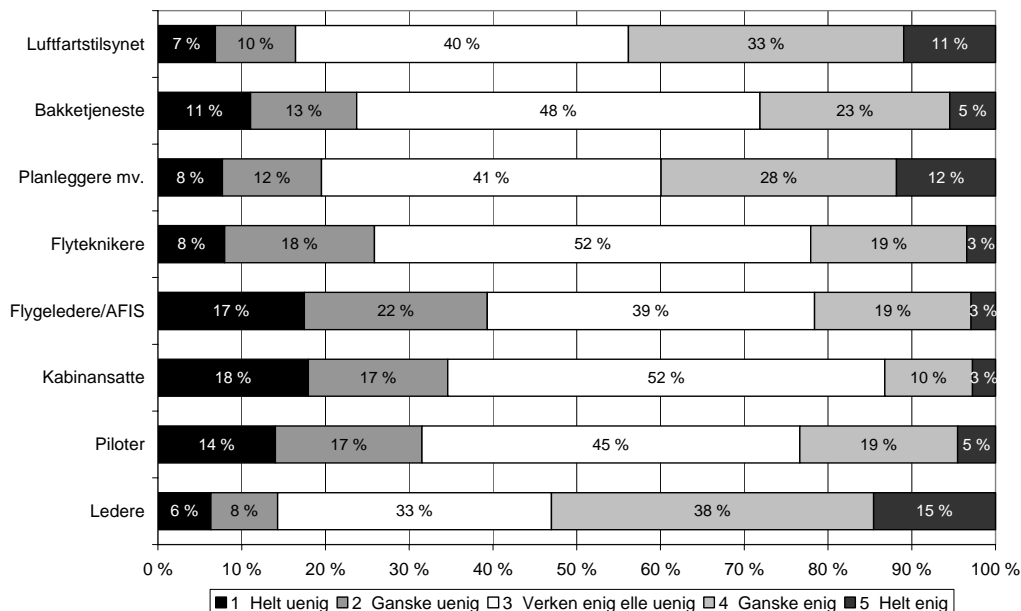
Kilde: TØI rapport 782/2005

Figur 4.32 Svarfordeling på påstanden: "Mange i min yrkesgruppe/stilling bruker sikkerhet som argument for å opprettholde eller oppnå fordeler for vår yrkesgruppe". Prosent

Generelt er de fleste uenige (eller verken enig eller uenig) i påstanden om at mange i egen yrkesgruppe/stilling bruker sikkerhet som vikarierende argumentasjon. Også på dette spørsmålet avviker lederne fra de ansatte, men interessant nok er det også i Luftfartstilsynet en betydelig andel som er enig denne påstanden (32 %). Det er nærliggende å tro at dette har å gjøre med vedtaket om

flytting av Luftfartstilsynet til Bodø og at en del mener at kolleger bruker sikkerhet som vikarierende argument mot flytting.

Figur 4.33 viser svarene på spørsmål om man mener at andre yrkesgrupper bruker sikkerhet som vikarierende argument.



Kilde: TØI rapport 782/2005

Figur 4.33 Svarfordeling på påstanden: "Mange i andre yrkesgrupper bruker sikkerhet som argument for å opprettholde eller oppnå fordeler for sin yrkesgruppe. Prosent."

Blant ledere er det et flertall som mener at andre yrkesgrupper bruker sikkerhet som vikarierende argumenter, og også blant folk i Luftfartstilsynet, blant planleggere og blant ansatte i bakketjeneste er det flere som er enig enn uenig påstanden. Blant flyteknikere, flygeledere, kabinansatte og piloter er det imidlertid et flertall som er uenig blant de som har gjort seg opp en mening.

Det er litt vanskelig å tolke disse resultatene, men de tyder på at det ikke er noen utbredt oppfatning at ulike grupper i norsk luftfart bruker sikkerhetsargumenter taktisk for å oppnå egne fordeler.

4.7 Ulike gruppers oppfatninger av egen og andres virksomhet

En annen indikasjon på om en enkelt gruppe svarer taktisk og overdriver de uheldige sidene ved endringene, er om de andre gruppene i undersøkelsen uttrykker en helt annen oppfatning om endringene enn den første gruppen.

For eksempel kan folk i bakketjeneste mene at vedlikeholdet på flyplassene må ha blitt mye dårligere pga mindre ressurser, mens piloter og andre kanskje ikke opplever det slik. Slike ulike syn på bestemte forhold i norsk luftfart er imidlertid bare en indikasjon på at enkelte muligens svartmaler situasjonen; i mange tilfeller

vil den aktuelle gruppen ha mer detaljert kjennskap til forholdene og dermed også bedre grunnlag for sin oppfatning enn det andre grupper i norsk luftfart vil ha.

Dersom både den berørte gruppen og andre relevante grupper deler oppfatning når det gjelder utviklingen er det grunn til å tro at oppfatningene er uttrykk for faktiske forhold.

4.7.1 Lufttrafikkjenesten

Piloter og flygeledere er blitt bedt om å vurdere om lufttrafikkjenesten på hhv store og mellomstore flyplasser og regionale flyplasser er endret i løpet av de siste fem årene. Svarene er gjengitt i tabell 4.1.

Tabell 4.1 Svarfordeling på spørsmål om lufttrafikkjenesten har endret seg de siste fem år. Svar fra piloter og flygeledere. Prosent.

| | "Lufttrafikkjenesten ved store og mellomstore flyplasser" | | "Lufttrafikkjenesten ved regionale flyplasser" | |
|----------------|---|-------------|--|-------------|
| | Piloter | Flygeledere | Piloter | Flygeledere |
| Mye bedre | 0,2 | 0,5 | 0,3 | 0,7 |
| Litt bedre | 10,2 | 15,4 | 7,7 | 10,0 |
| Uendret | 65,3 | 46,3 | 58,4 | 42,1 |
| Litt dårligere | 16,8 | 11,5 | 10,0 | 6,1 |
| Mye dårligere | 3,6 | 3,2 | 1,8 | 1,7 |
| Vet ikke | 3,9 | 23,2 | 21,8 | 39,4 |
| Totalt N = 100 | 667 | 410 | 652 | 409 |

Kilde: TØI rapport 782/2005

Andelen som svarer "vet ikke" er høy blant flygeledere på begge spørsmål og på ett av spørsmålene også blant piloter. Forklaringen når det gjelder flygelederne er trolig at mange ikke kjenner til hvordan lufttrafikkjenesten fungerer på andre flyplasser enn der de er eller har vært stasjonert. For pilotene som hele tiden besøker en rekke flyplasser er det naturlig nok lettere å svare på disse spørsmålene, men mange vet ikke hva de skal svare når det gjelder regionale flyplasser. Dette kan trolig forklares med at de ikke flyr på slike flyplasser.

Ser vi bort fra de som svarer "vet ikke" er det klart flertall som mener lufttrafikkjenesten er uendret, både blant piloter og blant flygeledere. Svært få mener det har vært store endringer, og i den grad piloter og flygeledere mener det har vært endringer, fordeler svarene seg nokså likt på "litt bedre" og "litt dårligere". Det er likevel et interessant mønster her; blant pilotene er det flere som mener at lufttrafikkjenesten er blitt dårligere, mens det blant flygelederne er et flertall som mener den er blitt bedre.

Både flygeledere og piloter ble også spurt om hvordan de vurderer årvåkenhet og beredskap blant hhv. piloter og flygeledere og om de mener kommunikasjonen mellom flygeledere og piloter er endret i løpet av de siste fem årene. Svarene er gjengitt i tabell 4.2.

Tabell 4.2 Svarfordeling på spørsmål om årvåkenhet/beredskap og kommunikasjon mellom flygeledere og piloter er endret i løpet av de siste fem år. Svar fra piloter og flygeledere. Prosent.

| | Årvåkenhet og beredskap blant piloter | | Årvåkenhet og beredskap blant flygeledere | | Kommunikasjonen mellom flygeledere og piloter | |
|----------------|---------------------------------------|-------------|---|-------------|---|-------------|
| | Piloter | Flygeledere | Piloter | Flygeledere | Piloter | Flygeledere |
| Mye bedre | 1,8 | 1,9 | 0,3 | 2,9 | 0,8 | 3,4 |
| Litt bedre | 12,7 | 20,4 | 6,8 | 21,9 | 8,4 | 25,7 |
| Uendret | 61,6 | 55,4 | 54,1 | 54,0 | 75,8 | 56,8 |
| Litt dårligere | 21,7 | 10,8 | 26,4 | 14,0 | 12,8 | 9,4 |
| Mye dårligere | 1,5 | 2,2 | 3,2 | 3,6 | 1,8 | 1,7 |
| Vet ikke | 0,6 | 9,4 | 9,2 | 3,6 | 0,5 | 3,1 |
| Totalt N = 100 | 667 | 417 | 662 | 415 | 666 | 417 |

Kilde: TØI rapport 782/2005

Også på spørsmålene om årvåkenhet/beredskap og kommunikasjon mellom flygeledere og piloter er det svært få som mener det har skjedd store endringer de siste fem år. De fleste mener forholdene er uendret. Det er likevel en del som mener dette er litt forandret, og her er det forskjeller mellom disse to yrkesgruppene. Flygelederne vurderer utviklingen i disse forholdene som jevnt over bedre enn hva pilotene gjør, og denne forskjellen gjelder både egen og annen yrkesgruppe. For eksempel mener om lag 20 prosent av flygelederne at årvåkenhet og beredskap både blant piloter og blant flygeledere er blitt "litt bedre".

Blant pilotene som mener at årvåkenhet og beredskap er endret, er det et flertall som mener dette er blitt "litt dårligere". Det er interessant å registrere at 26 % av pilotene mener at årvåkenheten og beredskapen blant flygelederne er blitt "litt dårligere".

Nesten 1 av 3 flygeledere mener at kommunikasjon mellom piloter og flygeledere er bedret, mens bare 9 prosent av pilotene mener det. Her er imidlertid andelene som mener dette er blitt "litt dårligere" om lag den samme blant piloter og flygeledere.

4.7.2 Organisering av beredskap og vedlikehold på flyplassene

Pilotene og ansatte i bakketjeneste fikk likelydende spørsmål om hvilken betydningen for flysikkerheten det har hatt at organiseringen av beredskap og banevedlikehold på flyplassene er endret. Svarene er gjengitt i tabell 4.3.

Tabell 4.3 Svarfordeling på spørsmålene om betydningen for flysikkerheten av endret organisering av beredskap og av banevedlikehold blant piloter og ansatte i bakketjeneste. Prosent.

| | "Endret organisering av beredskap (brann/havari) på flyplassene" | | "Endret organisering av banevedlikeholdet" | |
|-----------------|--|---------------|--|---------------|
| | Piloter | Bakketjeneste | Piloter | Bakketjeneste |
| Svært negativt | 4,9 | 23,3 | 7,1 | 13,7 |
| Litt negativt | 27,9 | 35,6 | 31,2 | 31,4 |
| Ingen betydning | 60,2 | 27,24 | 43,8 | 37,6 |
| Litt positivt | 6,6 | 11,5 | 16,0 | 15,2 |
| Svært positivt | 0,4 | 2,5 | 1,7 | 2,1 |
| Totalt N = 100 | 527 | 497 | 532 | 481 |

Kilde: TØI rapport 782/2005

På spørsmålene om endret organisering både av beredskap og vedlikehold mener både pilotene og de ansatte i bakketjenesten at dette har hatt negativ effekt på sikkerheten. Oppfatningene er imidlertid langt sterkere blant ansatte i bakketjeneste, og nesten ¼ av disse mener at endret organisering av beredskap har hatt svært negativ betydning for sikkerheten.

Når det gjelder vedlikeholdet, er oppfatningene mindre sterke, men tendensen er den samme her; folk i bakketjenestene har sterkere oppfatninger enn pilotene og mener at endringene er mer negative enn det pilotene mener.

Det er nokså mange, både blant piloter og i bakketjeneste som ikke vet hva de skal svare på disse spørsmålene. Grunnen er trolig mangel på kunnskap om organiseringen av disse funksjonene og endringene i dem.

4.7.3 Teknisk flyvedlikehold

Flyteknikerne og pilotene er begge bedt om å ta stilling til en påstand om at pilotene har en tendens til ikke å rapportere tekniske feil på flymaskinene på flyplasser uten teknisk personell og en påstand om at flymaskinene blir vedlikeholdt slik at sikkerheten er tilstrekkelig ivaretatt. Svarfordelingen er vist i tabell 4.4.

Tabell 4.4 Svarfordeling på påstander om teknisk vedlikehold blant piloter og flyteknikere. Prosent.

| | "Pilotene rapporterer ikke tekniske feil på flymaskinene på flyplasser uten teknisk personell" | | "Flymaskinene blir vedlikeholdt slik at sikkerheten er tilstrekkelig ivaretatt" | |
|-------------------------|--|-----------|---|-----------|
| | Piloter | Teknikere | Piloter | Teknikere |
| Helt uenig | 14,3 | 2,6 | 0,6 | 2,3 |
| Ganske uenig | 23,4 | 4,3 | 3,3 | 6,4 |
| Verken enig eller uenig | 25,6 | 29,3 | 12,8 | 12,4 |
| Ganske enig | 29,3 | 25,7 | 46,5 | 34,5 |
| Helt enig | 7,4 | 38,1 | 36,8 | 44,3 |
| Totalt N = 100 | 663 | 540 | 666 | 562 |

Kilde: TØI rapport 782/2005

En meget stor andel av flyteknikerne mener åpenbart at pilotene lar være å rapportere tekniske feil på fly når de er på flyplasser uten teknisk personell. Blant pilotene er det også en del som mener dette, men ikke på langt nær like mange. Resultatene kan tyde på at flyteknikerne overdriver problemene som oppstår når det er blitt færre flyplasser med teknisk personell.

Når det gjelder det generelle vedlikeholdet er det derimot gruppene mer enige, og faktisk er flyteknikerne de som i størst grad er enig i påstanden om at vedlikeholdet ivaretar sikkerheten i tilstrekkelig grad. Det er riktignok en litt større andel som er uenig blant teknikere enn blant piloter, men alt i alt er det klare flertall som er enig i at vedlikeholdet er tilstrekkelig til at sikkerheten er godt nok ivaretatt.

En viktig endring som har skjedd de senere årene er at flyselskapene har kortet ned på tiden mellom flygninger for å utnytte materiell og personell på en mer effektiv måte. Den såkalte "turn-around"-tiden er redusert, dvs. at det er kortere tid mellom landing og avgang. Dette påvirker både mulighetene for teknisk ettersyn mellom flygninger, hviletiden til flygere og kabinpersonell, og tiden til rådighet for bakkepersonalet.

Både piloter, flyteknikere og ansatte i bakketjeneste ble bedt om å vurdere hva slags effekt for flysikkerheten det har hatt at "turn-around" tidene er redusert. Svarfordelingene er gjengitt i tabell 4.5.

Tabell 4.5 Svarfordeling på spørsmålet om betydningen av kortere "turn-around" tider mellom flygninger blant flyteknikere, piloter og ansatte i bakketjeneste. Prosent.

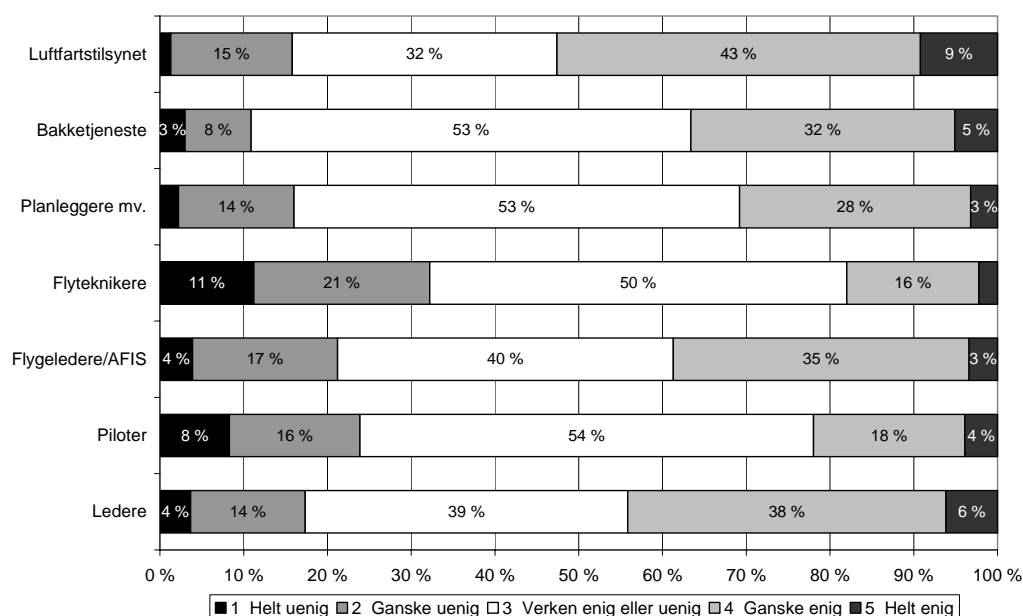
| | "Kortere "turn-around" tider mellom flygninger" | | |
|-----------------|---|---------|---------------|
| | Flyteknikere | Piloter | Bakketjeneste |
| Svært negativt | 18,7 | 20,8 | 17,6 |
| Litt negativt | 57,9 | 57,5 | 54,5 |
| Ingen betydning | 21,3 | 20,9 | 23,1 |
| Litt positivt | 1,5 | 0,8 | 4,4 |
| Svært positivt | 0,6 | 0,0 | 0,4 |
| Totalt N = 100 | 539 | 659 | 541 |

Kilde: TØI rapport 782/2005

Det er en påfallende samstemmighet i hvordan de tre gruppene vurderer spørsmålet. I alle grupper er det 18-20 prosent som sier at dette er svært negativt for flysikkerheten, og ytterligere 55-60 prosent som mener dette er litt negativt. Resten, rundt 20-25 prosent mener det ikke har noen betydning. Nesten ingen mener kortere "turn-around" tider er positivt for sikkerheten.

4.7.4 Luftfartstilsynet

Alle grupper bortsett fra kabinansatte er bedt om å vurdere om Luftfartstilsynet finner de viktigste feil og avvik ved sine tilsyn, og om de er avhengig av informasjon fra kvalifisert personell i selskapene for å finne de viktigste feil og avvik. Svarere er vist i figur 4.34 og 4.35.

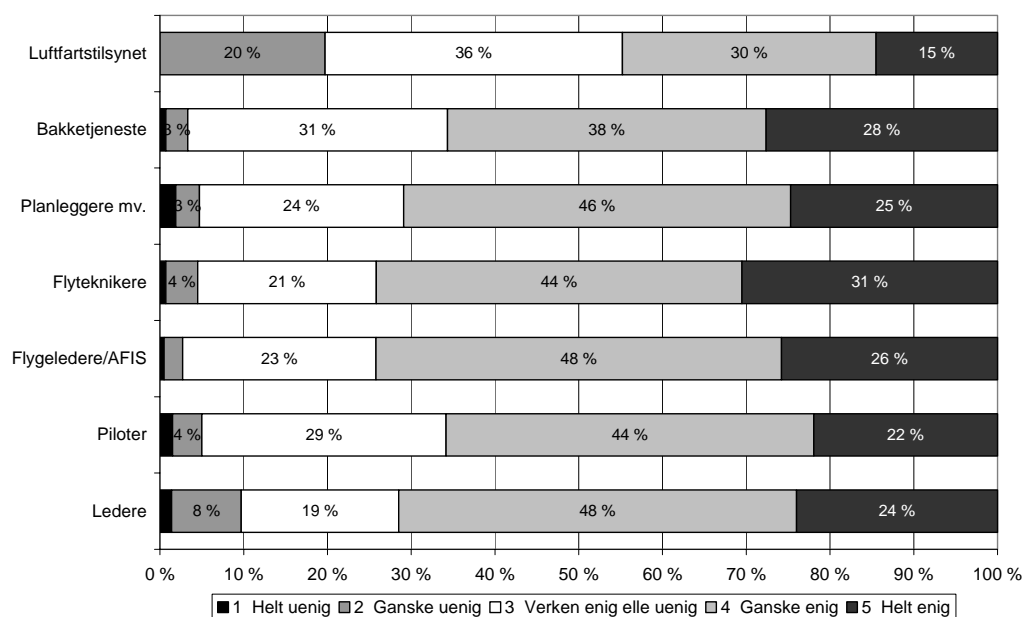


Kilde: TØI rapport 782/2005

Figur 4.34 Svarfordeling på påstanden "Luftfartstilsynet finner de viktigste feil og avvik ved sine tilsyn". Prosent.

Naturlig nok er ansatte i Luftfartstilsynet (LT) i størst grad enig påstanden om at Luftfartstilsynet finner de viktigste feil og avvik ved sine tilsyn. Lederne er også for en stor del enig dette. I de andre gruppene er oppfatningene mer kritiske, særlig blant flyteknikerne der 1 av 3 er uenig i påstanden. Likevel, bortsett fra flyteknikerne, mener et flertall av de som tar stilling til påstanden at den stort sett er riktig.

Påstanden om at Luftfartstilsynet er avhengig av informasjon fra kvalifisert personale i selskapene skiller i større grad mellom ansatte i Luftfartstilsynet og de andre gruppene, jf. figur 4.35.



Kilde: TØI rapport 782/2005

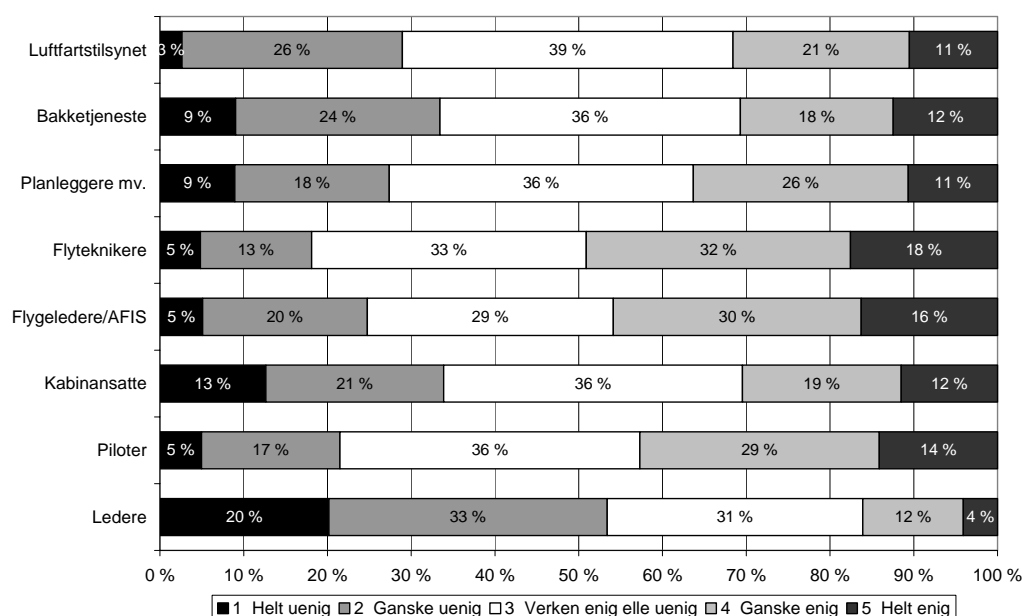
Figur 4.35 Svarfordeling på påstanden "Luftfartstilsynet er avhengig av informasjon fra kvalifisert personell i selskapene for å finne de viktigste feil og mangler." Prosent.

Det er påfallende små forskjeller i vurderingen av denne påstanden når en ser bort fra vurderingene til Luftfartstilsynet selv. Omtrent 70 prosent mener at Luftfartstilsynet er avhengig av informasjon fra kvalifisert personale i selskapene.

Også i Luftfartstilsynet er det en god del som deler denne oppfatningen, men ikke overraskende er det også en god del som er uenig. Det er naturlig at ansatte i Luftfartstilsynet i mindre grad vil være enig i en slik påstand, men det er muligens litt foruroligende at så mange i de andre gruppene mener at Luftfartstilsynet er avhengig av informasjon fra folk i selskapene for å avdekke de viktigste feil og mangler.

4.8 Er sikkerheten redusert siden 2000?

Sikkerhet i luftfarten har mange ulike aspekter, og svært mange av dem har endret seg i løpet av de siste fem årene. For å få respondentene til samlet å vurdere om det totalt sett er blitt dårligere sikkerhet, ble de bedt om å ta stilling til følgende generelle påstand: "Sikkerheten i norsk luftfart er blitt dårligere i løpet av de siste fem år". Svarfordelingen er vist i figur 4.36.



Kilde: TØI rapport 782/2005

Figur 4.36 Respondentenes vurdering av påstanden "Sikkerheten i norsk luftfart er blitt dårligere i løpet av de siste fem årene". Prosent

Mønsteret i figur 4.36 er på mange måter som forventet, gitt de ulike svarene som er gitt på de andre spørsmålene. Flyteknikere, flygeledere og piloter er de som i størst grad er enig i påstanden at sikkerheten er blitt dårligere. Lederne er minst enig påstanden. I Luftfartstilsynet, blant ansatte i bakketjeneste og blant kabinansatte er oppfatningene omtrent delt på midten, mens det blant planleggere er et lite flertall (ca 10 prosentpoeng) som er enig påstanden.

Det er en viss tendens til at det er flere som er enige enn som er uenig påstanden, men utslagene er ikke veldig sterke. At det ikke er flere som er enig i påstanden skyldes antakelig at det har skjedd flere endringer i perioden som delvis utligner hverandre. Som tidligere nevnt, er det mange som mener at nye tekniske hjelpemidler og bedret rapportering av hendelser har hatt en positiv effekt på sikkerheten, men som samtidig mener at mye av omorganiseringen av norsk luftfart har hatt negativ effekt. At det dermed i alle grupper er flest som verken er enig eller uenig påstanden (bortsett fra blant ledere) kan tyde på at de fleste vurderer de ulike endringene opp mot hverandre, og for mange av dem utligner de positive og de negative endringene seg.

5 Drøfting og konklusjon

5.1 Taktiske svar?

Det er et nokså sammensatt mønster som avtegner seg i resultatene som er presentert foran. De fleste mener at de organisasjonsmessige endringene som har skjedd i norsk luftfart de senere år har hatt negativ betydning for sikkerheten. Det er også klare tendenser til at de gruppene som har fått de største endringene og for dem forverring i arbeidsforholdene, er de som er mest kritiske til utviklingen. Dette gjelder spesielt flygeledere, flyteknikere og piloter.

I hvilken grad man kan stole på at slike svar er ærlige og i hvilken grad de tyder på at sikkerheten faktisk er redusert, er diskutabelt. I spørreundersøkelser der respondentene har sterke oppfatninger og der de opplever at resultatene fra undersøkelsen kan ha konsekvenser for dem selv, vil det være en fare for taktiske svar. Det er lett å tenke seg at noen svartmaler konsekvensene av upopulære omorganiseringer. Mange ganger er nok likevel en slik trussel om taktiske svar overdrevet. Det kan argumenteres for at i store utvalg vil den enkelte ha som preferanse å svare ærlig og å overlate taktikken til de andre, og dersom alle tenker slik blir det ikke mange taktiske svar igjen (Bjørnskau 1997).

Man kan imidlertid ikke se bort fra at respondentene kan ha svart mer ut fra hva de ønsker skal bli resultatene og konklusjonene fra undersøkelsen enn ut fra hva de oppfatter som korrekt gjengivelse av virkeligheten.

De gruppene som har vært mest kritiske til endringene i norsk luftfart de senere år er trolig flygelederne. Resultatene presentert foran viser dette, og at flygelederne har den suverent høyeste svarprosenten (nesten 70 prosent svar) er også en indikasjon på at det er sterke oppfatninger i denne gruppen. En skulle dermed også kanskje forvente at faren for taktiske svar ville være størst i denne gruppen. Resultatene som er presentert foran gir imidlertid ikke så klare indikasjoner på det. Samtidig som flygelederne gir sterkt uttrykk for misnøye med Avinors ledelse og "Take off 05" er de den gruppen som gir uttrykk for den absolutt største forbedringen i rapportering av hendelser. I moderne sikkerhetsstyring er hendelsesrapportering helt sentralt, og når flygelederne rapporterer at dette til dels er blitt mye bedre, tyder det i hvert fall ikke på taktisk svargivning. Og, når flygelederne blir bedt om å vurdere en påstand om at sikkerheten i norsk luftfart er forverret de siste fem årene, så sier 1/4 at de *ikke* er enig i påstanden, og ytterligere 29 prosent er verken enig eller uenig.

Tilsvarende tendenser finner en også for andre grupper. Pilotene gir for eksempel til dels sterkt uttrykk for at endringene i arbeidsforholdene gir dårligere sikkerhet, men oppgir samtidig at tekniske forbedringer har økt sikkerheten.

På spørsmålet om sikkerhet brukes som vikarierende argument svarer de aller fleste at dette ikke er tilfellet når det gjelder egen yrkesgruppe, noe som kanskje

ikke er så overraskende. Men, også på spørsmålet om andre grupper bruker sikkerhet som et vikarierende argument mener de fleste av de som har en oppfatning at så ikke er tilfellet, med to klare unntak. Blant ansatte i Luftfartstilsynet og blant ledere mener omtrent halvparten at sikkerhet brukes som et vikarierende argument.

Når det gjelder vurderingene av endringene i andre gruppers arbeidsoppgaver, er resultatene noe sprikende. Flygelederne og pilotene er nokså enige i at lufttrafikkjentesten er omtrent som før, både på store og mellomstore flyplasser og på regionale flyplasser. De mener også at årvåkenhet hos hhv piloter og flygeledere stort sett er den samme og at kommunikasjonen mellom piloter og flygeledere heller ikke er endret. Piloter og ansatte i bakketjenesten er svært samstemte i at endret organisering av banevedlikehold har hatt litt negativ betydning for sikkerheten. Oppfatningene spriker derimot når det gjelder vurderingene av endret organisering av brann og havari, der folk i bakketjeneste er mer kritiske enn pilotene. At pilotene ikke har så sterke oppfatninger på dette punkt kan muligens skyldes at de selv ikke har direkte befattning med dette.

Piloter og teknikere er stort sett enige i at flyene vedlikeholdes tilstrekkelig til at sikkerheten er ivaretatt. De er mer uenige når det gjelder rapportering av tekniske feil på flyplasser uten teknisk personell. Her mener teknikerne at pilotene unnlater å rapportere i langt større grad enn hva pilotene selv mener.

Alt i alt tyder disse svarene på at ulike grupper er temmelig samstemte i hva slags betydning endret organisering av forskjellige arbeidsoppgaver i norsk luftfart har hatt, og det er ikke mulig å se klare spor av "krisemaksimering" i disse svarene. Muligens overdriver flyteknikerne noe problemet med manglende teknisk personell på flyplasser og kanskje er ikke konsekvensene av endret organisering av brann/havari så negative som bakketjenesten mener, men stort sett tyder svarene på en relativt nøktern vurdering av de sikkerhetsmessige konsekvensene av disse endringene i norsk luftfart.

Det virker rimelig å tolke dette som at de ulike gruppene svarer ærlig når det gjelder oppfatningene deres om hva som har virket positivt og negativt for sikkerheten. At endringer i arbeidsmiljøet som de ansatte opplever som negative, også ses som forhold som reduserer sikkerheten, er naturlig.

Det er dessuten viktig å registrere at også ansatte i Luftfartstilsynet deler de kritiske synspunktene som de ansatte i selskapene gir uttrykk for. Det kan være uttrykk for det samme; at de ulike gruppenes bekymringer for de sikkerhetsmessige konsekvensene av endringer i organisering og arbeidsmiljø er høyst reelle og ikke bare uttrykk for at jobben er blitt mer krevende. Vi har sett at ansatte i Luftfartstilsynet er like kritiske til endringene i selskapene som det de ansatte i selskapene selv er.

Det er også slående at samtidig som skepsisen til omorganiseringer og endringer av arbeidsforhold er stor, så er det helt klare tegn til sikkerheten er forbedret på viktige områder. Det er påfallende hvordan flygelederne gir uttrykk for at rapporteringskulturen er forbedret; det er langt bedre rapportering av hendelser nå enn for fem år siden. Det er også påfallende hvordan de ulike gruppene gir uttrykk for at tekniske forbedringer har virket positivt for sikkerheten. Det er også flere andre trekk som peker i samme retning. Et klart flertall mener at sikkerhetsfokus blant kolleger er blitt bedre, og det er også et flertall som mener at etterlevelsen av

regelverket er bedre enn før. Et flertall både blant piloter og teknikerne mener at flyene blir tilstrekkelig vedlikeholdt til tross for reduksjonen i teknisk personell.

5.2 Ulike prosesser med betydning for sikkerheten

Generelt kan det i følge gruppene som arbeider i norsk luftfart se ut til at det har foregått to tunge eller vektige prosesser i ulik retning og med ulik betydning for sikkerheten. Den ene prosessen dreier seg om organiseringen av norsk luftfart og her er det en generell og temmelig klar tendens til at de ansatte mener at omorganiseringene som har skjedd de senere år har vært negative for sikkerheten. Dette gjelder både på toppen, som utskillelsen av Avinor til aksjeselskap og flyttingen av Luftfartstilsynet, og det skjer på lavere nivåer der de fleste er skeptiske til ”outsourcing” av oppgaver til underselskaper, økt bruk av anbud osv, og på detaljerte områder som berører de ansattes daglige arbeid, som at teknikere ikke i samme grad gjør teknisk ettersyn, at piloter og kabinpersonell får tøffere vakter m.m.

Den andre prosessen dreier seg om det løpende, systematiske sikkerhetsarbeidet som foregår i norsk luftfart, mer eller mindre uavhengig av omorganiseringene. Dette dreier seg om tekniske forbedringer (f. eks. TCAS) om forbedring av regler og prosedyrer som systemer for innrapportering av hendelser (MESYS) osv. Det er åpenbart at når det gjelder slike forhold mener de ansatte at sikkerheten stadig blir bedre, og det har til dels skjedd store forbedringer bare i løpet av de siste fem år.

At ikke flere mener at sikkerheten totalt sett er forverret i løpet av de siste fem år, kan forklares med at disse to prosessene trekker i hver sin retning, og at for mange er nettoeffekten av dette nær null. At respondentene har rett i at omstillinger og uro i den forbindelse kan være negativt for sikkerheten er dokumentert i andre undersøkelser (Larsson 2005), og det er derfor grunn til å frykte at fortsatt uro når det gjelder organisering og arbeidsforhold vil kunne manifestere seg i dårligere sikkerhet.

5.3 Konklusjon

Resultatene som er presentert i det foregående viser at svært mange grupper i norsk luftfart er misfornøyde med de organisatoriske endringene som har skjedd de senere år. Mange mener at de har fått vanskeligere arbeidsforhold og at økonomiske hensyn går foran hensynt til arbeidsmiljø og sikkerhet. I alle gruppene som har vært med i denne undersøkelsen er det klare flertall som mener at omorganiseringen av norsk luftfart de siste fem år har hatt mange uheldige konsekvenser og at den har virket negativt på sikkerheten. Denne oppfatningen deles også av ansatte i Luftfartstilsynet. Det er stort sett bare folk i ledende posisjoner i organisasjonene/selskapene som er noenlunde positive til den utviklingen som har skjedd.

Det er liten tvil om at de ansatte mener at arbeidsbetingelser og arbeidsmiljøet i norsk luftfart er blitt tøffere. At organisasjonsendringene også har gått ut over sikkerheten er ikke fullt så klart. Isolert sett mener de som arbeider i norsk luftfart

at de organisatoriske endringen som har skjedd har hatt negativ effekt på sikkerheten, men samtidig oppgir de også en rekke forhold som har virket positivt for sikkerheten. Dette dreier seg om tekniske forbedringer og om bedre rapportering av hendelser.

Det kan se ut til at det har skjedd flere ulike utviklingstrekk i norsk luftfart de siste fem år med ulik betydning for sikkerheten. På den ene siden har omorganiseringene av norsk luftfart, med uro og misnøye trolig hatt en negativ effekt, men parallelt har det foregått en videre utvikling av sikkerhetsstenkningen og sikkerhetsstyringen gjennom bedre prosedyrer for rapportering, bedre teknisk utstyr og enda bedre fokus på sikkerhet. Utviklingen de senere årene dermed vært kjennetegnet av enkelte til dels dramatiske endringer i organiseringen samtidig som det langsiktige og møysommelige arbeidet for stadig forbedringer av sikkerheten har foregått parallelt.

Kanskje er det nettopp fordi norsk og internasjonal luftfart har kommet så langt når det gjelder profesjonell sikkerhetsstenkning og sikkerhetsstyring at den omfattende misnøye og uro som organisasjonsendringene i norsk luftfart har skapt ikke har ført til flere alvorlige hendelser eller ulykker. Samtidig kan det være grunn til å understreke at dersom uroen og misnøyen i norsk luftfart vedvarer, kan det være en risiko for at ikke bare lojaliteten til selskap og ledelse svekkes ytterligere, men også at lojaliteten til sikkerhetsregimene og prosedyrene svekkes med redusert sikkerhet som resultat.

6 Referanser

- Australian Transport Safety Bureau 2004
ATSB Aviation Safety Survey – Safety Climate Factors. Aviation Research Paper B2003/0122.
- Bjørnskau T 1997
Seks timers dag i omsorgsyrker. En evaluering av forsøket i Oslo kommune. Oslo, Fafo, Fafo-rapport 232.
- Boje Andersen H. (udatert):
Questionnaire on the Reporting of Errors and Incidents: ATCO's Perceptions and Attitudes
- Civil Aviation Authority 2003
Safety Health of Aviation Maintenance Engineering (SHoMe) Tool: User Guide. CAA Paper 2003/11, Safety Regulation Group, Civil Aviation Authority, West Sussex, UK. www.caa.co.uk
- Cox, S. & Flin, R 1998
Safety culture: Philosopher's stone or a man of straw? *Work and Stress* 12 (3), 189-201.
- Cullen, H. L. 1990
The public inquiry into the Piper Alpha disaster (Report to the Parliament by the Secretary of State for Energy by Command of Her Majesty Vols. 1 and 2) London: HMSO
- Department of Transport and Regional Development, Bureau of Air Safety Investigation (BASI) 1998
Advanced Technology Aircraft Safety Survey Report.
- Diaz, R. I & Carbrera 1997
Safety climate and attitude as evaluation measure of organizational safety. *Accident Analysis and Prevention*, 29 (5), 643-650.
- Donald, I & Canter D. 1994
Employee attitude and safety in the chemical industry. *Journal of Loss Prevention in the Process Industries*, 7 (3), 203-208.
- Elvik, R. 2005
Economic deregulation and transport safety: A synthesis of evidence from evaluation studies (under publisering).

- Evans, A.W. 2004
Rail Safety and Rail Privatisation in Britain. Inaugural Lecture of Imperial College London.
- Global Aviation Information Network (GAIN) 2001
Operator's Flight Safety Handbook.
http://204.108.6.79/products/products_AviationOperator.cfm
- Guldenmund, F. W. 2000
The nature of safety culture: A review of theory and research. *Safety Science* 34 (1-3), 215-257.
- Hale, A. R. and Baram, M. (Eds) 1998
Safety Management: the Challenge of Change. Pergamon, London.
- IAEA, 1986
Summary Report on the Post-Accident Review Meeting on the Chernobyl Accident (Safety Series 75-INSAG-4). Vienna: International Safety Advisory Group.
- Johnsen, S. O., Lindstad, H. og Nicolaisen, T. 2003
Risiko og sikkerhet i transport (RISIT). Kunnskapsoversikt: Deregulering og transportsikkerhet innen veg, bane, luft og sjø. Trondheim, Sintef, Rapport STF 38 A03402.
- Larsson, S. 2005
Construction Safety: Influence of Safety Climate and Psychological Climate on Safety Behaviour in Construction Industry. Gøteborg, Licentiatoppsats, Chalmers Tekniska Høgskola.
- Lee, T. R. 1998
Assessment of safety culture at a nuclear reprocessing plant. *Work and Stress* 2, 217-237.
- Lee, T. R. and Harrison K. 2000
Assessing safety culture in nuclear power stations. *Safety Science* 34 (1-3) 62-98.
- McDonald N., Corrigan S., Daly C. & Cromie S. 2000
Safety management systems and safety culture in aircraft maintenance organisations. *Safety Science* 34, 151-176.
- NOU, 2000
Åsta-ulykken, 4. januar 2000. NOU 2000:30.
- Patankar M. S. (2003): A Study of Safety Culture at an Aviation Organization. *International Journal of Applied Aviation Studies* 3, 243-258.
- Pidgeon, N. and O'Leary, M. 1994
Organisational safety culture: Implications for aviation practice. I: Johnston, N., Fuller, R., McDonald, N. (Eds): *Aviation Psychology in Practice*. Avebury Technical, Aldershot, s. 21-43.

- Quale S. 2003
Risiko og sårbarhet i samferdselssektoren - Luftfart. Foredrag, Samferdsel 2003, Kursdagene ved NTNU 2003. Trondheim.
- Rasmussen, J. 1997
Risk management in a dynamic society. A modelling problem. *Safety Science* 27 (2-3), 183-213.
- Reason, J. 1998
Achieving a safe culture: Theory and practice. *Work and Stress*, 12 (3), 293-306.
- Sexton J. B., Wilhelm J.A., Helmreich R. L., Merritt A.C. & Klinec J. R. 2000
Flight Management Attitudes and Safety Survey (FMASS). A short Version of the FMAQ. Technical Report 01-01, Austin Human Factors Research Project, The University of Texas.
- Smith, M. J. & al. 1978
Characteristics of Successful Safety Programs. *Journal of Safety Research* 10 (1), 5-15.
- Taylor J. C. & Thomas III R. L. 2003
Toward Measuring Safety Culture in Aviation Maintenance: The Structure of Trust and Professionalism. *The International Journal of Aviation Psychology*, 13 (4); 321-343.
- Vaughan, Diane 1996
The Challenger Launch Decision: Risky Technology, Culture, and Deviance at NASA. University of Chicago Press.
- Ytrehus I. og Østerbø E. 2002
Perspektiver på ulykker og organisasjonsendringer. Hva kan norsk petroleumsindustri lære? Trondheim, Sintef, Notat.
- Yule, S. 2003
Senior Management Influence on safety performance in the UK and US energy sectors. Doctoral Thesis, University of Aberdeen, Scotland.
- Zohar, D. 1980
Safety Climate in Industrial-Organizations - Theoretical and Applied Implications. *Journal of Applied Psychology* 65(1), 96-102.

Vedlegg 1

Vedlegg 1 Utforming av spørreskjema

Spørreskjemaene består av ulike moduler som er skreddersydd for hver respondentgruppe. Mange av spørsmålene er hentet fra andre undersøkelser. Hvilke undersøkelser som ligger til grunn for de ulike modulene, er beskrevet nærmere under.

Spørreskjemaene er alle bygget opp etter følgende felles struktur:

1. Del 1. Personalialia, alder, kjønn, stilling, erfaring osv
2. Del 2. Felles spørsmål om sikkerhetsklima
3. Del 3. Skreddersydde spørsmål om sikkerhetsklima til hver respondentgruppe
4. Del 4. Spørsmål om endringer i norsk luftfart fra 2000 til 2005 både felles spørsmål og spørsmål til hver respondentgruppe
5. Del 5. Spørsmål om ulike forhold er bedre eller dårligere sammenlignet med slik det var for fem år siden, både felles og skreddersydde for hver respondentgruppe
6. Del 6. Påstander om norsk luftfart som respondentene skal angi om de er enig eller uenig i . Både felles og skreddersydde påstander for hver respondentgruppe.

Det ble tatt kontakt med en rekke miljøer som har gjennomført tilsvarende/beslektede undersøkelser for om mulig å benytte spørreskjemaer som er validert. Responsen har vært positiv fra de fleste miljøene vi henvendte oss til, og vi har fått tilgang til spørreskjemaene som har vært benyttet i en rekke undersøkelser. Tabell 1 viser hvilke studier vi har fått tilgang til spørreskjemaene fra.

Tabell v.1 Oversikt over relevante studier der spørreskjemaer er gjort tilgjengelige

| | Utvalg |
|---|--|
| Australian Transport Safety Bureau (2004): ATSB Aviation Safety Survey – Safety Climate Factors. Aviation Research Paper B2003/0122. | Pilots |
| Diaz, R., & Cabrera, D. (1997): Safety climate and attitude as evaluation measures of organisational safety. <i>Accident Analysis and Prevention</i> , 29 (5), 643-650 | Ground handling div. Fuel company Airport authority |
| McDonald N., Corrigan S., Daly C. & Cromie S. (2000): Safety management systems and safety culture in aircraft maintenance organisations. <i>Safety Science</i> 34, 151-176 (variant av skjemaet til Diaz & Carbrera) | 4 Aircraft maintenance organisations |
| Patankar M. S. (2003): A Study of Safety Culture at an Aviation Organization. <i>International Journal of Applied Aviation Studies</i> 3, 243-258 | Flight Crew Flight Maintenance Other employees |
| Sexton J. B., Wilhelm J.A., Helmreich R. L., Merritt A.C. & Klinec J. R. (2001) Flight Management Attitudes and Safety Survey (FMASS). A short Version of the FMAQ. Technical Report 01-01, Austin Human Factors Research Project, The University of Texas. | Pilots |
| Taylor J. C. & Thomas III R. L. (2003): Toward Measuring Safety Culture in Aviation Maintenance: The Structure of Trust and Professionalism. <i>The International Journal of Aviation Psychology</i> , 13 (4); 321-343. | Flight maintenance |
| Boje Andersen H. (udatert): Questionnaire on the Reporting of Errors and Incidents: ATCO's Perceptions and Attitudes | Air Traffic Control Operators |
| Department of Transport and Regional Development, Bureau of Air Safety Investigation (BASI) (1998): Advanced Technology Aircraft Safety Survey Report. | Pilots |
| Global Aviation Information Network (GAIN) (2001): Operator's Flight Safety Handbook, issue 2. | Generelt safety culture survey |
| Civil Aviation Authority (2003): Safety Health of Aviation Maintenance Engineering (SHoMe) Tool: User Guide. CAA Paper 2003/11, Safety Regulation Group, Civil Aviation Authority, West Sussex, UK. www.caa.co.uk | Aviation maintenance |

1.1 Personalia

For at det ikke skal være mulig å identifisere enkeltpersoner, er det benyttet aldersintervaller i spørsmålene om alder. Det er bedt om å krysse av for tittel i de gruppene der dette er forholdsvis entydig f. eks. til piloter, kabinansatte m.m., men for enkelte grupper er det så mange stillingsbetegnelser at her er respondentene bedt om å angi dette selv. Det gjelder ledere, innkjøpere/planleggere og bakkjetjeneste/handling.

Spørreskjemaet er også sendt ut til personer som nylig har gått av i den aktuelle stillingen. Bakgrunnen for at også disse har fått spørreskjemaet er at det kan være verdifullt å få synspunktene til disse fordi de muligens er mer frittalende enn de som er i arbeid/i stillingen.

De som nylig har skiftet jobb er bedt om å angi hovedgrunnen(e) til jobbskiftet.

1.2 Felles spørsmål om sikkerhetsklime

Spørsmålene om sikkerhetsklime er hentet fra "Operator's Flight Safety Handbook" (GAIN 2001) som er utgitt av "Working Group A" innen Global Aviation Information Network (GAIN).¹ Formålet med håndboken er å hjelpe operatører til å starte, forbedre og utvide sine interne sikkerhetsprogrammer.

Spørsmålene om sikkerhetsklime er utformet med tanke på

- at hver organisasjon skal kunne sammenligne sikkerhetskulturen sin eller sikkerhetsklime sitt med andre organisasjoner
- at man internt i en organisasjon skal kunne sammenligne oppfatningene til ansatte med oppfatningene til ledelse
- at de skal kunne fungere som et måleinstrument over tid ved at samme spørreskjema benyttes før og etter endringer er foretatt
- at man skal kunne identifisere områder der man bør sette inn spesielle virkemidler
- at man skal kunne sammenligne sikkerhetskulturen eller sikkerhetsklime mellom ulike avdelinger innen en og samme organisasjon

Spørreskjemaet består av 25 spørsmål som dreier seg om (i) ledelsens innstilling og fokus på sikkerhet, (ii) ansattes innstilling og fokus på sikkerhet (iii) rapporteringskultur og reaksjoner på rapportering av hendelser, og (iv) trening/opplæring i sikkerhetstenkning og (v) generelle spørsmål om sikkerheten i den aktuelle organisasjonen.

Alle spørsmålene er utformet som påstander som respondentene skal ta stilling til på en skala fra sterkt uenig (1) til sterkt enig (5). I følge GAIN (2001) kan man benytte følgende indeks for å gi et mål på sikkerhetskulturen til en organisasjon: 25-58 = "svak sikkerhetskultur", 59-92 = "byråkratisk sikkerhetskultur" og 93-125 = "positiv sikkerhetskultur". Til orientering kan nevnes at de samme spørsmålene også blir stilt til personer som arbeider i andre transportgrener i forbindelse med en undersøkelse av sikkerhetskultur innenfor Norges Forskningsråds RISIT-program ("Risiko i transport").

Det viste seg at for en del grupper var det vanskelig å svare på enkelte av disse spørsmålene. Det gjaldt først og fremst spørsmålene/påstandene om ledere i organisasjonen. Her var det ikke spesifisert hvilket nivå av ledere som var ment, og følgelig er det trolig litt varierende om svarene refererer til nærmeste leder, mellomledere eller toppledelse. Dette har vært en svakhet i spørreskjemaet, og vi har valgt å la være å inkludere spørsmålene om ledere i indeksen for sikkerhetskultur. Det innebærer at 8 spørsmål utgår i kalkuleringen av indeksen, og at minimumsverdi blir 17 og maksimumsverdi blir 85. den demed maksimalt kan få 85 poengnivå en skulle

¹ Global Aviation Information Network (GAIN) er en frivillig sammenslutning av flyselskaper, produsenter, arbeidstakerorganisasjoner, myndigheter og andre organisasjoner innen luftfart. Formålet med GAIN er å frambringe og distribuere relevant informasjon for å øke sikkerheten i luftfart. GAIN ble startet i 1996 ut fra en ide om at informasjonsspredning av erfaringer og kunnskap om sikkerhetsrelaterte forhold vil kunne bedre sikkerheten i luftfarten.

1.3 Spørsmål om sikkerhetsklime til piloter

Pilotene utgjør en av de viktigste yrkesgrupper i denne undersøkelsen, og dette er også den gruppen som har fått flest spørsmål. For å gjøre svarene til pilotene sammenlignbare med andre relevante luftfartsmiljøer, har vi benyttet de samme spørsmålene som nylig ble benyttet i undersøkelsen av sikkerhetskulturr i australsk luftfart (Australian Transport Safety Bureau (ATSB) 2004) jf. tabell v.1.

Den australske undersøkelsen ble gjennomført ved at et utvalg på 5000 piloter ble trukket fra registeret over sertifiserte flygere, og disse fikk tilsendt et spørreskjema i november 2003. Om lag 30 prosent svarte på spørreskjemaet. De fleste pilotene i nettoutvalget var flygere av passasjerfly ansatt i flyselskap.

Vi har benyttet de samme spørsmålene som ble stilt i del A i den australske undersøkelsen. Denne delen besto av i alt 30 påstander med relevans for sikkerhet der respondentene skulle angi hvor enige de var på en fem punkts skala fra "sterkt uenig" til "sterkt enig".

Spørsmålene var på forhånd antatt å gruppere seg i seks faktorer med relevans for sikkerhet: ledelsens "forpliktelse" (commitment), trening, utstyr og vedlikehold, regler og prosedyrer, kommunikasjon og planlegging. Data fra piloter i passasjertransport (N=215) som ble ansett å være en relativt homogen gruppe ble analysert v.h.j.a. faktoranalyse og fire faktorer ble identifisert: Ledelsens forpliktelse (commitment), trening, utstyr og vedlikehold og sikkerhetsregler og – prosedyrer. Mange spørsmål ladet på den første faktoren (ledelse) og vi har derfor valgt å utelate noen av spørsmålene om ledelse med svakest ladning. En del av disse spørsmålene er dessuten dekket i den generelle delen som har gått til alle grupper (del 2).

Det er gjennomført en tilsvarende faktoranalyse av svarene til de norske pilotene som er presentert i vedlegg 5.

I tillegg til og dels i stedet for de utelatte spørsmålene fra ATSB (2004) ble det inkludert en del andre spørsmål i spørreskjemaet til pilotene. Dette er dels spørsmål som også går igjen i andre studier (f. eks. enkelte av spørsmålene fra FMAS (Sexton m.fl. 2001)), og dels spørsmål spesielt formulert for dette prosjektet i samarbeid med oppdragsgiver.

1.4 Spørsmål om sikkerhetsklime til andre grupper

Det er også stilt spørsmål om sikkerhetsklime til andre grupper. Spørsmålene er stort sett hentet fra ulike undersøkelser om sikkerhetsklime i internasjonale studier. For kabinansatte har vi ikke funnet relevante studier hvor spørsmålene har vært tilgjengelige og disse har fått en bearbeidet og redusert versjon av spørsmålene til pilotene.

For flygeledere er spørsmålene for en stor del hentet fra Boje Andersen (2003). Spørsmålene til flyteknikerne er for det meste hentet fra Taylor og Thomas (2003). Spørsmålene til bakketjenesten er hentet fra Diaz og Carbrera (1997). Planleggere, ingeniører osv. har fått de samme spørsmålene som flyteknikerne.

I alle grupper er spørsmålene om sikkerhetsklime også supplert med egne spørsmål som er utformet i samarbeid med oppdragsgiver, spesielt for denne undersøkelsen.

1.5 Utfylling på Internett og på papir

Alle respondentene fikk tilsendt et brev til sin hjemmeadresse med et spørreskjema (papir) samt en ferdig frankert svarconvolutt. Brevet inneholdt en beskrivelse av undersøkelsen samt en innloggingsadresse med passord slik at respondenten kunne besvare spørreskjemaet på Internett.

Bruttoutvalget var på i alt 9600 personer, men 206 skjemaer kom i retur pga feil adresser. Skjemaer som kom i retur ble forsøkt sendt ut på nytt. Enkelte kom i retur på nytt, enkelte kom fram til rett mottaker. Spørreskjemaene ble sendt hjem til de ansatte for å sikre at svarene som ble gitt skulle være mest mulig ærlige og upåvirket av synspunktene til kolleger eller ledere. De fleste skjemaene ble sendt fra TØI gjennom underleverandør, men SASBraathens ønsket ikke å viderefordre adresselistene på sine ansatte og sendte spørreskjemaene selv.

Hver respondent fikk et unikt passord for å svare på internett. Det ble presisert i følgebrevet at man skulle svare enten på Internett eller på papir, men det er ikke mulig å kontrollere om noen har svart på begge måter. Sannsynligvis er det ingen eller svært få som har gjort det, og uansett er utvalget så stort at dette ikke er noe problem.

Av de om lag 9400 personene som har fått spørreskjemaet har 846 svart på internett. Det utgjør 9 % av utvalget. 3131 har svart på papir noe som utgjør 33 % av utvalget. Den samlede svarprosenten er dermed 42 %.

I tillegg til en del feilsendte skjemaer er det også en del som har fått skjemaene som ikke har arbeid som er relevant for sikkerhet og som dermed har latt være å svare på skjemaet. Dette kan være folk som arbeider i administrasjonen i selskapene og som har funksjoner knyttet til regnskap og lignende. En del ha henvendt seg til TØI og blitt informert om at de ikke har behøvd å svare.

Den "reelle" svarprosenten, dvs. svarprosenten blant dem som har relevante sikkerhetsrelaterte funksjoner er derfor høyere, men det er ikke mulig å angi presist hvor høy. Vi antar at denne reelle andelen er på anslagsvis 50 prosent.

1.6 Problemer og utfordringer

Selv om det ble laget i alt 8 ulike spørreskjemaer for å gi relevante spørsmål til ulike grupper av ansatte, er det åpenbart at enkelte grupper har fått spørreskjemaer som ikke er opplevd som skreddersydd. Dette gjelder for eksempel ansatte i Luftfartstilsynet (LT). Dette er en tilsynsmyndighet og spørsmål knyttet til sikkerhet ved egen jobb vil følgelig kunne oppleves som irrelevant. Også enkelte grupper som har operative funksjoner har fått skjemaer som ikke er 100 prosent treffende. For eksempel gjelder det personer som har som funksjon å planlegge og gjennomføre flyparkering på Oslo lufthavn. De er verken i bakketjeneste eller i lufttrafikkjeneste, men et sted i mellom.

En del av de ansatte ved Oslo lufthavn har fått tilleggsinformasjon i utsendelsen der dette er forklart og hvor de er bedt om å svare på de spørsmålene som er relevante og eventuelt hoppe over de irrelevante spørsmålene. Tilsvarende informasjon er gitt til de som har henvendt seg til TØI eller HSLB med slike problemer.

Vedlegg 2

Spørreskjema til piloter

Del 1. Personalia

Under ber vi deg først fylle ut en del opplysninger om deg selv og der du jobber

1 Er du mann eller kvinne?

Mann.....

Kvinne.....

2 Hvor gammel er du?

Under 25.....

25-34

35-44

45-54

55 og over.....

3 Er du ansatt som trafikkflyger i dag?

Ja.....

Nei

4 Hvis nei, kryss av for hva du gjør i dag

Pensjonist

Rehabilitering/attføring.....

Uføretrygdet.....

Arbeidsledig

Videreutdanning.....

Annen jobb

– hva slags:

5 Når begynte du å arbeide som trafikkflyger? (år med 4 siffer)?

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | | | |
|--|--|--|--|--|

6 Hvor er du ansatt? (evt. siste ansettelse i denne type jobb)

SAS Braathens.... → Tidl. SAS Tidl. Braathens

Avinor..... CHC

Norwegian..... Norsk Helikopter

Widerøe ASTEC.....

Annet

7 Hvor lenge har du vært ansatt i denne organisasjonen?

under 1 år

1-5 år

6-10 år.....

11-15 år.....

16-20 år.....

over 20 år.....

8 Hvis du har byttet arbeidsgiver i løpet av de siste 2 år, hva var grunnen til det?

9 Hva er din yrkestittel?

Flykaptein

Styrmann

10 Har du sivil eller militær flygerutdanning?

Sivil

Militær

11 Er du medlem av Norsk Flygerforbund?

Ja

Nei

12 Hvis ja, har du eller har du hatt noen tillitsverv i forbundet?

Ja

Nei

13 Har du i løpet av det siste året vært sykmeldt på grunn av forhold som har med jobben å gjøre?

Ja

Nei

Del 2. Sikkerhetskultur på arbeidsplassen

Formålet med spørsmålene i denne delen er å få dine synspunkter på sikkerheten ("safety") der du jobber.

Kryss av for hvor uenig eller enig du er i påstandene som følger. Sett bare ett kryss for hver påstand og legg merke til at svaralternativene går fra **helt uenig til helt enig**. Det er viktig at du svarer på alle spørsmålene, men skulle det være ett spørsmål du ikke klarer å svare på kan du la det stå åpent og gå videre til neste. Husk igjen at vi ønsker **dine** svar, ikke svarene fra kolleger eller andre.

| | Helt uenig | Ganske uenig | Verken enig eller uenig | Ganske enig | Helt enig |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 14 Jeg kjenner min organisasjon | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 15 Jeg vet hvor jeg skal rapportere interne feil og avvik | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 16 Ansatte i min organisasjon får tilstrekkelig trening til å gjøre arbeidsoppgavene på en sikker måte | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 17 Lederne i min organisasjon er personlig involvert i aktiviteter for å fremme sikkerheten | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 18 Det finnes prosedyrer som skal følges i enhver nødssituasjon på mitt arbeidsområde | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 19 Lederne i organisasjonen drøfter ofte sikkerhetsspørsmål med de ansatte | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 20 De ansatte gjør alt de kan for å unngå uønskede hendelser og ulykker | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 21 Alle har nok av muligheter til å komme med forslag vedrørende sikkerhet | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 22 Ansatte oppmuntrer hverandre til å arbeide på en sikker måte | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 23 Lederne i organisasjonen er klar over de viktigste sikkerhetsproblemene ved virksomheten | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 24 Alle nyansatte får tilstrekkelig opplæring for de arbeidsoppgavene de skal gjøre .. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 25 Lederne i organisasjonen gir ofte ros til arbeidstakere som arbeider på en sikker måte | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 26 Alle blir informert om enhver endring som kan påvirke sikkerheten | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 27 Alle sikkerhetsprosedyrer blir fulgt | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 28 Sikkerheten i min organisasjon er bedre enn i andre tilsvarende organisasjoner | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 29 Lederne i organisasjonen gjør alt de kan for å unngå ulykker | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 30 De som gransker ulykker og hendelser i min organisasjon forsøker å finne de reelle årsakene bak ulykker/hendelser og legger ikke bare skylda på de personene som har vært involvert | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 31 Lederne oppdager eventuelle arbeidstakere som ikke jobber på en sikker måte .. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 32 Alle feil og mangler som blir rapportert blir utbedret i løpet av kort tid | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 33 Det finnes prosedyrer på min arbeidsplass slik at jeg kan rapportere om sikkerhetsmessige mangler eller avvik | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 34 Lederne stanser farlige aktiviteter og operasjoner | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 35 Etter at en ulykke eller et uhell har skjedd blir det tatt forholdsregler slik at dette ikke skal skje igjen | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 36 Alle får tilstrekkelig tilbakemeldinger om hvordan organisasjonen presterer mht sikkerhet | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 37 Lederne betrakter sikkerhet som svært viktig i alle arbeidsoperasjoner eller aktiviteter | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

| | Helt uenig | Ganske uenig | Verken enig eller uenig | Ganske enig | Helt enig |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 38 Det gjennomføres regelmessig sikkerhetstilsyn eller - revisjon ("audits") | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 39 Sikkerheten i denne organisasjonen er generelt godt ivaretatt | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 40 Ansatte rapporterer vanligvis om alle farlige arbeidsoperasjoner eller aktiviteter som de ser | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 41 Alle jobber blir analysert for å identifisere risikopotensialet Før jobben iverksettes | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 42 Alle arbeidsoppgaver er beskrevet i prosedyrer..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 43 Alle prosedyrer beskriver jobben slik den faktisk gjøres | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 44 Jeg gir tilbakemelding dersom en arbeidsoppgave ikke lar seg gjøre slik det er beskrevet i prosedyren | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 45 Feil i prosedyrer blir snarest korrigert slik at "liv og lære" harmonerer | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 46 Jeg leser interne ulykkes- og hendelsesrapporter | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 47 Jeg leser ulykkes- og hendelsesrapporter fra Havarikommisjonen (HSLB)..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 48 Alle anstrenger seg for at kommunikasjonen på jobb blir åpen, ekte og ærlig | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 49 Mine medarbeidere setter pris på at det er overensstemmelse mellom ord og handling..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 50 Personlige problemer kan forstyrre arbeidet mitt | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 51 Selv når jeg er sliten arbeider jeg effektivt i kritiske faser | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 52 Er man skikkelig profesjonell klarer man å stenge ute personlige problemer på jobb | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 53 Jeg rapporterer alle egne feil og brudd på prosedyrer | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 54 Jeg er kjent med at endringer ikke skal redusere det etablerte sikkerhetsnivået | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 55 Jeg kjenner organisasjonens sikkerhetsfilosofi..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 56 Sikkerhet er et tema på alle møter..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 57 Det blir gitt instruksjon og/eller trening når nye prosedyrer eller nytt utstyr blir introdusert..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 58 Det blir gitt regelmessig trening for å vedlikeholde og oppdatere kunnskap | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 59 Det er uproblematisk å bli fritatt for sikkerhetskritiske funksjoner Når man selv føler seg uskikket..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 60 Lederne har god nok faglig innsikt til å ta korrekte sikkerhetsvalg | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 61 Jeg kjenner organisasjonens sikkerhetsmålsetting..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 62 Sikkerhet er første prioritet i min organisasjon..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 63 Turnuslistene (vaktlistene) blir satt opp slik at sikkerheten skal ivaretas best mulig..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 64 Turnuslistene (vaktlistene) blir satt opp ut fra de ansattes ønsker om best mulig balanse mellom arbeid og fritid..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Del 3. Spørsmål om sikkerhet

Under følger en del spørsmål som går mer direkte på sikkerhetsforhold knyttet til din jobb. Igjen skal du svare ved å krysse av for hvor **uenig eller enig** du er de ulike påstandene. Vi vil at du vurderer påstandene ut fra dine erfaringer de siste 12 månedene.

| | Helt uenig | Ganske uenig | Verken enig eller uenig | Ganske enig | Helt enig |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 65 Pilotene blir informert om sikkerhetsforhold som direkte angår dem | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 66 Pilotene kan åpent diskutere sikkerhetsproblemer med overordnede og ledelse | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 67 Rapporterte avvik med sikkerhetsmessig betydning blir utbedret | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 68 Trening i håndtering av nødsituasjoner blir gjennomført regelmessig..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 69 Det er enkelt for pilotene å følge/benytt sikkerhetsregler og – prosedyrer under vanlige operasjoner | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 70 Pilotene får tilstrekkelig tilbakemelding om hendelser av sikkerhetsmessig betydning som har skjedd med selskapets flymaskiner | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 71 Pilotene er trent til å vurdere sikkerhet som viktigere enn å holde rutetabellen | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 72 Det blir oppfordret til å komme med forslag som kan bedre sikkerheten | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 73 Selskapet har realistiske krav til arbeidsinnsats fra pilotene | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 74 Pilotene blir konsultert i spørsmål knyttet til sikkerhet..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 75 Systemer og komponenter i flymaskinene blir skiftet eller oppgradert når de skal | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 76 Selskapets sikkerhetsregler og – prosedyrer er enkle å forstå | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 77 Pilotene flyr aldri med anmerkninger eller "hull" i "Minimum Equipment List" (MEL) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 78 Det er ikke nødvendig å omgå regler og prosedyrer for å få jobben gjort | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 79 Pilotene jobber for lange skift..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 80 Selskapets treningsopplegg blir gjennomført av folk som har den nødvendige kunnskap og erfaring..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 81 Selskapets sikkerhetsregler og – prosedyrer er omfattende og komplette..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 82 Ledelsen avsetter nok ressurser til sikkerhet | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 83 Pilotene blir ikke presset til å fly dersom de har innvendinger mht sikkerhet ... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 84 Sikkerhet blir betraktet som noe som øker og ikke noe som reduserer produktiviteten | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 85 Flymaskinene blir vedlikeholdt slik at sikkerheten er tilstrekkelig ivaretatt | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 86 Det blir gitt instruksjon og/eller trening når nye prosedyrer eller nytt utstyr blir introdusert..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 87 Det er større terskel for å rapportere feil og mangler på flymaskinen på flyplasser uten flytekniker..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 88 Jeg forstår hvordan alle tekniske systemer i flyet fungerer | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 89 Teknisk personell har bedre forutsetninger for å utføre en "walk around" enn en pilot..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 90 CRM-trening blir holdt jevnlig..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Del 4. Vurdering av om forhold har endret seg i løpet av de siste fem år

Vi vil gjerne at du forsøker å vurdere om ulike forhold ved norsk luftfart har endret seg i løpet av de siste fem år. (Hvis du ikke har vært i yrket så lenge, vil vi at du vurderer om det har vært endringer siden du begynte).

Hvis du sammenligner situasjonen i dag med slik det var for fem år siden – hvordan vurderer du:

| | Mye bedre | Litt bedre | Uendret | Litt dårligere | Mye dårligere | Vet ikke |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 91 Sikkerhetsfokus blant kolleger | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 92 Sikkerhetsfokus i topledelsen | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 93 Rapportering av hendelser..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 94 Etterlevelse av regelverket..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 95 Luftfartstilsynets tilsyn med norsk luftfart | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 96 Samarbeidsforholdene mellom ulike grupper i norsk luftfart ... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 97 Bruken av doble arbeidsvakter | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 98 Bruken av overtid..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 99 Kursing og etterutdanning..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 100 De ansattes lojaliteten til jobben/selskapet | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 101 Samarbeidsforholdene mellom ledere og ansatte..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 102 Lojaliteten mellom kolleger | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 103 Det sosiale arbeidsmiljøet på din arbeidsplass | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 104 Det fysiske arbeidsmiljøet på din arbeidsplass | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 105 Den tekniske standarden på flymaskinene | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 106 Årvåkenhet og beredskap blant piloter..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 107 Årvåkenhet og beredskap blant flygelederne..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 108 Kommunikasjonen mellom flygeledere og piloter..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 109 Skiftordningene for din yrkesgruppe | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 110 Tekniske hjelpemidler ved innflygning og avgang..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 111 Vedlikehold/standard på store og mellomstore flyplasser | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 112 Vedlikehold/standard på regionale flyplasser..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 113 Lufttrafikkjenesten ved store og mellomstore lufthavner..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 114 Lufttrafikkjenesten ved regionale flyplasser | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 115 Rapportering av banestatus..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 116 Brann- og havariberedskap på regionale flyplasser..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Del 5. Spørsmål om endringer i norsk luftfart av betydning for flysikkerheten etter år 2000

Etter år 2000 har det skjedd en rekke endringer i organiseringen av norsk luftfart.

117 Kan du nevne tre viktige endringer som du mener har gitt **bedre** sikkerhet i norsk luftfart i denne perioden?

- 1) _____
- 2) _____
- 3) _____

118 Og kan du nevne tre viktige endringer som du mener har gitt **dårligere** sikkerhet i norsk luftfart i denne perioden?

- 1) _____
- 2) _____
- 3) _____

119 Hva legger du i begrepet "flysikkerhet"?

Det har skjedd endringer både i Avinor, i flyselskapene og i Luftfartstilsynet siden 2000. Hva slags betydning for *flysikkerheten* mener du at disse endringene har hatt:

| | Betydning for flysikkerheten: | | | | |
|---|--------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| | Svært negativt | Litt negativt | Ingen betydning | Litt positivt | Svært positivt |
| 120 Endringene i Avinor..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 121 Endringene i Flyselskapene..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 122 Endringene i Luftfartstilsynet..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Vi vil nå liste opp en del mer konkrete forhold som har endret seg de senere år og ber deg vurdere hvilken betydning dette har hatt for flysikkerheten i Norge. Det kan være at det er noen spørsmål som gjelder forhold du ikke kjenner og som du derfor synes er vanskelig å besvare. Dersom det er slike spørsmål, kan du la være å svare og gå videre til neste spørsmål. Sett bare ett kryss for hvert spørsmål.

| | Betydning for flysikkerheten: | | | | |
|---|--------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| | Svært negativt | Litt negativt | Ingen betydning | Litt positivt | Svært positivt |
| 123 Økt konkurranse i norsk luftfart | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 124 Nye aktører i norsk luftfart..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 125 Omorganisering av Luftfartsverket til Avinor | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 126 Sammenslåing av flyselskaper | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 127 Oppkjøp av flyselskaper..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 128 Mer aktiv flytjeneste for piloter | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 129 Vedtaket om flytting av Luftfartstilsynet til Bodø | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 130 Nye tekniske hjelpemidler i fly..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 131 Nye tekniske hjelpemidler på lufthavner | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 132 Nye tekniske hjelpemidler i tårnene | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 133 Endret bruk av personell (personell har fått andre oppgaver) . | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 134 Økt bruk av anbud til drift og vedlikehold | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 135 Mer uro og "støy" i flyselskapene | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 136 Omorganisering av lufttrafikkjetenesten i Avinor (Take-off 05) . | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 137 Økt fokus på "security" etter 11. september 2001 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 138 Reduksjon i antall ansatte i Avinor sentralt | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 139 Reduksjon i antall ansatte i Avinor regionalt | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 140 Utskillelse av Luftfartstilsynet fra Luftfartsverket | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 141 Overgang fra papirbasert til PC-basert informasjon..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 142 Oppsplitting av flyselskaper til flere selvstendige underselskaper | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 143 Endret organisering av beredskap (brann/havari) på flyplassene..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

| | Betydning for flysikkerheten: | | | | |
|---|-------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| | Svært negativt | Litt negativt | Ingen betydning | Litt positivt | Svært positivt |
| 144 Endret organisering av banevedlikehold | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 145 Endret tilgang på kvalifisert tilsynspersonell | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 146 Kortere "turn-around" tider mellom flyvninger | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 147 Endrede rutiner for daglig inspeksjon av fly | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 148 Reduksjon i antall flyplasser med teknisk servicepersonell..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 149 Økt tilgang på elektronisk informasjon i cockpit | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 150 Endring i tilgang på og presentasjon av værdata | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 151 Samling av kontrollsentralene til Bodø og Sola..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 152 Reduksjon i antall flygeledere | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 153 Endringer i opplæring/kurs for piloter og kabinpersonell | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Del 6. Påstander om norsk luftfart

Til slutt vil vi presentere noen påstander om norsk luftfart som vi ber deg ta stilling til. Kryss av for hvor uenig eller enig du er. Sett bare ett kryss for hver påstand.

| | Helt uenig | Ganske uenig | Verken enig eller uenig | Ganske enig | Helt enig |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 154 Det har skjedd en rekke tekniske forbedringer i luftfarten så det gjør ikke noe om man reduserer noe på vedlikehold og bemanning..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 155 Innsparingstiltakene i flyselskapene går utover sikkerheten | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 156 De mange prosedyrene i luftfarten kan lett gi "falsk trygghet/sikkerhet" | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 157 Uro og "støy" i Avinor betyr ikke noe for sikkerheten i det lange løp... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 158 Luftfartstilsynets virksomhet har liten reell betydning for sikkerheten . | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 159 Det er blitt lavere terskel for å rapportere hendelser og alvorlige hendelser | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 160 Flysikkerheten vil bli bedre når Luftfartstilsynet flytter til Bodø... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 161 Flyselskapenes arbeid med sikkerhet er uansett viktigere enn det som gjøres i Avinor og Luftfartstilsynet | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 162 Selv om endringene de senere årene har "spist" av, sikkerhetsmarginene er det likevel så mye å gå på at det ikke vil føre til flere ulykker | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 163 Norske flyplasser er minst like sikre som tilsvarende flyplasser i andre vesteuropeiske land. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 164 Gardermoen er blant de aller sikreste flyplassene i Vest-Europa | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 165 Det skjer flere hendelser enn tidligere..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 166 Det skjer flere alvorlige hendelser enn tidligere | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 167 Turnusordningene er gode i mitt selskap | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 168 Lange friperioder svekker flysikkerheten..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 169 Mange i min yrkesgruppe/stilling bruker sikkerhet som argument for å opprettholde eller oppnå fordeler for vår yrkesgruppe | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 170 Mange i andre yrkesgrupper bruker sikkerhet som argument for å opprettholde eller oppnå fordeler for sin yrkesgruppe..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 171 Jeg er redd for at jeg skal miste jobben i løpet av få år..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 172 At folk pga omorganiseringer opplever å ha fått "simplere" arbeidsoppgaver er en trussel mot sikkerheten | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 173 Ansatte som får oppsigelser utgjør en risikofaktor i oppsigelsestiden | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

| | Helt uenig | Ganske uenig | Verken enig eller uenig | Ganske enig | Helt enig |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 174 Luftfartstilsynet er i dag organisert på best mulig måte for å utøve et godt tilsyn..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 175 Jeg er fornøyd med hvordan Havarikommisjonen (HSLB) håndterer og analyserer rapporterte hendelser og ulykker | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 176 Økt fokus på "security" de senere år har gjort det vanskeligere å ivareta hensynet til flysikkerhet ("safety")..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 177 Jeg er mer produktiv nå enn for 5 år siden | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 178 Uro og "støy" i flyselskapene betyr ikke noe for sikkerheten i det lange løp..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 179 Sikkerheten i norsk luftfart er blitt dårligere i løpet av de siste fem år. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 180 Vi flyr oftere enn før med anmerkninger i "Hold Item List" (HIL)..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 181 Det er blitt flere forsinkelser fordi det tar lenger tid å få nødvendig teknisk assistanse | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 182 Det er et problem at man ikke i samme grad som før kan få rask tilbakemelding fra teknisk personell | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 183 Vi rapporterer ikke små tekniske feil på flymaskinene på flyplasser som mangler teknisk personell | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 184 Luftfartstilsynet finner de viktigste feil og avvik ved sine tilsyn..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 185 Tilsynspersonell fra Luftfartstilsynet er avhengig av informasjon fra kvalifisert personale i selskapene for å finne de viktigste feil og avvik.. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Er det forhold ved norsk luftfart av betydning for sikkerheten som du mener ikke er dekket av spørsmålene vi har stilt? I så fall vil vi gjerne at du noterer det her:

Da har vi ikke flere spørsmål. Tusen takk for hjelpen!

Spørsmål til andre grupper

Del 3 i spørreskjemaet er mer eller mindre skreddersydd til hver gruppe ansatte. I tillegg er det enkelte spørsmål i del 4, 5 og 6 som er unike for hver gruppe (eller for flere grupper). Pilotene har fått det mest omfattende spørreskjemaet slik at en del spørsmål som er stilt i del 4, 5 og 6 er ikke stilt til andre grupper.

Spørsmålene som er stilt til de andre gruppene (enn piloter) i del 3 er gjengitt under.

Spørsmål til ledere i DEL 3. Spørsmål om sikkerhet

Under følger en del spørsmål som går mer direkte på sikkerhetsforhold knyttet til det området du som leder har ansvaret for. Igjen skal du svare ved å krysse av for hvor **uenig eller enig** du er de ulike påstandene. Vi vil at du vurderer påstandene ut fra dine erfaringer de siste 12 månedene.

| | Helt uenig | Ganske uenig | Verken enig eller uenig | Ganske enig | Helt enig |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 64 De ansatte jeg har ansvar for stoler på meg..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 65 Jeg beskytter sensitiv og konfidensiell informasjon fra de ansatte..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 66 Sikkerhetsreglene og – prosedyrene på området jeg har ansvaret for er omfattende og komplette | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 67 Jeg viderefremidler alle rapporter om avvik/hendelser av betydning for sikkerheten | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 68 Jeg gjør noe med forslag til forbedringer av sikkerheten | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 69 Trening i håndtering av nødprosedyrer blir gjennomført regelmessig..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 70 Alle ansatte blir trent i å vurdere sikkerhet som viktigere enn produktivitet..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 71 De ansatte trenger ikke å omgå regler og prosedyrer for å få jobben gjort..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 72 De ansatte blir oppfordret til å komme med forslag som kan bedre sikkerheten..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 73 Det blir gitt regelmessig opplæring for å vedlikeholde og oppdatere kunnskap blant ansatte..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 74 Det blir gitt regelmessig opplæring for å vedlikeholde og oppdatere kunnskap blant ledere..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 75 Jeg anser sikkerhet som noe som øker og ikke noe som hemmer produktivitet..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 76 Jeg er fornøyd med hvordan min nærmeste overordnede håndterer våre hendelsesrapporter..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 77 Jeg er fornøyd med hvordan Luftfartstilsynet håndterer og analyserer rapporterte hendelser..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 78 Jeg er genuint interessert i sikkerhet | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 79 Alle hendelser som skjer på det området jeg har ansvar for blir rapportert..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 80 Jeg har i løpet av de siste 12 månedene oppfordret ansatte til å bli flinkere til å rapportere hendelser | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 81 Organisasjonen har realistiske krav til arbeidsinnsats fra de ansatte | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 82 Hvis en ansatt som jeg har ansvar for blir involvert i en hendelse er det vanlig at han/hun diskuterer dette åpent med meg..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 83 Rapporterte avvik med sikkerhetsmessig betydning blir raskt utbedret | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 84 Jeg roser ansatte som rapporterer hendelser og avvik..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 85 Organisasjonens sikkerhetsregler og – prosedyrer er omfattende og komplette | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

| | | | | | |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 86 Økt satsing på teknologi vil eliminere feil og øke sikkerheten | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 87 Jeg har god nok innsikt til å sørge for at de beste teknologiske løsningene blir valgt. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 88 Jeg påser at alle endringer blir gjenstand for risikovurdering og sikkerhetsanalyse ... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 89 Jeg kjenner de tiltak som må iverksettes ved endringer for å opprettholde det etablerte sikkerhetsnivået | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 90 Jeg mener at de ansatte jeg har ansvar for kan jobbe mer effektivt | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Spørsmål til kabinansatte i DEL 3. Spørsmål om sikkerhet:

| | Helt uenig | Ganske uenig | Verken enig eller uenig | Ganske enig | Helt enig |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 65 Kabinansatte blir informert om sikkerhetsforhold som direkte angår dem..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 66 Kabinansatte kan åpent diskutere sikkerhetsproblemer med cockpit og ledelse ... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 67 Rapporterte tekniske feil med sikkerhetsmessig betydning blir utbedret | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 68 Trening i håndtering av nødsituasjoner blir gjennomført regelmessig..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 69 Det er enkelt for kabinansatte å følge/benytt sikkerhetsregler og – prosedyrer under vanlige operasjoner | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 70 Kabinansatte får tilstrekkelig tilbakemelding om hendelser av sikkerhetsmessig .. betydning som har skjedd med selskapets flymaskiner | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 71 Kabinansatte er trent til å vurdere sikkerhet som viktigere enn å "yte service" til passasjerer | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 72 Pilotene er trent til å vurdere sikkerhet som viktigere enn å holde rutetabellen | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 73 Det blir oppfordret til å komme med forslag som kan bedre sikkerheten | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 74 Selskapet har realistiske krav til arbeidsinnsats fra kabinansatte | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 75 Alle får regelmessig trening for å vedlikeholde og oppdatere kunnskap | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 76 Kabinansatte blir konsultert i spørsmål knyttet til sikkerhet..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 77 Selskapets sikkerhetsregler og – prosedyrer er enkle å forstå | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 78 Det er ikke nødvendig å omgå regler og prosedyrer for å få jobben gjort | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 79 Kabinansatte jobber for lange skift..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 80 Selskapets treningsopplegg blir gjennomført av folk som har den nødvendige kunnskap og erfaring..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 81 Selskapets sikkerhetsregler og – prosedyrer er omfattende og komplette..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 82 Sikkerhet blir betraktet som noe som øker og ikke noe som reduserer produktiviteten | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 83 Flymaskinene blir vedlikeholdt slik at sikkerheten er tilstrekkelig ivaretatt | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 84 CRM-trening blir holdt jevnlig..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Spørsmål til flygledere og AFIS-fullmektiger i DEL 3. Spørsmål om sikkerhet:

| | Helt uenig | Ganske uenig | Verken enig eller uenig | Ganske enig | Helt enig |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 64 I løpet av de siste 12 månedene har ledelsen tatt opp temaet "rapportering av hendelser"..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 65 Våre ledere vil sannsynligvis takke en flygeleder/AFIS-fullmektig for å sende inn en avviks- eller hendelsesrapport frivillig..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 66 Hvis en kollega på min arbeidsplass rapporterer en hendelse der vedkommende selv har gjort en feil, er det sannsynlig at granskningen vil føre til disiplinære reaksjoner | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 67 På min arbeidsplass diskuterer vi sjelden våre egne operative feil..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 68 Hvis en av mine kolleger blir involvert i en hendelse er det vanlig at han/hun diskuterer dette åpent med <u>kolleger</u> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 69 Hvis en av mine kolleger blir involvert i en hendelse er det vanlig at han/hun diskuterer dette åpent med sin <u>leder</u> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 70 Mine kolleger er tilbakeholdne med å rapportere hendelser dersom de ikke presses til det (f. eks. når en pilot sier han vil rapportere hendelsen) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 71 Ledelsen ved enheten oppmuntrer oss til å sende inn rapporter om hendelser | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 72 Det viktigste formålet med hendelsesrapportering er å lære fra hendelsen, ikke å finne syndebukker..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 73 Det hender at kolleger ikke rapporterer hendelser | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 74 Det ville antakelig ikke ha noen betydning for sikkerheten om kontrollører og ledelse fikk mer informasjon om årsakene til hendelser og feilhandlinger | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 75 Jeg er fornøyd med hvordan vår lokale enhet håndterer vår hendelsesrapportering | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 76 Jeg er fornøyd med hvordan flysikringsdivisjonen håndterer og analyserer rapporterte hendelser | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 77 Jeg er fornøyd med hvordan Luftfartstilsynet håndterer og analyserer rapporterte hendelser | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 78 Noen av mine kolleger lar være å benytte sikkerhetsregler og – prosedyrer under enkle operasjoner | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 79 Det blir oppmuntret til å komme med forslag som kan bedre sikkerheten..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 80 Avinor har realistiske krav til arbeidsinnsats fra flygeledere og AFIS-fullmektiger | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 81 Det er ikke nødvendig å omgå regler og prosedyrer for å få jobben gjort | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 82 Vårt treningsopplegg blir gjennomført av folk som har den nødvendige kunnskap og erfaring..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 83 Ledelsen er genuint interessert i sikkerhet..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 84 Sikkerhetsreglene og – prosedyrene er omfattende og komplette..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Spørsmål til flyteknikere, fagarbeidere og spesialarbeidere i DEL 3. Spørsmål om sikkerhet:

| | Helt uenig | Ganske uenig | Verken enig eller uenig | Ganske enig | Helt enig |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 66 Min leder er til å stole på..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 67 Dersom jeg kommer med forslag til sikkerhetsforbedringer til min leder vil han (hun) respondere på dem | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 68 Min leder beskytter konfidensiell og sensitiv informasjon..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 69 Jeg vet hvor jeg skal henvende meg når det gjelder spørsmål vedrørende sikkerhet | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 70 Våre synspunkter blir viderefremmet oppover i organisasjonen | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 71 Vi får tilbakemeldinger på hvor godt vi gjør jobben | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 72 Andre grupper i selskapet deler våre mål | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 73 Det er viktig at mine kolleger har tillit til meg og stoler på meg | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 74 "Debriefing" og kritisk gjennomgang etter viktige arbeidsoperasjoner er viktig for å opprettholde og utvikle effektiv koordinering | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 75 Skift-team-møter er viktige for sikkerhet og for effektiv organisering | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 76 Vedlikeholdspersonell bør unngå uenighet seg i mellom | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 77 Det er viktig å unngå negative kommentarer om arbeidet til kolleger | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 78 Ledelsen bør ta kontroll i kritiske situasjoner | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 79 Flymaskinene blir vedlikeholdt slik at sikkerheten er tilstrekkelig ivaretatt | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 80 Sikkerhet blir betraktet som noe som øker og ikke noe som reduserer produktiviteten | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 81 Selskapet har realistiske krav til arbeidsinnsats fra teknisk personale..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 82 Det er ikke nødvendig å omgå regler og prosedyrer for å få jobben gjort | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 83 Det blir satt av tilstrekkelige ressurser til vedlikehold..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 84 Jeg får like lang tid til å utføre arbeidsoppgavene mine som tidligere..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 85 Det gis god opplæring på nytt utstyr og materiell..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 86 Andre grupper i selskapet forstår at min jobb er viktig for flysikkerheten | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 87 Jeg er like fortrolig med flyenes tekniske systemer som jeg var tidligere..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 88 All nødvendig teknisk dokumentasjon er lett tilgjengelig | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 89 Det er greit å finne fram i teknisk dokumentasjon | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 90 Økt satsing på teknologi vil eliminere feil og øke sikkerheten | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 91 Lederne har god nok innsikt til å sørge for at de beste teknologiske løsningene blir valgt | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Gruppen planleggere, ingeniører osv. har fått de samme spørsmålene som flyteknikerne med unntak av spm. 74, 75, 76, 77 og 85, 87, 88 og 89.

Spørsmål til bakketjeneste i DEL 3. Spørsmål om sikkerhet:

| | Helt uenig | Ganske uenig | Verken enig eller uenig | Ganske enig | Helt enig |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 66 De fleste uhell på rampen ville vært unngått om sikkerhetsprosedyrene ble fulgt . | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 67 Bruk av personlig verneutstyr reduserer konsekvensene av ulykker | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 68 Jeg misliker kolleger som gir blaffen i sikkerhetsprosedyrer og sikkerhetsstandarder..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 69 At flyene går i rute er viktigere enn sikkerhet på rampen | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 70 Det er svært tidkrevende å følge alle sikkerhetsprosedyrene | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 71 Det er enkelte sikkerhetsbestemmelser som man kan la være å følge hvis man bare er forsiktig..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 72 Sikkerhetsstandarder og –prosedyrer har bidratt til å forbedre arbeidsforholdene våre | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 73 Det er ubehagelig å bruke personlig verneutstyr | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 74 Det er greit å røyke på rampen om man er forsiktig..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 75 Mitt hovedansvar er å gjøre jobben min; sikkerheten er selskapets ansvar..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 76 At jeg følger sikkerhetsbestemmelsene er viktigere enn resultatene av arbeidet mitt..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 77 At man dropper enkelte sikkerhetsprosedyrer er ikke så farlig dersom man har dårlig tid | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 78 Rapportering av uhell og hendelser på rampen kan være hensiktsmessig for unngå framtidige uhell og hendelser..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 79 Et akseptabelt sikkerhetsnivå gjør selskapene mer konkurransedyktige | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 80 Andre kan bli skadet dersom man ikke selv følger sikkerhetsprosedyrer og standarder..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 81 Det er viktigere å gjøre ferdig en jobb i tide enn å følge sikkerhetskravene..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 82 Sikkerhetsregler er bare et redskap for å disiplinere og straffe..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 83 Jeg er så erfaren at jeg trenger ikke å følge alle prosedyrer..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 84 Sikkerhet er nødvendig for at arbeidet på rampen skal gå greit..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 85 Siden det er så få farer på rampen er sikkerhetskravene overdrevne | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 86 Hvis jeg skulle følge alle kjørebestemmelsene på rampen ville jeg aldri bli ferdig i tide..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 87 Personlig verneutstyr er nyttig ved farlige arbeidsoperasjoner | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 88 At det er litt risiko involvert i en jobb er spennende..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 89 Jeg kan gjøre jobben helt utmerket uten mange av sikkerhetsprosedyrene | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 90 Hull i en flykropp skal alltid rapporteres | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 91 En liten bulk i en flykropp er ikke så viktig å rapportere | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 92 Sikkerheten er like god som før selv om teknisk personell ikke lenger etterkontrollerer "fuelling" og "dispatch" | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Spørsmål til Luftfartstilsynet i DEL 3. Spørsmål om sikkerhet:

| | Helt uenig | Ganske uenig | Verken enig eller uenig | Ganske enig | Helt enig |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 57 Jeg er fornøyd med hvordan min nærmeste overordnede håndterer våre hendelsesrapporter | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 58 Jeg er fornøyd med hvordan vi i Luftfartstilsynet håndterer og analyserer funn ved tilsyn | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 59 Jeg er genuint interessert i sikkerhet | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 60 Luftfartstilsynet har realistiske krav til arbeidsinnsats fra de ansatte | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 61 Sikkerheten er like god som før selv om teknisk personell ikke lenger etterkontrollerer "fuelling" og "dispatch" | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 62 Økt satsing på teknologi vil eliminere feil og øke sikkerheten | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 63 Flyselskapenes sikkerhetsregler og – prosedyrer er omfattende og komplette | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 64 I norsk luftfart blir sikkerhet betraktet som noe som øker og ikke noe som reduserer produktiviteten | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 65 Flymaskinene blir vedlikeholdt slik at sikkerheten er tilstrekkelig ivaretatt | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 66 Det er større terskel for å rapportere feil og mangler på flymaskinen på flyplasser uten flytekniker | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 67 Teknisk personell har bedre forutsetninger for å utføre en "walk around" enn en pilot | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 68 Jeg er fornøyd med hvordan operatørene behandler anmerkninger i tilsynsrapporter | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 69 Mine og mine kollegers synspunkter blir videreformidlet oppover i organisasjonen | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 70 Vi får tilbakemeldinger på hvor godt vi gjør jobben | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 71 Andre grupper i Luftfartstilsynet deler våre mål | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 72 Andre aktører i norsk luftfart forstår betydningen av Luftfartstilsynets arbeid | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 73 Det er viktig at mine kolleger har tillit til meg og stoler på meg | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 74 Tilsynspersonell bør unngå uenighet seg i mellom | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 75 Det er viktig å unngå negative kommentarer om arbeidet til kolleger | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 76 Jeg får like lang tid til å utføre arbeidsoppgavene mine som tidligere | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 77 Luftfartstilsynet har klart definerte satsningsområder | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 78 Tilrådninger fra Havarikommisjonen blir gitt prioritet | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 79 Tilrådninger fra Havarikommisjonen blir lukket på beste måte for flysikkerheten | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 80 Avinor har god forståelse for sin endrede rolle fra myndighet til operatør | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 81 Avinor sin ledelse har god sikkerhetsforståelse | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 82 Avinor har god sikkerhetskultur | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 83 Rollefordelingen mellom Luftfartstilsynet og Avinor er klar | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 84 Det er lett å holde personlig avstand til de vi har tilsyn med | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 85 Det er godt tverrfaglig samarbeid i Luftfartstilsynet | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 86 Luftfartstilsynet er organisert på beste måte for å ivareta flysikkerheten | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Vedlegg 3

Svar fra alle etter gruppe

Del 2 Sikkerhetskultur på arbeidsplassen

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|---------------------------------|---------|---------------------------------|---------|---------------------------------|---------|---------------------------------|---------|---------------------------------|---------|---------------------------------|---------|---------------------------------|---------|---------------------------------|---------|
| | 13 Jeg kjenner min organisasjon | | 13 Jeg kjenner min organisasjon | | 13 Jeg kjenner min organisasjon | | 13 Jeg kjenner min organisasjon | | 13 Jeg kjenner min organisasjon | | 13 Jeg kjenner min organisasjon | | 13 Jeg kjenner min organisasjon | | 13 Jeg kjenner min organisasjon | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | | | 8 | 1,2% | 7 | ,9% | 3 | ,7% | 6 | 1,1% | 2 | ,6% | 6 | 1,0% | | |
| 2 Ganske uenig | 1 | ,3% | 56 | 8,4% | 56 | 6,9% | 37 | 8,8% | 31 | 5,5% | 21 | 5,9% | 20 | 3,3% | 1 | 1,2% |
| 3 Verken enig eller uenig | 9 | 2,4% | 116 | 17,4% | 151 | 18,7% | 75 | 17,8% | 88 | 15,5% | 36 | 10,1% | 85 | 14,2% | 2 | 2,5% |
| 4 Ganske enig | 92 | 24,3% | 375 | 56,1% | 445 | 55,1% | 208 | 49,3% | 308 | 54,4% | 174 | 48,7% | 305 | 50,9% | 40 | 49,4% |
| 5 Helt enig | 276 | 73,0% | 113 | 16,9% | 149 | 18,4% | 99 | 23,5% | 133 | 23,5% | 124 | 34,7% | 183 | 30,6% | 38 | 46,9% |
| Total | 378 | 100,0% | 668 | 100,0% | 808 | 100,0% | 422 | 100,0% | 566 | 100,0% | 357 | 100,0% | 599 | 100,0% | 81 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|---------------------------------|---------|---------------------------------|---------|---------------------------------|---------|---------------------------------|---------|---------------------------------|---------|---------------------------------|---------|---------------------------------|---------|---------------------------------|---------|
| | 13 Jeg kjenner min organisasjon | | 13 Jeg kjenner min organisasjon | | 13 Jeg kjenner min organisasjon | | 13 Jeg kjenner min organisasjon | | 13 Jeg kjenner min organisasjon | | 13 Jeg kjenner min organisasjon | | 13 Jeg kjenner min organisasjon | | 13 Jeg kjenner min organisasjon | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | | | 8 | 1,2% | 7 | ,9% | 3 | ,7% | 6 | 1,1% | 2 | ,6% | 6 | 1,0% | | |
| 2 Ganske uenig | 1 | ,3% | 56 | 8,4% | 56 | 6,9% | 37 | 8,8% | 31 | 5,5% | 21 | 5,9% | 20 | 3,3% | 1 | 1,2% |
| 3 Verken enig eller uenig | 9 | 2,4% | 116 | 17,4% | 151 | 18,7% | 75 | 17,8% | 88 | 15,5% | 36 | 10,1% | 85 | 14,2% | 2 | 2,5% |
| 4 Ganske enig | 92 | 24,3% | 375 | 56,1% | 445 | 55,1% | 208 | 49,3% | 308 | 54,4% | 174 | 48,7% | 305 | 50,9% | 40 | 49,4% |
| 5 Helt enig | 276 | 73,0% | 113 | 16,9% | 149 | 18,4% | 99 | 23,5% | 133 | 23,5% | 124 | 34,7% | 183 | 30,6% | 38 | 46,9% |
| Total | 378 | 100,0% | 668 | 100,0% | 808 | 100,0% | 422 | 100,0% | 566 | 100,0% | 357 | 100,0% | 599 | 100,0% | 81 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|
| | 14 Jeg vet hvor jeg skal rapportere interne feil og avvik | | 14 Jeg vet hvor jeg skal rapportere interne feil og avvik | | 14 Jeg vet hvor jeg skal rapportere interne feil og avvik | | 14 Jeg vet hvor jeg skal rapportere interne feil og avvik | | 14 Jeg vet hvor jeg skal rapportere interne feil og avvik | | 14 Jeg vet hvor jeg skal rapportere interne feil og avvik | | 14 Jeg vet hvor jeg skal rapportere interne feil og avvik | | 14 Jeg vet hvor jeg skal rapportere interne feil og avvik | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 1 | ,3% | 2 | ,3% | 5 | ,6% | | | 1 | ,2% | 2 | ,6% | 8 | 1,3% | | |
| 2 Ganske uenig | 1 | ,3% | 18 | 2,7% | 24 | 3,0% | 8 | 1,9% | 11 | 1,9% | 7 | 2,0% | 11 | 1,8% | 6 | 7,4% |
| 3 Verken enig eller uenig | 4 | 1,1% | 34 | 5,1% | 58 | 7,2% | 16 | 3,8% | 29 | 5,1% | 22 | 6,2% | 25 | 4,2% | 5 | 6,2% |
| 4 Ganske enig | 58 | 15,3% | 265 | 39,6% | 358 | 44,5% | 162 | 38,4% | 217 | 38,4% | 118 | 33,1% | 201 | 33,6% | 28 | 34,6% |
| 5 Helt enig | 314 | 83,1% | 351 | 52,4% | 359 | 44,6% | 236 | 55,9% | 307 | 54,3% | 208 | 58,3% | 353 | 59,0% | 42 | 51,9% |
| 6 | | | | | 1 | ,1% | | | | | | | | | | |
| Total | 378 | 100,0% | 670 | 100,0% | 805 | 100,0% | 422 | 100,0% | 565 | 100,0% | 357 | 100,0% | 598 | 100,0% | 81 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|
| | 15 Ansatte i min organisasjon får tilstrekkelig trening til å gjøre arbeidsoppgavene på en sikker måte | | 15 Ansatte i min organisasjon får tilstrekkelig trening til å gjøre arbeidsoppgavene på en sikker måte | | 15 Ansatte i min organisasjon får tilstrekkelig trening til å gjøre arbeidsoppgavene på en sikker måte | | 15 Ansatte i min organisasjon får tilstrekkelig trening til å gjøre arbeidsoppgavene på en sikker måte | | 15 Ansatte i min organisasjon får tilstrekkelig trening til å gjøre arbeidsoppgavene på en sikker måte | | 15 Ansatte i min organisasjon får tilstrekkelig trening til å gjøre arbeidsoppgavene på en sikker måte | | 15 Ansatte i min organisasjon får tilstrekkelig trening til å gjøre arbeidsoppgavene på en sikker måte | | 15 Ansatte i min organisasjon får tilstrekkelig trening til å gjøre arbeidsoppgavene på en sikker måte | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 1 | ,3% | 7 | 1,0% | 11 | 1,4% | 9 | 2,1% | 11 | 1,9% | 5 | 1,4% | 29 | 4,8% | 3 | 3,8% |
| 2 Ganske uenig | 11 | 2,9% | 25 | 3,7% | 26 | 3,2% | 63 | 15,0% | 86 | 15,2% | 38 | 10,8% | 91 | 15,2% | 12 | 15,0% |
| 3 Verken enig eller uenig | 27 | 7,2% | 98 | 14,6% | 60 | 7,4% | 87 | 20,7% | 158 | 28,0% | 89 | 25,2% | 149 | 24,9% | 22 | 27,5% |
| 4 Ganske enig | 180 | 48,0% | 341 | 50,9% | 321 | 39,8% | 193 | 45,8% | 228 | 40,4% | 170 | 48,2% | 237 | 39,6% | 35 | 43,8% |
| 5 Helt enig | 156 | 41,6% | 199 | 29,7% | 388 | 48,1% | 69 | 16,4% | 82 | 14,5% | 51 | 14,4% | 92 | 15,4% | 8 | 10,0% |
| Total | 375 | 100,0% | 670 | 100,0% | 806 | 100,0% | 421 | 100,0% | 565 | 100,0% | 353 | 100,0% | 598 | 100,0% | 80 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|
| | 16 Lederne i min organisasjon er personlig involvert i aktiviteter for å fremme sikkerheten | | 16 Lederne i min organisasjon er personlig involvert i aktiviteter for å fremme sikkerheten | | 16 Lederne i min organisasjon er personlig involvert i aktiviteter for å fremme sikkerheten | | 16 Lederne i min organisasjon er personlig involvert i aktiviteter for å fremme sikkerheten | | 16 Lederne i min organisasjon er personlig involvert i aktiviteter for å fremme sikkerheten | | 16 Lederne i min organisasjon er personlig involvert i aktiviteter for å fremme sikkerheten | | 16 Lederne i min organisasjon er personlig involvert i aktiviteter for å fremme sikkerheten | | 16 Lederne i min organisasjon er personlig involvert i aktiviteter for å fremme sikkerheten | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 5 | 1,3% | 33 | 4,9% | 50 | 6,3% | 58 | 13,9% | 43 | 7,6% | 23 | 6,5% | 53 | 8,9% | | |
| 2 Ganske uenig | 15 | 4,0% | 83 | 12,4% | 109 | 13,7% | 85 | 20,3% | 96 | 17,1% | 48 | 13,6% | 88 | 14,7% | | |
| 3 Verken enig eller uenig | 40 | 10,6% | 200 | 29,8% | 239 | 30,0% | 127 | 30,4% | 204 | 36,2% | 96 | 27,1% | 166 | 27,8% | | |
| 4 Ganske enig | 140 | 37,0% | 271 | 40,4% | 255 | 32,0% | 113 | 27,0% | 170 | 30,2% | 116 | 32,8% | 196 | 32,8% | | |
| 5 Helt enig | 178 | 47,1% | 84 | 12,5% | 144 | 18,1% | 35 | 8,4% | 50 | 8,9% | 71 | 20,1% | 95 | 15,9% | | |
| Total | 378 | 100,0% | 671 | 100,0% | 797 | 100,0% | 418 | 100,0% | 563 | 100,0% | 354 | 100,0% | 598 | 100,0% | | |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|
| | 17 Det finnes prosedyrer som skal følges i enhver nødssituasjon på mitt arbeidsområde | | 17 Det finnes prosedyrer som skal følges i enhver nødssituasjon på mitt arbeidsområde | | 17 Det finnes prosedyrer som skal følges i enhver nødssituasjon på mitt arbeidsområde | | 17 Det finnes prosedyrer som skal følges i enhver nødssituasjon på mitt arbeidsområde | | 17 Det finnes prosedyrer som skal følges i enhver nødssituasjon på mitt arbeidsområde | | 17 Det finnes prosedyrer som skal følges i enhver nødssituasjon på mitt arbeidsområde | | 17 Det finnes prosedyrer som skal følges i enhver nødssituasjon på mitt arbeidsområde | | 17 Det finnes prosedyrer som skal følges i enhver nødssituasjon på mitt arbeidsområde | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 4 | 1,1% | 10 | 1,5% | 3 | ,4% | 30 | 7,1% | 9 | 1,6% | 8 | 2,3% | 11 | 1,8% | | |
| 2 Ganske uenig | 9 | 2,4% | 29 | 4,3% | 4 | ,5% | 73 | 17,3% | 41 | 7,3% | 28 | 8,0% | 41 | 6,9% | | |
| 3 Verken enig eller uenig | 28 | 7,4% | 54 | 8,0% | 8 | 1,0% | 67 | 15,9% | 122 | 21,6% | 71 | 20,3% | 72 | 12,1% | | |
| 4 Ganske enig | 134 | 35,5% | 321 | 47,8% | 130 | 16,1% | 169 | 40,1% | 234 | 41,5% | 124 | 35,4% | 214 | 35,9% | | |
| 5 Helt enig | 202 | 53,6% | 257 | 38,3% | 663 | 82,1% | 82 | 19,5% | 158 | 28,0% | 119 | 34,0% | 258 | 43,3% | | |
| Total | 377 | 100,0% | 671 | 100,0% | 808 | 100,0% | 421 | 100,0% | 564 | 100,0% | 350 | 100,0% | 596 | 100,0% | | |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|
| | 18 Lederne i organisasjonen drøfter ofte sikkerhetsspørsmål med de ansatte | | 18 Lederne i organisasjonen drøfter ofte sikkerhetsspørsmål med de ansatte | | 18 Lederne i organisasjonen drøfter ofte sikkerhetsspørsmål med de ansatte | | 18 Lederne i organisasjonen drøfter ofte sikkerhetsspørsmål med de ansatte | | 18 Lederne i organisasjonen drøfter ofte sikkerhetsspørsmål med de ansatte | | 18 Lederne i organisasjonen drøfter ofte sikkerhetsspørsmål med de ansatte | | 18 Lederne i organisasjonen drøfter ofte sikkerhetsspørsmål med de ansatte | | 18 Lederne i organisasjonen drøfter ofte sikkerhetsspørsmål med de ansatte | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 9 | 2,4% | 74 | 11,1% | 111 | 13,8% | 84 | 20,0% | 68 | 12,0% | 32 | 9,1% | 70 | 11,7% | 4 | 5,0% |
| 2 Ganske uenig | 23 | 6,1% | 165 | 24,7% | 153 | 19,0% | 116 | 27,6% | 152 | 26,9% | 91 | 25,8% | 147 | 24,5% | 14 | 17,5% |
| 3 Verken enig eller uenig | 62 | 16,4% | 208 | 31,2% | 230 | 28,6% | 109 | 26,0% | 195 | 34,5% | 106 | 30,0% | 171 | 28,5% | 27 | 33,8% |
| 4 Ganske enig | 174 | 46,2% | 172 | 25,8% | 207 | 25,7% | 87 | 20,7% | 126 | 22,3% | 87 | 24,6% | 154 | 25,7% | 27 | 33,8% |
| 5 Helt enig | 109 | 28,9% | 48 | 7,2% | 104 | 12,9% | 24 | 5,7% | 25 | 4,4% | 37 | 10,5% | 58 | 9,7% | 8 | 10,0% |
| Total | 377 | 100,0% | 667 | 100,0% | 805 | 100,0% | 420 | 100,0% | 566 | 100,0% | 353 | 100,0% | 600 | 100,0% | 80 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|
| | 19 De ansatte gjør alt de kan for å unngå uønskede hendelser og ulykker | | 19 De ansatte gjør alt de kan for å unngå uønskede hendelser og ulykker | | 19 De ansatte gjør alt de kan for å unngå uønskede hendelser og ulykker | | 19 De ansatte gjør alt de kan for å unngå uønskede hendelser og ulykker | | 19 De ansatte gjør alt de kan for å unngå uønskede hendelser og ulykker | | 19 De ansatte gjør alt de kan for å unngå uønskede hendelser og ulykker | | 19 De ansatte gjør alt de kan for å unngå uønskede hendelser og ulykker | | 19 De ansatte gjør alt de kan for å unngå uønskede hendelser og ulykker | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 2 | ,5% | 4 | ,6% | 3 | ,4% | 4 | ,9% | 3 | ,5% | 1 | ,3% | 8 | 1,3% | 1 | 1,3% |
| 2 Ganske uenig | 8 | 2,1% | 11 | 1,6% | 9 | 1,1% | 8 | 1,9% | 18 | 3,2% | 7 | 2,0% | 26 | 4,3% | | |
| 3 Verken enig eller uenig | 12 | 3,2% | 39 | 5,8% | 42 | 5,2% | 19 | 4,5% | 55 | 9,7% | 26 | 7,3% | 75 | 12,5% | 14 | 17,9% |
| 4 Ganske enig | 136 | 36,2% | 222 | 33,1% | 197 | 24,5% | 114 | 27,0% | 249 | 44,1% | 123 | 34,6% | 234 | 39,1% | 30 | 38,5% |
| 5 Helt enig | 218 | 58,0% | 393 | 58,7% | 552 | 68,7% | 277 | 65,6% | 240 | 42,5% | 199 | 55,9% | 256 | 42,7% | 33 | 42,3% |
| 6 | | | 1 | ,1% | | | | | | | | | | | | |
| Total | 376 | 100,0% | 670 | 100,0% | 803 | 100,0% | 422 | 100,0% | 565 | 100,0% | 356 | 100,0% | 599 | 100,0% | 78 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|
| | 20 Alle har nok av muligheter til å komme med forslag vedrørende sikkerhet | | 20 Alle har nok av muligheter til å komme med forslag vedrørende sikkerhet | | 20 Alle har nok av muligheter til å komme med forslag vedrørende sikkerhet | | 20 Alle har nok av muligheter til å komme med forslag vedrørende sikkerhet | | 20 Alle har nok av muligheter til å komme med forslag vedrørende sikkerhet | | 20 Alle har nok av muligheter til å komme med forslag vedrørende sikkerhet | | 20 Alle har nok av muligheter til å komme med forslag vedrørende sikkerhet | | 20 Alle har nok av muligheter til å komme med forslag vedrørende sikkerhet | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 3 | ,8% | 14 | 2,1% | 52 | 6,4% | 11 | 2,6% | 14 | 2,5% | 8 | 2,2% | 29 | 4,8% | 3 | 3,8% |
| 2 Ganske uenig | 9 | 2,4% | 63 | 9,4% | 91 | 11,3% | 49 | 11,6% | 46 | 8,1% | 34 | 9,6% | 58 | 9,7% | 6 | 7,5% |
| 3 Verken enig eller uenig | 29 | 7,7% | 166 | 24,8% | 199 | 24,7% | 81 | 19,2% | 132 | 23,4% | 75 | 21,1% | 156 | 26,0% | 14 | 17,5% |
| 4 Ganske enig | 136 | 36,2% | 269 | 40,1% | 271 | 33,6% | 167 | 39,7% | 207 | 36,6% | 129 | 36,2% | 212 | 35,4% | 32 | 40,0% |
| 5 Helt enig | 199 | 52,9% | 158 | 23,6% | 194 | 24,0% | 113 | 26,8% | 166 | 29,4% | 110 | 30,9% | 144 | 24,0% | 25 | 31,3% |
| Total | 376 | 100,0% | 670 | 100,0% | 807 | 100,0% | 421 | 100,0% | 565 | 100,0% | 356 | 100,0% | 599 | 100,0% | 80 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|
| | 21 Ansatte oppmuntrer hverandre til å arbeide på en sikker måte | | 21 Ansatte oppmuntrer hverandre til å arbeide på en sikker måte | | 21 Ansatte oppmuntrer hverandre til å arbeide på en sikker måte | | 21 Ansatte oppmuntrer hverandre til å arbeide på en sikker måte | | 21 Ansatte oppmuntrer hverandre til å arbeide på en sikker måte | | 21 Ansatte oppmuntrer hverandre til å arbeide på en sikker måte | | 21 Ansatte oppmuntrer hverandre til å arbeide på en sikker måte | | 21 Ansatte oppmuntrer hverandre til å arbeide på en sikker måte | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 2 | ,5% | 1 | ,1% | 5 | ,6% | 4 | 1,0% | 3 | ,5% | 4 | 1,1% | 13 | 2,2% | 2 | 2,6% |
| 2 Ganske uenig | 10 | 2,7% | 15 | 2,2% | 22 | 2,7% | 20 | 4,8% | 25 | 4,4% | 17 | 4,8% | 48 | 8,0% | 2 | 2,6% |
| 3 Verken enig eller uenig | 70 | 18,6% | 110 | 16,5% | 94 | 11,6% | 98 | 23,3% | 114 | 20,2% | 87 | 24,7% | 161 | 26,9% | 29 | 37,7% |
| 4 Ganske enig | 185 | 49,2% | 338 | 50,6% | 368 | 45,5% | 194 | 46,2% | 296 | 52,4% | 164 | 46,6% | 273 | 45,6% | 28 | 36,4% |
| 5 Helt enig | 109 | 29,0% | 204 | 30,5% | 319 | 39,5% | 104 | 24,8% | 127 | 22,5% | 80 | 22,7% | 104 | 17,4% | 16 | 20,8% |
| Total | 376 | 100,0% | 668 | 100,0% | 808 | 100,0% | 420 | 100,0% | 565 | 100,0% | 352 | 100,0% | 599 | 100,0% | 77 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|
| | 22 Lederne i organisasjonen er klar over de viktigste sikkerhetsproblemene ved virksomheten | | 22 Lederne i organisasjonen er klar over de viktigste sikkerhetsproblemene ved virksomheten | | 22 Lederne i organisasjonen er klar over de viktigste sikkerhetsproblemene ved virksomheten | | 22 Lederne i organisasjonen er klar over de viktigste sikkerhetsproblemene ved virksomheten | | 22 Lederne i organisasjonen er klar over de viktigste sikkerhetsproblemene ved virksomheten | | 22 Lederne i organisasjonen er klar over de viktigste sikkerhetsproblemene ved virksomheten | | 22 Lederne i organisasjonen er klar over de viktigste sikkerhetsproblemene ved virksomheten | | 22 Lederne i organisasjonen er klar over de viktigste sikkerhetsproblemene ved virksomheten | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 4 | 1,1% | 41 | 6,1% | 37 | 4,6% | 68 | 16,2% | 22 | 3,9% | 34 | 9,6% | 28 | 4,7% | 4 | 5,1% |
| 2 Ganske uenig | 14 | 3,7% | 98 | 14,6% | 63 | 7,9% | 98 | 23,3% | 61 | 10,9% | 45 | 12,7% | 62 | 10,4% | 8 | 10,1% |
| 3 Verken enig eller uenig | 47 | 12,4% | 185 | 27,7% | 236 | 29,5% | 113 | 26,8% | 186 | 33,2% | 87 | 24,6% | 143 | 23,9% | 29 | 36,7% |
| 4 Ganske enig | 142 | 37,6% | 263 | 39,3% | 283 | 35,4% | 116 | 27,6% | 221 | 39,4% | 128 | 36,3% | 244 | 40,8% | 28 | 35,4% |
| 5 Helt enig | 171 | 45,2% | 82 | 12,3% | 180 | 22,5% | 26 | 6,2% | 71 | 12,7% | 59 | 16,7% | 121 | 20,2% | 10 | 12,7% |
| Total | 378 | 100,0% | 669 | 100,0% | 799 | 100,0% | 421 | 100,0% | 561 | 100,0% | 353 | 100,0% | 598 | 100,0% | 79 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|
| | 23 Alle nyansatte får tilstrekkelig opplæring for de arbeidsoppgavene de skal gjøre | | 23 Alle nyansatte får tilstrekkelig opplæring for de arbeidsoppgavene de skal gjøre | | 23 Alle nyansatte får tilstrekkelig opplæring for de arbeidsoppgavene de skal gjøre | | 23 Alle nyansatte får tilstrekkelig opplæring for de arbeidsoppgavene de skal gjøre | | 23 Alle nyansatte får tilstrekkelig opplæring for de arbeidsoppgavene de skal gjøre | | 23 Alle nyansatte får tilstrekkelig opplæring for de arbeidsoppgavene de skal gjøre | | 23 Alle nyansatte får tilstrekkelig opplæring for de arbeidsoppgavene de skal gjøre | | 23 Alle nyansatte får tilstrekkelig opplæring for de arbeidsoppgavene de skal gjøre | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 3 | ,8% | 2 | ,3% | 7 | ,9% | 9 | 2,1% | 40 | 7,1% | 9 | 2,5% | 52 | 8,7% | 5 | 6,2% |
| 2 Ganske uenig | 19 | 5,0% | 21 | 3,1% | 20 | 2,5% | 39 | 9,3% | 88 | 15,6% | 53 | 14,9% | 109 | 18,3% | 13 | 16,0% |
| 3 Verken enig eller uenig | 43 | 11,4% | 90 | 13,5% | 52 | 6,5% | 59 | 14,1% | 186 | 33,0% | 91 | 25,6% | 152 | 25,5% | 15 | 18,5% |
| 4 Ganske enig | 174 | 46,2% | 329 | 49,2% | 270 | 33,7% | 206 | 49,2% | 195 | 34,6% | 149 | 42,0% | 186 | 31,2% | 36 | 44,4% |
| 5 Helt enig | 138 | 36,6% | 227 | 33,9% | 451 | 56,2% | 106 | 25,3% | 54 | 9,6% | 53 | 14,9% | 97 | 16,3% | 12 | 14,8% |
| 6 | | | | | 2 | ,2% | | | | | | | | | | |
| Total | 377 | 100,0% | 669 | 100,0% | 802 | 100,0% | 419 | 100,0% | 563 | 100,0% | 355 | 100,0% | 596 | 100,0% | 81 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|
| | 24 Lederne i organisasjonen gir ofte ros til arbeidstakere som arbeider på en sikker måte | | 24 Lederne i organisasjonen gir ofte ros til arbeidstakere som arbeider på en sikker måte | | 24 Lederne i organisasjonen gir ofte ros til arbeidstakere som arbeider på en sikker måte | | 24 Lederne i organisasjonen gir ofte ros til arbeidstakere som arbeider på en sikker måte | | 24 Lederne i organisasjonen gir ofte ros til arbeidstakere som arbeider på en sikker måte | | 24 Lederne i organisasjonen gir ofte ros til arbeidstakere som arbeider på en sikker måte | | 24 Lederne i organisasjonen gir ofte ros til arbeidstakere som arbeider på en sikker måte | | 24 Lederne i organisasjonen gir ofte ros til arbeidstakere som arbeider på en sikker måte | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 15 | 4,0% | 145 | 21,6% | 203 | 25,2% | 115 | 27,3% | 139 | 24,6% | 50 | 14,2% | 115 | 19,2% | | |
| 2 Ganske uenig | 43 | 11,4% | 203 | 30,3% | 203 | 25,2% | 136 | 32,2% | 175 | 31,0% | 89 | 25,3% | 165 | 27,5% | | |
| 3 Verken enig eller uenig | 139 | 36,9% | 211 | 31,5% | 253 | 31,4% | 113 | 26,8% | 179 | 31,7% | 123 | 34,9% | 190 | 31,7% | | |
| 4 Ganske enig | 137 | 36,3% | 94 | 14,0% | 109 | 13,5% | 49 | 11,6% | 62 | 11,0% | 76 | 21,6% | 102 | 17,0% | | |
| 5 Helt enig | 43 | 11,4% | 17 | 2,5% | 37 | 4,6% | 9 | 2,1% | 10 | 1,8% | 14 | 4,0% | 27 | 4,5% | | |
| Total | 377 | 100,0% | 670 | 100,0% | 805 | 100,0% | 422 | 100,0% | 565 | 100,0% | 352 | 100,0% | 599 | 100,0% | | |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|
| | 25 Alle blir informert om enhver endring som kan påvirke sikkerheten | | 25 Alle blir informert om enhver endring som kan påvirke sikkerheten | | 25 Alle blir informert om enhver endring som kan påvirke sikkerheten | | 25 Alle blir informert om enhver endring som kan påvirke sikkerheten | | 25 Alle blir informert om enhver endring som kan påvirke sikkerheten | | 25 Alle blir informert om enhver endring som kan påvirke sikkerheten | | 25 Alle blir informert om enhver endring som kan påvirke sikkerheten | | 25 Alle blir informert om enhver endring som kan påvirke sikkerheten | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 9 | 2,4% | 29 | 4,4% | 20 | 2,5% | 28 | 6,7% | 29 | 5,1% | 25 | 7,1% | 40 | 6,7% | 9 | 11,7% |
| 2 Ganske uenig | 18 | 4,8% | 91 | 13,7% | 57 | 7,1% | 98 | 23,4% | 112 | 19,9% | 52 | 14,8% | 103 | 17,2% | 14 | 18,2% |
| 3 Verken enig eller uenig | 66 | 17,5% | 197 | 29,6% | 114 | 14,3% | 113 | 27,0% | 187 | 33,2% | 116 | 33,0% | 179 | 29,9% | 32 | 41,6% |
| 4 Ganske enig | 174 | 46,0% | 261 | 39,2% | 296 | 37,0% | 139 | 33,3% | 178 | 31,6% | 110 | 31,3% | 195 | 32,6% | 16 | 20,8% |
| 5 Helt enig | 111 | 29,4% | 88 | 13,2% | 312 | 39,0% | 40 | 9,6% | 58 | 10,3% | 48 | 13,7% | 81 | 13,5% | 6 | 7,8% |
| Total | 378 | 100,0% | 666 | 100,0% | 799 | 100,0% | 418 | 100,0% | 564 | 100,0% | 351 | 100,0% | 598 | 100,0% | 77 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|
| | 26 Alle sikkerhetsprose dyrer blir fulgt | | 26 Alle sikkerhetsprose dyrer blir fulgt | | 26 Alle sikkerhetsprose dyrer blir fulgt | | 26 Alle sikkerhetsprose dyrer blir fulgt | | 26 Alle sikkerhetsprose dyrer blir fulgt | | 26 Alle sikkerhetsprose dyrer blir fulgt | | 26 Alle sikkerhetsprose dyrer blir fulgt | | 26 Alle sikkerhetsprose dyrer blir fulgt | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 7 | 1,9% | 9 | 1,3% | 14 | 1,7% | 13 | 3,1% | 19 | 3,4% | 9 | 2,5% | 53 | 8,9% | 4 | 5,3% |
| 2 Ganske uenig | 17 | 4,5% | 27 | 4,0% | 45 | 5,6% | 51 | 12,1% | 81 | 14,4% | 23 | 6,5% | 98 | 16,5% | 4 | 5,3% |
| 3 Verken enig eller uenig | 55 | 14,6% | 98 | 14,6% | 89 | 11,0% | 108 | 25,7% | 169 | 30,0% | 95 | 26,9% | 152 | 25,5% | 37 | 49,3% |
| 4 Ganske enig | 196 | 52,1% | 384 | 57,4% | 383 | 47,5% | 205 | 48,7% | 237 | 42,1% | 161 | 45,6% | 215 | 36,1% | 24 | 32,0% |
| 5 Helt enig | 101 | 26,9% | 151 | 22,6% | 276 | 34,2% | 44 | 10,5% | 57 | 10,1% | 65 | 18,4% | 77 | 12,9% | 6 | 8,0% |
| Total | 376 | 100,0% | 669 | 100,0% | 807 | 100,0% | 421 | 100,0% | 563 | 100,0% | 353 | 100,0% | 595 | 100,0% | 75 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|
| | 27 Sikkerheten i min organisasjon er bedre enn i andre tilsvarende organisasjoner | | 27 Sikkerheten i min organisasjon er bedre enn i andre tilsvarende organisasjoner | | 27 Sikkerheten i min organisasjon er bedre enn i andre tilsvarende organisasjoner | | 27 Sikkerheten i min organisasjon er bedre enn i andre tilsvarende organisasjoner | | 27 Sikkerheten i min organisasjon er bedre enn i andre tilsvarende organisasjoner | | 27 Sikkerheten i min organisasjon er bedre enn i andre tilsvarende organisasjoner | | 27 Sikkerheten i min organisasjon er bedre enn i andre tilsvarende organisasjoner | | 27 Sikkerheten i min organisasjon er bedre enn i andre tilsvarende organisasjoner | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 3 | ,8% | 14 | 2,1% | 13 | 1,6% | 36 | 8,7% | 18 | 3,3% | 8 | 2,3% | 27 | 4,5% | | |
| 2 Ganske uenig | 7 | 1,9% | 34 | 5,1% | 25 | 3,1% | 40 | 9,6% | 34 | 6,2% | 24 | 6,8% | 49 | 8,2% | | |
| 3 Verken enig eller uenig | 181 | 48,4% | 351 | 52,9% | 371 | 46,7% | 252 | 60,7% | 346 | 62,8% | 210 | 59,7% | 334 | 55,9% | | |
| 4 Ganske enig | 115 | 30,7% | 194 | 29,3% | 215 | 27,0% | 64 | 15,4% | 112 | 20,3% | 78 | 22,2% | 136 | 22,8% | | |
| 5 Helt enig | 68 | 18,2% | 70 | 10,6% | 171 | 21,5% | 23 | 5,5% | 41 | 7,4% | 32 | 9,1% | 51 | 8,5% | | |
| Total | 374 | 100,0% | 663 | 100,0% | 795 | 100,0% | 415 | 100,0% | 551 | 100,0% | 352 | 100,0% | 597 | 100,0% | | |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|
| | 28 Lederne i organisasjonen gjør alt de kan for å unngå ulykker | | 28 Lederne i organisasjonen gjør alt de kan for å unngå ulykker | | 28 Lederne i organisasjonen gjør alt de kan for å unngå ulykker | | 28 Lederne i organisasjonen gjør alt de kan for å unngå ulykker | | 28 Lederne i organisasjonen gjør alt de kan for å unngå ulykker | | 28 Lederne i organisasjonen gjør alt de kan for å unngå ulykker | | 28 Lederne i organisasjonen gjør alt de kan for å unngå ulykker | | 28 Lederne i organisasjonen gjør alt de kan for å unngå ulykker | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 6 | 1,6% | 38 | 5,7% | 23 | 2,9% | 71 | 16,9% | 23 | 4,1% | 26 | 7,4% | 29 | 4,9% | | |
| 2 Ganske uenig | 12 | 3,2% | 81 | 12,1% | 45 | 5,6% | 93 | 22,1% | 90 | 16,0% | 45 | 12,8% | 77 | 12,9% | | |
| 3 Verken enig eller uenig | 37 | 9,8% | 186 | 27,8% | 195 | 24,2% | 138 | 32,9% | 217 | 38,7% | 90 | 25,6% | 188 | 31,5% | | |
| 4 Ganske enig | 141 | 37,3% | 263 | 39,4% | 280 | 34,7% | 83 | 19,8% | 182 | 32,4% | 126 | 35,9% | 193 | 32,3% | | |
| 5 Helt enig | 182 | 48,1% | 100 | 15,0% | 264 | 32,7% | 35 | 8,3% | 49 | 8,7% | 64 | 18,2% | 110 | 18,4% | | |
| Total | 378 | 100,0% | 668 | 100,0% | 807 | 100,0% | 420 | 100,0% | 561 | 100,0% | 351 | 100,0% | 597 | 100,0% | | |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|
| | 29 De som gransker ulykker og hendelser i min organisasjon forsøker å finne de reelle årsakene bak ulykker/hendelser | | 29 De som gransker ulykker og hendelser i min organisasjon forsøker å finne de reelle årsakene bak ulykker/hendelser | | 29 De som gransker ulykker og hendelser i min organisasjon forsøker å finne de reelle årsakene bak ulykker/hendelser | | 29 De som gransker ulykker og hendelser i min organisasjon forsøker å finne de reelle årsakene bak ulykker/hendelser | | 29 De som gransker ulykker og hendelser i min organisasjon forsøker å finne de reelle årsakene bak ulykker/hendelser | | 29 De som gransker ulykker og hendelser i min organisasjon forsøker å finne de reelle årsakene bak ulykker/hendelser | | 29 De som gransker ulykker og hendelser i min organisasjon forsøker å finne de reelle årsakene bak ulykker/hendelser | | 29 De som gransker ulykker og hendelser i min organisasjon forsøker å finne de reelle årsakene bak ulykker/hendelser | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 5 | 1,3% | 9 | 1,4% | 5 | ,6% | 5 | 1,2% | 22 | 3,9% | 6 | 1,7% | 12 | 2,0% | 2 | 2,7% |
| 2 Ganske uenig | 9 | 2,4% | 32 | 4,8% | 14 | 1,8% | 29 | 6,9% | 72 | 12,8% | 18 | 5,2% | 50 | 8,5% | 2 | 2,7% |
| 3 Verken enig eller uenig | 23 | 6,1% | 96 | 14,4% | 213 | 27,0% | 96 | 22,9% | 140 | 24,8% | 79 | 22,6% | 218 | 36,9% | 20 | 26,7% |
| 4 Ganske enig | 94 | 25,1% | 266 | 39,9% | 253 | 32,0% | 159 | 37,9% | 205 | 36,3% | 134 | 38,4% | 191 | 32,3% | 30 | 40,0% |
| 5 Helt enig | 244 | 65,1% | 263 | 39,5% | 305 | 38,6% | 130 | 31,0% | 125 | 22,2% | 112 | 32,1% | 120 | 20,3% | 21 | 28,0% |
| Total | 375 | 100,0% | 666 | 100,0% | 790 | 100,0% | 419 | 100,0% | 564 | 100,0% | 349 | 100,0% | 591 | 100,0% | 75 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|
| | 30 Lederne oppdager eventuelle arbeidstakere som ikke jobber på en sikker måte | | 30 Lederne oppdager eventuelle arbeidstakere som ikke jobber på en sikker måte | | 30 Lederne oppdager eventuelle arbeidstakere som ikke jobber på en sikker måte | | 30 Lederne oppdager eventuelle arbeidstakere som ikke jobber på en sikker måte | | 30 Lederne oppdager eventuelle arbeidstakere som ikke jobber på en sikker måte | | 30 Lederne oppdager eventuelle arbeidstakere som ikke jobber på en sikker måte | | 30 Lederne oppdager eventuelle arbeidstakere som ikke jobber på en sikker måte | | 30 Lederne oppdager eventuelle arbeidstakere som ikke jobber på en sikker måte | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 5 | 1,3% | 20 | 3,0% | 86 | 10,7% | 66 | 15,8% | 63 | 11,2% | 19 | 5,4% | 63 | 10,6% | 1 | 1,3% |
| 2 Ganske uenig | 30 | 8,1% | 91 | 13,7% | 157 | 19,6% | 131 | 31,3% | 150 | 26,6% | 74 | 21,2% | 148 | 24,9% | 8 | 10,4% |
| 3 Verken enig eller uenig | 91 | 24,5% | 291 | 43,8% | 323 | 40,3% | 150 | 35,9% | 232 | 41,2% | 148 | 42,4% | 226 | 38,0% | 49 | 63,6% |
| 4 Ganske enig | 184 | 49,5% | 233 | 35,0% | 195 | 24,3% | 64 | 15,3% | 104 | 18,5% | 93 | 26,6% | 130 | 21,8% | 16 | 20,8% |
| 5 Helt enig | 62 | 16,7% | 30 | 4,5% | 40 | 5,0% | 7 | 1,7% | 14 | 2,5% | 15 | 4,3% | 28 | 4,7% | 3 | 3,9% |
| Total | 372 | 100,0% | 665 | 100,0% | 801 | 100,0% | 418 | 100,0% | 563 | 100,0% | 349 | 100,0% | 595 | 100,0% | 77 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|
| | 31 Alle feil og mangler som blir rapportert blir utbedret i løpet av kort tid | | 31 Alle feil og mangler som blir rapportert blir utbedret i løpet av kort tid | | 31 Alle feil og mangler som blir rapportert blir utbedret i løpet av kort tid | | 31 Alle feil og mangler som blir rapportert blir utbedret i løpet av kort tid | | 31 Alle feil og mangler som blir rapportert blir utbedret i løpet av kort tid | | 31 Alle feil og mangler som blir rapportert blir utbedret i løpet av kort tid | | 31 Alle feil og mangler som blir rapportert blir utbedret i løpet av kort tid | | 31 Alle feil og mangler som blir rapportert blir utbedret i løpet av kort tid | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 7 | 1,9% | 49 | 7,3% | 87 | 10,8% | 105 | 25,0% | 47 | 8,3% | 38 | 10,7% | 110 | 18,4% | 8 | 10,5% |
| 2 Ganske uenig | 34 | 9,1% | 169 | 25,3% | 199 | 24,8% | 156 | 37,1% | 139 | 24,6% | 65 | 18,4% | 149 | 24,9% | 16 | 21,1% |
| 3 Verken enig eller uenig | 76 | 20,4% | 224 | 33,6% | 203 | 25,3% | 103 | 24,5% | 189 | 33,5% | 97 | 27,4% | 169 | 28,3% | 34 | 44,7% |
| 4 Ganske enig | 174 | 46,8% | 201 | 30,1% | 231 | 28,8% | 51 | 12,1% | 146 | 25,8% | 125 | 35,3% | 137 | 22,9% | 15 | 19,7% |
| 5 Helt enig | 81 | 21,8% | 24 | 3,6% | 82 | 10,2% | 5 | 1,2% | 44 | 7,8% | 29 | 8,2% | 33 | 5,5% | 3 | 3,9% |
| Total | 372 | 100,0% | 667 | 100,0% | 802 | 100,0% | 420 | 100,0% | 565 | 100,0% | 354 | 100,0% | 598 | 100,0% | 76 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|
| | 32 Det finnes prosedyrer på min arbeidsplass slik at jeg kan rapportere om sikkerhetsmessige mangler eller avvik | | 32 Det finnes prosedyrer på min arbeidsplass slik at jeg kan rapportere om sikkerhetsmessige mangler eller avvik | | 32 Det finnes prosedyrer på min arbeidsplass slik at jeg kan rapportere om sikkerhetsmessige mangler eller avvik | | 32 Det finnes prosedyrer på min arbeidsplass slik at jeg kan rapportere om sikkerhetsmessige mangler eller avvik | | 32 Det finnes prosedyrer på min arbeidsplass slik at jeg kan rapportere om sikkerhetsmessige mangler eller avvik | | 32 Det finnes prosedyrer på min arbeidsplass slik at jeg kan rapportere om sikkerhetsmessige mangler eller avvik | | 32 Det finnes prosedyrer på min arbeidsplass slik at jeg kan rapportere om sikkerhetsmessige mangler eller avvik | | 32 Det finnes prosedyrer på min arbeidsplass slik at jeg kan rapportere om sikkerhetsmessige mangler eller avvik | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 1 | ,3% | | | 2 | ,2% | | | 4 | ,7% | 4 | 1,1% | 8 | 1,3% | 4 | 5,0% |
| 2 Ganske uenig | 2 | ,5% | 8 | 1,2% | 12 | 1,5% | 3 | ,7% | 8 | 1,4% | 14 | 4,0% | 18 | 3,0% | 12 | 15,0% |
| 3 Verken enig eller uenig | 9 | 2,4% | 31 | 4,6% | 44 | 5,5% | 22 | 5,2% | 33 | 5,8% | 23 | 6,5% | 48 | 8,0% | 15 | 18,8% |
| 4 Ganske enig | 67 | 17,7% | 245 | 36,5% | 227 | 28,1% | 159 | 37,8% | 204 | 36,0% | 117 | 33,1% | 235 | 39,4% | 33 | 41,3% |
| 5 Helt enig | 299 | 79,1% | 387 | 57,7% | 522 | 64,7% | 237 | 56,3% | 317 | 56,0% | 196 | 55,4% | 288 | 48,2% | 16 | 20,0% |
| Total | 378 | 100,0% | 671 | 100,0% | 807 | 100,0% | 421 | 100,0% | 566 | 100,0% | 354 | 100,0% | 597 | 100,0% | 80 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|
| | 33 Lederne stanser farlige aktiviteter og operasjoner | | 33 Lederne stanser farlige aktiviteter og operasjoner | | 33 Lederne stanser farlige aktiviteter og operasjoner | | 33 Lederne stanser farlige aktiviteter og operasjoner | | 33 Lederne stanser farlige aktiviteter og operasjoner | | 33 Lederne stanser farlige aktiviteter og operasjoner | | 33 Lederne stanser farlige aktiviteter og operasjoner | | 33 Lederne stanser farlige aktiviteter og operasjoner | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 4 | 1,1% | 16 | 2,4% | 29 | 3,6% | 30 | 7,1% | 30 | 5,3% | 11 | 3,2% | 31 | 5,2% | | |
| 2 Ganske uenig | 12 | 3,2% | 50 | 7,5% | 51 | 6,4% | 74 | 17,6% | 72 | 12,8% | 28 | 8,0% | 70 | 11,8% | | |
| 3 Verken enig eller uenig | 38 | 10,1% | 165 | 24,7% | 240 | 30,2% | 165 | 39,3% | 213 | 37,8% | 113 | 32,4% | 218 | 36,9% | | |
| 4 Ganske enig | 143 | 37,9% | 304 | 45,5% | 256 | 32,2% | 118 | 28,1% | 188 | 33,3% | 123 | 35,2% | 180 | 30,5% | | |
| 5 Helt enig | 180 | 47,7% | 133 | 19,9% | 220 | 27,6% | 33 | 7,9% | 61 | 10,8% | 74 | 21,2% | 92 | 15,6% | | |
| Total | 377 | 100,0% | 668 | 100,0% | 796 | 100,0% | 420 | 100,0% | 564 | 100,0% | 349 | 100,0% | 591 | 100,0% | | |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakkjetjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|
| | 34 Etter at en ulykke eller et uhell har skjedd blir det tatt forholdsregler slik at dette ikke skal skje igjen | | 34 Etter at en ulykke eller et uhell har skjedd blir det tatt forholdsregler slik at dette ikke skal skje igjen | | 34 Etter at en ulykke eller et uhell har skjedd blir det tatt forholdsregler slik at dette ikke skal skje igjen | | 34 Etter at en ulykke eller et uhell har skjedd blir det tatt forholdsregler slik at dette ikke skal skje igjen | | 34 Etter at en ulykke eller et uhell har skjedd blir det tatt forholdsregler slik at dette ikke skal skje igjen | | 34 Etter at en ulykke eller et uhell har skjedd blir det tatt forholdsregler slik at dette ikke skal skje igjen | | 34 Etter at en ulykke eller et uhell har skjedd blir det tatt forholdsregler slik at dette ikke skal skje igjen | | 34 Etter at en ulykke eller et uhell har skjedd blir det tatt forholdsregler slik at dette ikke skal skje igjen | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 2 | ,5% | 3 | ,4% | 8 | 1,0% | 10 | 2,4% | 5 | ,9% | 4 | 1,2% | 13 | 2,2% | | |
| 2 Ganske uenig | 6 | 1,6% | 25 | 3,7% | 17 | 2,1% | 32 | 7,6% | 30 | 5,3% | 7 | 2,0% | 48 | 8,0% | 8 | 10,4% |
| 3 Verken enig eller uenig | 22 | 5,8% | 83 | 12,4% | 110 | 13,7% | 118 | 28,0% | 118 | 20,9% | 57 | 16,4% | 136 | 22,8% | 26 | 33,8% |
| 4 Ganske enig | 109 | 28,8% | 327 | 49,0% | 319 | 39,7% | 193 | 45,7% | 264 | 46,8% | 167 | 48,1% | 251 | 42,0% | 33 | 42,9% |
| 5 Helt enig | 239 | 63,2% | 230 | 34,4% | 350 | 43,5% | 69 | 16,4% | 147 | 26,1% | 112 | 32,3% | 149 | 25,0% | 10 | 13,0% |
| Total | 378 | 100,0% | 668 | 100,0% | 804 | 100,0% | 422 | 100,0% | 564 | 100,0% | 347 | 100,0% | 597 | 100,0% | 77 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakkjetjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|
| | 35 Alle får tilstrekkelig tilbakemeldinger om hvordan organisasjonen presterer mht sikkerhet | | 35 Alle får tilstrekkelig tilbakemeldinger om hvordan organisasjonen presterer mht sikkerhet | | 35 Alle får tilstrekkelig tilbakemeldinger om hvordan organisasjonen presterer mht sikkerhet | | 35 Alle får tilstrekkelig tilbakemeldinger om hvordan organisasjonen presterer mht sikkerhet | | 35 Alle får tilstrekkelig tilbakemeldinger om hvordan organisasjonen presterer mht sikkerhet | | 35 Alle får tilstrekkelig tilbakemeldinger om hvordan organisasjonen presterer mht sikkerhet | | 35 Alle får tilstrekkelig tilbakemeldinger om hvordan organisasjonen presterer mht sikkerhet | | 35 Alle får tilstrekkelig tilbakemeldinger om hvordan organisasjonen presterer mht sikkerhet | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 8 | 2,1% | 17 | 2,5% | 28 | 3,5% | 61 | 14,5% | 37 | 6,5% | 24 | 6,8% | 43 | 7,2% | | |
| 2 Ganske uenig | 26 | 6,9% | 65 | 9,7% | 71 | 8,8% | 125 | 29,7% | 90 | 15,9% | 69 | 19,5% | 98 | 16,4% | | |
| 3 Verken enig eller uenig | 88 | 23,3% | 176 | 26,3% | 200 | 24,9% | 159 | 37,8% | 214 | 37,8% | 114 | 32,3% | 206 | 34,6% | | |
| 4 Ganske enig | 155 | 41,0% | 290 | 43,3% | 306 | 38,1% | 66 | 15,7% | 181 | 32,0% | 110 | 31,2% | 173 | 29,0% | | |
| 5 Helt enig | 101 | 26,7% | 122 | 18,2% | 198 | 24,7% | 10 | 2,4% | 44 | 7,8% | 36 | 10,2% | 76 | 12,8% | | |
| Total | 378 | 100,0% | 670 | 100,0% | 803 | 100,0% | 421 | 100,0% | 566 | 100,0% | 353 | 100,0% | 596 | 100,0% | | |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|
| | 36 Lederne betrakter sikkerhet som svært viktig i alle arbeidsoperasjoner eller aktiviteter | | 36 Lederne betrakter sikkerhet som svært viktig i alle arbeidsoperasjoner eller aktiviteter | | 36 Lederne betrakter sikkerhet som svært viktig i alle arbeidsoperasjoner eller aktiviteter | | 36 Lederne betrakter sikkerhet som svært viktig i alle arbeidsoperasjoner eller aktiviteter | | 36 Lederne betrakter sikkerhet som svært viktig i alle arbeidsoperasjoner eller aktiviteter | | 36 Lederne betrakter sikkerhet som svært viktig i alle arbeidsoperasjoner eller aktiviteter | | 36 Lederne betrakter sikkerhet som svært viktig i alle arbeidsoperasjoner eller aktiviteter | | 36 Lederne betrakter sikkerhet som svært viktig i alle arbeidsoperasjoner eller aktiviteter | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 7 | 1,9% | 22 | 3,3% | 20 | 2,5% | 50 | 11,8% | 19 | 3,4% | 27 | 7,6% | 27 | 4,5% | 3 | 3,8% |
| 2 Ganske uenig | 9 | 2,4% | 53 | 7,9% | 57 | 7,1% | 91 | 21,6% | 62 | 11,0% | 39 | 11,0% | 64 | 10,7% | 5 | 6,4% |
| 3 Verken enig eller uenig | 25 | 6,6% | 140 | 21,0% | 124 | 15,4% | 117 | 27,7% | 200 | 35,3% | 72 | 20,4% | 165 | 27,5% | 20 | 25,6% |
| 4 Ganske enig | 118 | 31,2% | 282 | 42,2% | 254 | 31,5% | 102 | 24,2% | 203 | 35,9% | 131 | 37,1% | 212 | 35,4% | 35 | 44,9% |
| 5 Helt enig | 219 | 57,9% | 171 | 25,6% | 352 | 43,6% | 62 | 14,7% | 82 | 14,5% | 84 | 23,8% | 131 | 21,9% | 15 | 19,2% |
| Total | 378 | 100,0% | 668 | 100,0% | 807 | 100,0% | 422 | 100,0% | 566 | 100,0% | 353 | 100,0% | 599 | 100,0% | 78 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|
| | 37 Det gjennomføres regelmessig sikkerhetstilsyn eller - revisjon | | 37 Det gjennomføres regelmessig sikkerhetstilsyn eller - revisjon | | 37 Det gjennomføres regelmessig sikkerhetstilsyn eller - revisjon | | 37 Det gjennomføres regelmessig sikkerhetstilsyn eller - revisjon | | 37 Det gjennomføres regelmessig sikkerhetstilsyn eller - revisjon | | 37 Det gjennomføres regelmessig sikkerhetstilsyn eller - revisjon | | 37 Det gjennomføres regelmessig sikkerhetstilsyn eller - revisjon | | 37 Det gjennomføres regelmessig sikkerhetstilsyn eller - revisjon | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | | | 6 | ,9% | 4 | ,5% | 22 | 5,3% | 8 | 1,4% | 10 | 2,9% | 25 | 4,2% | 12 | 15,2% |
| 2 Ganske uenig | 7 | 1,9% | 30 | 4,5% | 17 | 2,1% | 49 | 11,7% | 29 | 5,2% | 31 | 8,9% | 66 | 11,1% | 18 | 22,8% |
| 3 Verken enig eller uenig | 25 | 6,6% | 164 | 24,7% | 144 | 18,1% | 144 | 34,4% | 94 | 16,7% | 70 | 20,0% | 182 | 30,6% | 18 | 22,8% |
| 4 Ganske enig | 85 | 22,6% | 269 | 40,5% | 264 | 33,1% | 143 | 34,2% | 197 | 35,1% | 115 | 32,9% | 204 | 34,3% | 16 | 20,3% |
| 5 Helt enig | 259 | 68,9% | 196 | 29,5% | 368 | 46,2% | 60 | 14,4% | 234 | 41,6% | 124 | 35,4% | 117 | 19,7% | 15 | 19,0% |
| Total | 376 | 100,0% | 665 | 100,0% | 797 | 100,0% | 418 | 100,0% | 562 | 100,0% | 350 | 100,0% | 594 | 100,0% | 79 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|
| | 38 Sikkerheten i denne organisasjonen er generelt godt ivaretatt | | 38 Sikkerheten i denne organisasjonen er generelt godt ivaretatt | | 38 Sikkerheten i denne organisasjonen er generelt godt ivaretatt | | 38 Sikkerheten i denne organisasjonen er generelt godt ivaretatt | | 38 Sikkerheten i denne organisasjonen er generelt godt ivaretatt | | 38 Sikkerheten i denne organisasjonen er generelt godt ivaretatt | | 38 Sikkerheten i denne organisasjonen er generelt godt ivaretatt | | 38 Sikkerheten i denne organisasjonen er generelt godt ivaretatt | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 1 | ,3% | 3 | ,4% | 5 | ,6% | 21 | 5,0% | 1 | ,2% | 10 | 2,9% | 22 | 3,7% | 2 | 2,6% |
| 2 Ganske uenig | 6 | 1,6% | 26 | 3,9% | 17 | 2,1% | 52 | 12,4% | 34 | 6,0% | 24 | 6,9% | 59 | 9,9% | 4 | 5,3% |
| 3 Verken enig eller uenig | 22 | 5,9% | 85 | 12,7% | 79 | 9,8% | 123 | 29,4% | 117 | 20,8% | 64 | 18,4% | 145 | 24,3% | 30 | 39,5% |
| 4 Ganske enig | 122 | 32,4% | 354 | 53,1% | 295 | 36,6% | 169 | 40,4% | 293 | 52,0% | 163 | 46,8% | 260 | 43,6% | 28 | 36,8% |
| 5 Helt enig | 225 | 59,8% | 199 | 29,8% | 411 | 50,9% | 53 | 12,7% | 118 | 21,0% | 87 | 25,0% | 111 | 18,6% | 12 | 15,8% |
| Total | 376 | 100,0% | 667 | 100,0% | 807 | 100,0% | 418 | 100,0% | 563 | 100,0% | 348 | 100,0% | 597 | 100,0% | 76 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|
| | 39 Ansatte rapporterer vanligvis om alle farlige arbeidsoperasjoner eller aktiviteter som de ser | | 39 Ansatte rapporterer vanligvis om alle farlige arbeidsoperasjoner eller aktiviteter som de ser | | 39 Ansatte rapporterer vanligvis om alle farlige arbeidsoperasjoner eller aktiviteter som de ser | | 39 Ansatte rapporterer vanligvis om alle farlige arbeidsoperasjoner eller aktiviteter som de ser | | 39 Ansatte rapporterer vanligvis om alle farlige arbeidsoperasjoner eller aktiviteter som de ser | | 39 Ansatte rapporterer vanligvis om alle farlige arbeidsoperasjoner eller aktiviteter som de ser | | 39 Ansatte rapporterer vanligvis om alle farlige arbeidsoperasjoner eller aktiviteter som de ser | | 39 Ansatte rapporterer vanligvis om alle farlige arbeidsoperasjoner eller aktiviteter som de ser | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | | | 6 | ,9% | 8 | 1,0% | 17 | 4,0% | 15 | 2,7% | 5 | 1,4% | 18 | 3,0% | 3 | 4,0% |
| 2 Ganske uenig | 17 | 4,5% | 63 | 9,5% | 45 | 5,6% | 60 | 14,3% | 68 | 12,1% | 21 | 6,0% | 66 | 11,0% | 5 | 6,7% |
| 3 Verken enig eller uenig | 65 | 17,3% | 155 | 23,3% | 97 | 12,1% | 103 | 24,5% | 165 | 29,4% | 94 | 26,9% | 156 | 26,1% | 31 | 41,3% |
| 4 Ganske enig | 178 | 47,5% | 334 | 50,2% | 346 | 43,0% | 181 | 43,0% | 234 | 41,7% | 168 | 48,0% | 251 | 42,0% | 29 | 38,7% |
| 5 Helt enig | 115 | 30,7% | 108 | 16,2% | 307 | 38,2% | 60 | 14,3% | 79 | 14,1% | 62 | 17,7% | 107 | 17,9% | 7 | 9,3% |
| 6 | | | | | 1 | ,1% | | | | | | | | | | |
| Total | 375 | 100,0% | 666 | 100,0% | 804 | 100,0% | 421 | 100,0% | 561 | 100,0% | 350 | 100,0% | 598 | 100,0% | 75 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|
| | 40 Alle jobber blir analysert for å identifisere risikopotensialet før jobben iverksettes | | 40 Alle jobber blir analysert for å identifisere risikopotensialet før jobben iverksettes | | 40 Alle jobber blir analysert for å identifisere risikopotensialet før jobben iverksettes | | 40 Alle jobber blir analysert for å identifisere risikopotensialet før jobben iverksettes | | 40 Alle jobber blir analysert for å identifisere risikopotensialet før jobben iverksettes | | 40 Alle jobber blir analysert for å identifisere risikopotensialet før jobben iverksettes | | 40 Alle jobber blir analysert for å identifisere risikopotensialet før jobben iverksettes | | 40 Alle jobber blir analysert for å identifisere risikopotensialet før jobben iverksettes | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 6 | 1,6% | 18 | 2,7% | 16 | 2,0% | 76 | 18,2% | 62 | 11,0% | 23 | 6,7% | 66 | 11,1% | | |
| 2 Ganske uenig | 28 | 7,5% | 54 | 8,2% | 55 | 7,0% | 115 | 27,6% | 138 | 24,5% | 61 | 17,8% | 139 | 23,5% | | |
| 3 Verken enig eller uenig | 129 | 34,6% | 294 | 44,7% | 366 | 46,3% | 142 | 34,1% | 223 | 39,6% | 124 | 36,3% | 222 | 37,5% | | |
| 4 Ganske enig | 151 | 40,5% | 224 | 34,0% | 236 | 29,9% | 71 | 17,0% | 109 | 19,4% | 104 | 30,4% | 134 | 22,6% | | |
| 5 Helt enig | 59 | 15,8% | 68 | 10,3% | 117 | 14,8% | 13 | 3,1% | 31 | 5,5% | 30 | 8,8% | 31 | 5,2% | | |
| Total | 373 | 100,0% | 658 | 100,0% | 790 | 100,0% | 417 | 100,0% | 563 | 100,0% | 342 | 100,0% | 592 | 100,0% | | |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|
| | 41 Alle arbeidsoppgaver er beskrevet i prosedyrer | | 41 Alle arbeidsoppgaver er beskrevet i prosedyrer | | 41 Alle arbeidsoppgaver er beskrevet i prosedyrer | | 41 Alle arbeidsoppgaver er beskrevet i prosedyrer | | 41 Alle arbeidsoppgaver er beskrevet i prosedyrer | | 41 Alle arbeidsoppgaver er beskrevet i prosedyrer | | 41 Alle arbeidsoppgaver er beskrevet i prosedyrer | | 41 Alle arbeidsoppgaver er beskrevet i prosedyrer | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 1 | ,3% | 3 | ,4% | 7 | ,9% | 13 | 3,1% | 10 | 1,8% | 17 | 4,8% | 33 | 5,5% | 9 | 11,3% |
| 2 Ganske uenig | 12 | 3,2% | 14 | 2,1% | 17 | 2,1% | 50 | 11,9% | 41 | 7,3% | 43 | 12,2% | 79 | 13,3% | 23 | 28,8% |
| 3 Verken enig eller uenig | 48 | 12,7% | 64 | 9,6% | 40 | 5,0% | 108 | 25,7% | 66 | 11,7% | 74 | 21,0% | 140 | 23,5% | 19 | 23,8% |
| 4 Ganske enig | 157 | 41,6% | 366 | 54,8% | 281 | 35,0% | 203 | 48,3% | 242 | 43,0% | 141 | 40,1% | 193 | 32,4% | 21 | 26,3% |
| 5 Helt enig | 159 | 42,2% | 221 | 33,1% | 458 | 57,0% | 46 | 11,0% | 204 | 36,2% | 77 | 21,9% | 150 | 25,2% | 8 | 10,0% |
| Total | 377 | 100,0% | 668 | 100,0% | 803 | 100,0% | 420 | 100,0% | 563 | 100,0% | 352 | 100,0% | 595 | 100,0% | 80 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|
| | 42 Alle prosedyrer beskriver jobben slik den faktisk gjøres | | 42 Alle prosedyrer beskriver jobben slik den faktisk gjøres | | 42 Alle prosedyrer beskriver jobben slik den faktisk gjøres | | 42 Alle prosedyrer beskriver jobben slik den faktisk gjøres | | 42 Alle prosedyrer beskriver jobben slik den faktisk gjøres | | 42 Alle prosedyrer beskriver jobben slik den faktisk gjøres | | 42 Alle prosedyrer beskriver jobben slik den faktisk gjøres | | 42 Alle prosedyrer beskriver jobben slik den faktisk gjøres | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 4 | 1,1% | 7 | 1,0% | 13 | 1,6% | 25 | 5,9% | 32 | 5,7% | 20 | 5,7% | 57 | 9,6% | 8 | 10,3% |
| 2 Ganske uenig | 22 | 5,8% | 50 | 7,5% | 66 | 8,2% | 83 | 19,7% | 91 | 16,2% | 48 | 13,8% | 112 | 18,9% | 27 | 34,6% |
| 3 Verken enig eller uenig | 69 | 18,3% | 134 | 20,1% | 125 | 15,6% | 132 | 31,4% | 138 | 24,6% | 112 | 32,1% | 188 | 31,6% | 20 | 25,6% |
| 4 Ganske enig | 178 | 47,1% | 367 | 54,9% | 362 | 45,1% | 163 | 38,7% | 231 | 41,1% | 131 | 37,5% | 176 | 29,6% | 20 | 25,6% |
| 5 Helt enig | 105 | 27,8% | 110 | 16,5% | 237 | 29,5% | 18 | 4,3% | 70 | 12,5% | 38 | 10,9% | 61 | 10,3% | 3 | 3,8% |
| Total | 378 | 100,0% | 668 | 100,0% | 803 | 100,0% | 421 | 100,0% | 562 | 100,0% | 349 | 100,0% | 594 | 100,0% | 78 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|
| | 43 Jeg gir tilbakemelding dersom en arbeidsoppgave ikke lar seg gjøre slik det er beskrevet i prosedyren | | 43 Jeg gir tilbakemelding dersom en arbeidsoppgave ikke lar seg gjøre slik det er beskrevet i prosedyren | | 43 Jeg gir tilbakemelding dersom en arbeidsoppgave ikke lar seg gjøre slik det er beskrevet i prosedyren | | 43 Jeg gir tilbakemelding dersom en arbeidsoppgave ikke lar seg gjøre slik det er beskrevet i prosedyren | | 43 Jeg gir tilbakemelding dersom en arbeidsoppgave ikke lar seg gjøre slik det er beskrevet i prosedyren | | 43 Jeg gir tilbakemelding dersom en arbeidsoppgave ikke lar seg gjøre slik det er beskrevet i prosedyren | | 43 Jeg gir tilbakemelding dersom en arbeidsoppgave ikke lar seg gjøre slik det er beskrevet i prosedyren | | 43 Jeg gir tilbakemelding dersom en arbeidsoppgave ikke lar seg gjøre slik det er beskrevet i prosedyren | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 1 | ,3% | 8 | 1,2% | 8 | 1,0% | 3 | ,7% | 9 | 1,6% | 1 | ,3% | 15 | 2,5% | 2 | 2,5% |
| 2 Ganske uenig | 6 | 1,6% | 39 | 5,8% | 39 | 4,8% | 22 | 5,2% | 26 | 4,6% | 9 | 2,6% | 37 | 6,2% | 5 | 6,3% |
| 3 Verken enig eller uenig | 41 | 10,9% | 117 | 17,5% | 111 | 13,7% | 75 | 17,9% | 88 | 15,7% | 74 | 21,1% | 126 | 21,2% | 21 | 26,6% |
| 4 Ganske enig | 141 | 37,5% | 304 | 45,5% | 317 | 39,2% | 205 | 48,8% | 237 | 42,2% | 155 | 44,2% | 222 | 37,4% | 32 | 40,5% |
| 5 Helt enig | 187 | 49,7% | 200 | 29,9% | 333 | 41,2% | 115 | 27,4% | 202 | 35,9% | 112 | 31,9% | 194 | 32,7% | 19 | 24,1% |
| Total | 376 | 100,0% | 668 | 100,0% | 808 | 100,0% | 420 | 100,0% | 562 | 100,0% | 351 | 100,0% | 594 | 100,0% | 79 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|
| | 44 Feil i prosedyrer blir snarest korrigert slik at "liv og lære" harmonerer | | 44 Feil i prosedyrer blir snarest korrigert slik at "liv og lære" harmonerer | | 44 Feil i prosedyrer blir snarest korrigert slik at "liv og lære" harmonerer | | 44 Feil i prosedyrer blir snarest korrigert slik at "liv og lære" harmonerer | | 44 Feil i prosedyrer blir snarest korrigert slik at "liv og lære" harmonerer | | 44 Feil i prosedyrer blir snarest korrigert slik at "liv og lære" harmonerer | | 44 Feil i prosedyrer blir snarest korrigert slik at "liv og lære" harmonerer | | 44 Feil i prosedyrer blir snarest korrigert slik at "liv og lære" harmonerer | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 2 | ,5% | 25 | 3,7% | 31 | 3,9% | 21 | 5,0% | 32 | 5,7% | 23 | 6,6% | 42 | 7,0% | 9 | 11,5% |
| 2 Ganske uenig | 29 | 7,7% | 111 | 16,6% | 121 | 15,1% | 83 | 19,8% | 117 | 20,9% | 44 | 12,6% | 98 | 16,4% | 14 | 17,9% |
| 3 Verken enig eller uenig | 66 | 17,6% | 191 | 28,6% | 221 | 27,6% | 137 | 32,6% | 172 | 30,7% | 113 | 32,5% | 229 | 38,4% | 35 | 44,9% |
| 4 Ganske enig | 148 | 39,4% | 284 | 42,5% | 302 | 37,8% | 151 | 36,0% | 181 | 32,3% | 120 | 34,5% | 162 | 27,1% | 15 | 19,2% |
| 5 Helt enig | 131 | 34,8% | 58 | 8,7% | 125 | 15,6% | 28 | 6,7% | 58 | 10,4% | 48 | 13,8% | 66 | 11,1% | 5 | 6,4% |
| Total | 376 | 100,0% | 669 | 100,0% | 800 | 100,0% | 420 | 100,0% | 560 | 100,0% | 348 | 100,0% | 597 | 100,0% | 78 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|
| | 45 Jeg leser interne ulykkes- og hendelsesrapporter | | 45 Jeg leser interne ulykkes- og hendelsesrapporter | | 45 Jeg leser interne ulykkes- og hendelsesrapporter | | 45 Jeg leser interne ulykkes- og hendelsesrapporter | | 45 Jeg leser interne ulykkes- og hendelsesrapporter | | 45 Jeg leser interne ulykkes- og hendelsesrapporter | | 45 Jeg leser interne ulykkes- og hendelsesrapporter | | 45 Jeg leser interne ulykkes- og hendelsesrapporter | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 6 | 1,6% | 9 | 1,3% | 94 | 11,7% | 5 | 1,2% | 25 | 4,4% | 20 | 5,7% | 29 | 4,9% | 6 | 8,2% |
| 2 Ganske uenig | 11 | 2,9% | 39 | 5,8% | 117 | 14,6% | 31 | 7,4% | 49 | 8,7% | 34 | 9,7% | 70 | 11,8% | 6 | 8,2% |
| 3 Verken enig eller uenig | 39 | 10,3% | 70 | 10,4% | 140 | 17,4% | 30 | 7,1% | 106 | 18,8% | 74 | 21,0% | 121 | 20,4% | 25 | 34,2% |
| 4 Ganske enig | 147 | 39,0% | 317 | 47,3% | 268 | 33,3% | 196 | 46,7% | 243 | 43,2% | 143 | 40,6% | 217 | 36,6% | 20 | 27,4% |
| 5 Helt enig | 174 | 46,2% | 235 | 35,1% | 185 | 23,0% | 158 | 37,6% | 140 | 24,9% | 81 | 23,0% | 156 | 26,3% | 16 | 21,9% |
| Total | 377 | 100,0% | 670 | 100,0% | 804 | 100,0% | 420 | 100,0% | 563 | 100,0% | 352 | 100,0% | 593 | 100,0% | 73 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|
| | 46 Jeg leser ulykkes- og hendelsesrapporter fra Havarikommisjonen | | 46 Jeg leser ulykkes- og hendelsesrapporter fra Havarikommisjonen | | 46 Jeg leser ulykkes- og hendelsesrapporter fra Havarikommisjonen | | 46 Jeg leser ulykkes- og hendelsesrapporter fra Havarikommisjonen | | 46 Jeg leser ulykkes- og hendelsesrapporter fra Havarikommisjonen | | 46 Jeg leser ulykkes- og hendelsesrapporter fra Havarikommisjonen | | 46 Jeg leser ulykkes- og hendelsesrapporter fra Havarikommisjonen | | 46 Jeg leser ulykkes- og hendelsesrapporter fra Havarikommisjonen | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 54 | 14,4% | 31 | 4,6% | 204 | 25,5% | 5 | 1,2% | 90 | 16,0% | 43 | 12,3% | 99 | 16,7% | 3 | 3,8% |
| 2 Ganske uenig | 49 | 13,0% | 94 | 14,0% | 193 | 24,1% | 23 | 5,5% | 141 | 25,1% | 66 | 18,8% | 111 | 18,7% | 11 | 14,1% |
| 3 Verken enig eller uenig | 88 | 23,4% | 164 | 24,5% | 177 | 22,1% | 61 | 14,5% | 152 | 27,0% | 85 | 24,2% | 151 | 25,4% | 10 | 12,8% |
| 4 Ganske enig | 101 | 26,9% | 272 | 40,6% | 161 | 20,1% | 185 | 43,8% | 125 | 22,2% | 105 | 29,9% | 161 | 27,1% | 25 | 32,1% |
| 5 Helt enig | 84 | 22,3% | 109 | 16,3% | 65 | 8,1% | 148 | 35,1% | 54 | 9,6% | 52 | 14,8% | 72 | 12,1% | 29 | 37,2% |
| 6 | | | | | 1 | ,1% | | | | | | | | | | |
| Total | 376 | 100,0% | 670 | 100,0% | 801 | 100,0% | 422 | 100,0% | 562 | 100,0% | 351 | 100,0% | 594 | 100,0% | 78 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|
| | 47 Alle anstrenger seg for at kommunikasjonen på jobb blir åpen, ekte og ærlig | | 47 Alle anstrenger seg for at kommunikasjonen på jobb blir åpen, ekte og ærlig | | 47 Alle anstrenger seg for at kommunikasjonen på jobb blir åpen, ekte og ærlig | | 47 Alle anstrenger seg for at kommunikasjonen på jobb blir åpen, ekte og ærlig | | 47 Alle anstrenger seg for at kommunikasjonen på jobb blir åpen, ekte og ærlig | | 47 Alle anstrenger seg for at kommunikasjonen på jobb blir åpen, ekte og ærlig | | 47 Alle anstrenger seg for at kommunikasjonen på jobb blir åpen, ekte og ærlig | | 47 Alle anstrenger seg for at kommunikasjonen på jobb blir åpen, ekte og ærlig | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 4 | 1,1% | 37 | 5,5% | 46 | 5,7% | 27 | 6,4% | 24 | 4,3% | 15 | 4,3% | 39 | 6,6% | 4 | 5,1% |
| 2 Ganske uenig | 17 | 4,5% | 77 | 11,5% | 76 | 9,5% | 64 | 15,2% | 64 | 11,3% | 47 | 13,4% | 88 | 14,8% | 8 | 10,1% |
| 3 Verken enig eller uenig | 63 | 16,7% | 194 | 29,1% | 177 | 22,0% | 129 | 30,7% | 185 | 32,8% | 89 | 25,4% | 172 | 29,0% | 21 | 26,6% |
| 4 Ganske enig | 158 | 41,8% | 262 | 39,3% | 320 | 39,8% | 155 | 36,9% | 227 | 40,2% | 156 | 44,4% | 218 | 36,7% | 30 | 38,0% |
| 5 Helt enig | 136 | 36,0% | 97 | 14,5% | 185 | 23,0% | 45 | 10,7% | 64 | 11,3% | 44 | 12,5% | 77 | 13,0% | 16 | 20,3% |
| Total | 378 | 100,0% | 667 | 100,0% | 804 | 100,0% | 420 | 100,0% | 564 | 100,0% | 351 | 100,0% | 594 | 100,0% | 79 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|
| | 48 Mine medarbeidere setter pris på at det er overensstemmelse mellom ord og handling | | 48 Mine medarbeidere setter pris på at det er overensstemmelse mellom ord og handling | | 48 Mine medarbeidere setter pris på at det er overensstemmelse mellom ord og handling | | 48 Mine medarbeidere setter pris på at det er overensstemmelse mellom ord og handling | | 48 Mine medarbeidere setter pris på at det er overensstemmelse mellom ord og handling | | 48 Mine medarbeidere setter pris på at det er overensstemmelse mellom ord og handling | | 48 Mine medarbeidere setter pris på at det er overensstemmelse mellom ord og handling | | 48 Mine medarbeidere setter pris på at det er overensstemmelse mellom ord og handling | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 1 | ,3% | 5 | ,7% | 9 | 1,1% | 6 | 1,4% | 4 | ,7% | 3 | ,9% | 10 | 1,7% | | |
| 2 Ganske uenig | 4 | 1,1% | 9 | 1,3% | 10 | 1,2% | 12 | 2,9% | 13 | 2,3% | 8 | 2,3% | 26 | 4,4% | 4 | 5,2% |
| 3 Verken enig eller uenig | 18 | 4,8% | 72 | 10,7% | 75 | 9,3% | 51 | 12,2% | 65 | 11,5% | 33 | 9,4% | 109 | 18,3% | 11 | 14,3% |
| 4 Ganske enig | 107 | 28,4% | 248 | 37,0% | 256 | 31,7% | 178 | 42,6% | 238 | 42,2% | 148 | 42,2% | 252 | 42,3% | 30 | 39,0% |
| 5 Helt enig | 247 | 65,5% | 336 | 50,1% | 456 | 56,5% | 171 | 40,9% | 244 | 43,3% | 159 | 45,3% | 199 | 33,4% | 32 | 41,6% |
| 6 | | | | | 1 | ,1% | | | | | | | | | | |
| Total | 377 | 100,0% | 670 | 100,0% | 807 | 100,0% | 418 | 100,0% | 564 | 100,0% | 351 | 100,0% | 596 | 100,0% | 77 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|
| | 49 Personlige problemer kan forstyrre arbeidet mitt | | 49 Personlige problemer kan forstyrre arbeidet mitt | | 49 Personlige problemer kan forstyrre arbeidet mitt | | 49 Personlige problemer kan forstyrre arbeidet mitt | | 49 Personlige problemer kan forstyrre arbeidet mitt | | 49 Personlige problemer kan forstyrre arbeidet mitt | | 49 Personlige problemer kan forstyrre arbeidet mitt | | 49 Personlige problemer kan forstyrre arbeidet mitt | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 47 | 12,5% | 13 | 1,9% | 52 | 6,4% | 22 | 5,2% | 18 | 3,2% | 41 | 11,7% | 69 | 11,6% | 4 | 5,1% |
| 2 Ganske uenig | 77 | 20,4% | 51 | 7,6% | 146 | 18,1% | 45 | 10,7% | 49 | 8,7% | 66 | 18,8% | 87 | 14,6% | 17 | 21,8% |
| 3 Verken enig eller uenig | 98 | 26,0% | 89 | 13,3% | 129 | 16,0% | 54 | 12,9% | 104 | 18,5% | 80 | 22,8% | 153 | 25,7% | 22 | 28,2% |
| 4 Ganske enig | 105 | 27,9% | 276 | 41,4% | 284 | 35,2% | 154 | 36,7% | 232 | 41,2% | 110 | 31,3% | 198 | 33,3% | 24 | 30,8% |
| 5 Helt enig | 50 | 13,3% | 238 | 35,7% | 196 | 24,3% | 145 | 34,5% | 160 | 28,4% | 54 | 15,4% | 88 | 14,8% | 11 | 14,1% |
| Total | 377 | 100,0% | 667 | 100,0% | 807 | 100,0% | 420 | 100,0% | 563 | 100,0% | 351 | 100,0% | 595 | 100,0% | 78 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|
| | 50 Selv når jeg er sliten arbeider jeg effektivt i kritiske faser | | 50 Selv når jeg er sliten arbeider jeg effektivt i kritiske faser | | 50 Selv når jeg er sliten arbeider jeg effektivt i kritiske faser | | 50 Selv når jeg er sliten arbeider jeg effektivt i kritiske faser | | 50 Selv når jeg er sliten arbeider jeg effektivt i kritiske faser | | 50 Selv når jeg er sliten arbeider jeg effektivt i kritiske faser | | 50 Selv når jeg er sliten arbeider jeg effektivt i kritiske faser | | 50 Selv når jeg er sliten arbeider jeg effektivt i kritiske faser | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 5 | 1,3% | 86 | 12,9% | 52 | 6,4% | 51 | 12,2% | 55 | 9,8% | 12 | 3,4% | 26 | 4,4% | 4 | 5,1% |
| 2 Ganske uenig | 51 | 13,5% | 222 | 33,3% | 151 | 18,7% | 115 | 27,4% | 151 | 26,8% | 69 | 19,7% | 97 | 16,2% | 16 | 20,5% |
| 3 Verken enig eller uenig | 98 | 26,0% | 166 | 24,9% | 129 | 15,9% | 88 | 21,0% | 154 | 27,3% | 108 | 30,8% | 162 | 27,1% | 22 | 28,2% |
| 4 Ganske enig | 163 | 43,2% | 164 | 24,6% | 317 | 39,2% | 139 | 33,2% | 159 | 28,2% | 126 | 35,9% | 225 | 37,7% | 28 | 35,9% |
| 5 Helt enig | 60 | 15,9% | 29 | 4,3% | 160 | 19,8% | 26 | 6,2% | 45 | 8,0% | 36 | 10,3% | 87 | 14,6% | 8 | 10,3% |
| Total | 377 | 100,0% | 667 | 100,0% | 809 | 100,0% | 419 | 100,0% | 564 | 100,0% | 351 | 100,0% | 597 | 100,0% | 78 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|
| | 51 Er man skikkelig profesjonell klarer man å stenge ute personlige problemer på jobb | | 51 Er man skikkelig profesjonell klarer man å stenge ute personlige problemer på jobb | | 51 Er man skikkelig profesjonell klarer man å stenge ute personlige problemer på jobb | | 51 Er man skikkelig profesjonell klarer man å stenge ute personlige problemer på jobb | | 51 Er man skikkelig profesjonell klarer man å stenge ute personlige problemer på jobb | | 51 Er man skikkelig profesjonell klarer man å stenge ute personlige problemer på jobb | | 51 Er man skikkelig profesjonell klarer man å stenge ute personlige problemer på jobb | | 51 Er man skikkelig profesjonell klarer man å stenge ute personlige problemer på jobb | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 28 | 7,4% | 133 | 19,9% | 49 | 6,1% | 100 | 23,8% | 84 | 14,9% | 34 | 9,7% | 53 | 8,9% | 11 | 14,5% |
| 2 Ganske uenig | 78 | 20,7% | 244 | 36,5% | 143 | 17,7% | 157 | 37,3% | 189 | 33,6% | 83 | 23,7% | 105 | 17,6% | 25 | 32,9% |
| 3 Verken enig eller uenig | 98 | 26,0% | 156 | 23,3% | 170 | 21,0% | 75 | 17,8% | 141 | 25,0% | 103 | 29,4% | 173 | 29,0% | 12 | 15,8% |
| 4 Ganske enig | 126 | 33,4% | 117 | 17,5% | 307 | 37,9% | 69 | 16,4% | 107 | 19,0% | 97 | 27,7% | 179 | 30,0% | 22 | 28,9% |
| 5 Helt enig | 47 | 12,5% | 19 | 2,8% | 140 | 17,3% | 20 | 4,8% | 42 | 7,5% | 33 | 9,4% | 87 | 14,6% | 6 | 7,9% |
| Total | 377 | 100,0% | 669 | 100,0% | 809 | 100,0% | 421 | 100,0% | 563 | 100,0% | 350 | 100,0% | 597 | 100,0% | 76 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|
| | 52 Jeg rapporterer alle egne feil og brudd på prosedyrer | | 52 Jeg rapporterer alle egne feil og brudd på prosedyrer | | 52 Jeg rapporterer alle egne feil og brudd på prosedyrer | | 52 Jeg rapporterer alle egne feil og brudd på prosedyrer | | 52 Jeg rapporterer alle egne feil og brudd på prosedyrer | | 52 Jeg rapporterer alle egne feil og brudd på prosedyrer | | 52 Jeg rapporterer alle egne feil og brudd på prosedyrer | | 52 Jeg rapporterer alle egne feil og brudd på prosedyrer | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 3 | ,8% | 41 | 6,2% | 62 | 7,8% | 21 | 5,0% | 8 | 1,4% | 4 | 1,2% | 13 | 2,2% | 1 | 1,3% |
| 2 Ganske uenig | 8 | 2,2% | 115 | 17,3% | 91 | 11,4% | 65 | 15,5% | 76 | 13,5% | 27 | 7,8% | 61 | 10,3% | 4 | 5,3% |
| 3 Verken enig eller uenig | 76 | 20,4% | 219 | 32,9% | 298 | 37,3% | 112 | 26,7% | 161 | 28,6% | 101 | 29,1% | 156 | 26,2% | 25 | 32,9% |
| 4 Ganske enig | 157 | 42,2% | 224 | 33,6% | 216 | 27,1% | 173 | 41,2% | 207 | 36,8% | 148 | 42,7% | 218 | 36,6% | 35 | 46,1% |
| 5 Helt enig | 128 | 34,4% | 67 | 10,1% | 131 | 16,4% | 49 | 11,7% | 111 | 19,7% | 67 | 19,3% | 147 | 24,7% | 11 | 14,5% |
| Total | 372 | 100,0% | 666 | 100,0% | 798 | 100,0% | 420 | 100,0% | 563 | 100,0% | 347 | 100,0% | 595 | 100,0% | 76 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|
| | 53 Jeg er kjent med at endringer ikke skal redusere det etablerte sikkerhetsnivået | | 53 Jeg er kjent med at endringer ikke skal redusere det etablerte sikkerhetsnivået | | 53 Jeg er kjent med at endringer ikke skal redusere det etablerte sikkerhetsnivået | | 53 Jeg er kjent med at endringer ikke skal redusere det etablerte sikkerhetsnivået | | 53 Jeg er kjent med at endringer ikke skal redusere det etablerte sikkerhetsnivået | | 53 Jeg er kjent med at endringer ikke skal redusere det etablerte sikkerhetsnivået | | 53 Jeg er kjent med at endringer ikke skal redusere det etablerte sikkerhetsnivået | | 53 Jeg er kjent med at endringer ikke skal redusere det etablerte sikkerhetsnivået | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 1 | ,3% | 21 | 3,2% | 18 | 2,3% | 16 | 3,8% | 16 | 2,8% | 15 | 4,3% | 14 | 2,4% | | |
| 2 Ganske uenig | 2 | ,5% | 45 | 6,8% | 22 | 2,8% | 26 | 6,2% | 39 | 6,9% | 15 | 4,3% | 21 | 3,5% | | |
| 3 Verken enig eller uenig | 25 | 6,6% | 178 | 26,9% | 142 | 17,8% | 91 | 21,8% | 124 | 22,1% | 57 | 16,5% | 133 | 22,4% | | |
| 4 Ganske enig | 110 | 29,2% | 265 | 40,0% | 281 | 35,2% | 153 | 36,7% | 212 | 37,7% | 129 | 37,3% | 206 | 34,7% | | |
| 5 Helt enig | 239 | 63,4% | 153 | 23,1% | 336 | 42,1% | 131 | 31,4% | 171 | 30,4% | 130 | 37,6% | 219 | 36,9% | | |
| Total | 377 | 100,0% | 662 | 100,0% | 799 | 100,0% | 417 | 100,0% | 562 | 100,0% | 346 | 100,0% | 593 | 100,0% | | |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|-------------------------------|---------|-------------------------------|---------|-------------------------------|---------|-------------------------------|---------|-------------------------------|---------|-------------------------------|---------|-------------------------------|---------|-------------------------------|---------|
| | 54 Jeg kjenner organisasjonen | | 54 Jeg kjenner organisasjonen | | 54 Jeg kjenner organisasjonen | | 54 Jeg kjenner organisasjonen | | 54 Jeg kjenner organisasjonen | | 54 Jeg kjenner organisasjonen | | 54 Jeg kjenner organisasjonen | | 54 Jeg kjenner organisasjonen | |
| | sikkerhetsfilosofi | | sikkerhetsfilosofi | | sikkerhetsfilosofi | | sikkerhetsfilosofi | | sikkerhetsfilosofi | | sikkerhetsfilosofi | | sikkerhetsfilosofi | | sikkerhetsfilosofi | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 1 | ,3% | 12 | 1,8% | 9 | 1,1% | 13 | 3,1% | 8 | 1,4% | 12 | 3,4% | 14 | 2,4% | 2 | 2,7% |
| 2 Ganske uenig | 3 | ,8% | 26 | 3,9% | 19 | 2,4% | 42 | 10,1% | 34 | 6,1% | 15 | 4,3% | 16 | 2,7% | 5 | 6,8% |
| 3 Verken enig eller uenig | 13 | 3,4% | 96 | 14,3% | 70 | 8,7% | 78 | 18,7% | 122 | 21,9% | 54 | 15,3% | 114 | 19,2% | 20 | 27,0% |
| 4 Ganske enig | 102 | 27,0% | 336 | 50,2% | 302 | 37,5% | 181 | 43,4% | 251 | 45,0% | 136 | 38,6% | 229 | 38,5% | 26 | 35,1% |
| 5 Helt enig | 259 | 68,5% | 199 | 29,7% | 406 | 50,4% | 103 | 24,7% | 143 | 25,6% | 135 | 38,4% | 222 | 37,3% | 21 | 28,4% |
| Total | 378 | 100,0% | 669 | 100,0% | 806 | 100,0% | 417 | 100,0% | 558 | 100,0% | 352 | 100,0% | 595 | 100,0% | 74 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|---------------------------------------|---------|---------------------------------------|---------|---------------------------------------|---------|---------------------------------------|---------|---------------------------------------|---------|---------------------------------------|---------|---------------------------------------|---------|---------------------------------------|---------|
| | 55 Sikkerhet er et tema på alle møter | | 55 Sikkerhet er et tema på alle møter | | 55 Sikkerhet er et tema på alle møter | | 55 Sikkerhet er et tema på alle møter | | 55 Sikkerhet er et tema på alle møter | | 55 Sikkerhet er et tema på alle møter | | 55 Sikkerhet er et tema på alle møter | | 55 Sikkerhet er et tema på alle møter | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 29 | 7,7% | 57 | 8,6% | 64 | 8,0% | 69 | 16,5% | 80 | 14,3% | 48 | 13,7% | 52 | 8,8% | 9 | 11,5% |
| 2 Ganske uenig | 40 | 10,6% | 117 | 17,7% | 91 | 11,4% | 101 | 24,2% | 131 | 23,5% | 78 | 22,3% | 121 | 20,4% | 22 | 28,2% |
| 3 Verken enig eller uenig | 107 | 28,5% | 273 | 41,2% | 220 | 27,5% | 133 | 31,9% | 184 | 33,0% | 114 | 32,6% | 207 | 34,8% | 29 | 37,2% |
| 4 Ganske enig | 125 | 33,2% | 160 | 24,2% | 235 | 29,4% | 98 | 23,5% | 130 | 23,3% | 83 | 23,7% | 152 | 25,6% | 12 | 15,4% |
| 5 Helt enig | 75 | 19,9% | 55 | 8,3% | 190 | 23,8% | 16 | 3,8% | 33 | 5,9% | 27 | 7,7% | 62 | 10,4% | 6 | 7,7% |
| Total | 376 | 100,0% | 662 | 100,0% | 800 | 100,0% | 417 | 100,0% | 558 | 100,0% | 350 | 100,0% | 594 | 100,0% | 78 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|---|---------|--------------|---------|-------------------|---------|-----------------------|---------|-------------------|---------|----------------------|---------|--------------------|---------|------------------------|---------|
| | 56 Det blir gitt instruksjon og/eller trening når nye prosedyrer eller nytt utstyr blir introdusert | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 4 | 1,1% | 33 | 4,9% | 20 | 2,5% | 25 | 6,0% | 72 | 12,8% | 9 | 2,6% | 44 | 7,4% | 5 | 6,7% |
| 2 Ganske uenig | 28 | 7,4% | 77 | 11,5% | 45 | 5,6% | 76 | 18,1% | 151 | 26,8% | 61 | 17,5% | 79 | 13,3% | 12 | 16,0% |
| 3 Verken enig eller uenig | 58 | 15,4% | 115 | 17,2% | 68 | 8,4% | 89 | 21,2% | 156 | 27,7% | 105 | 30,2% | 149 | 25,0% | 23 | 30,7% |
| 4 Ganske enig | 147 | 39,0% | 311 | 46,4% | 280 | 34,6% | 169 | 40,2% | 133 | 23,6% | 132 | 37,9% | 214 | 35,9% | 31 | 41,3% |
| 5 Helt enig | 140 | 37,1% | 134 | 20,0% | 396 | 48,9% | 61 | 14,5% | 51 | 9,1% | 41 | 11,8% | 110 | 18,5% | 4 | 5,3% |
| Total | 377 | 100,0% | 670 | 100,0% | 809 | 100,0% | 420 | 100,0% | 563 | 100,0% | 348 | 100,0% | 596 | 100,0% | 75 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|---|---------|--------------|---------|-------------------|---------|-----------------------|---------|-------------------|---------|----------------------|---------|--------------------|---------|------------------------|---------|
| | 57 Det blir gitt regelmessig trening for å vedlikeholde og oppdatere kunnskap | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 6 | 1,6% | 7 | 1,0% | 5 | ,6% | 24 | 5,7% | 84 | 14,9% | 20 | 5,8% | 41 | 6,9% | 7 | 8,9% |
| 2 Ganske uenig | 15 | 4,0% | 33 | 4,9% | 18 | 2,2% | 68 | 16,2% | 156 | 27,7% | 74 | 21,3% | 109 | 18,4% | 10 | 12,7% |
| 3 Verken enig eller uenig | 57 | 15,1% | 66 | 9,9% | 30 | 3,7% | 83 | 19,7% | 143 | 25,4% | 96 | 27,7% | 145 | 24,4% | 30 | 38,0% |
| 4 Ganske enig | 150 | 39,7% | 292 | 43,6% | 205 | 25,4% | 182 | 43,2% | 128 | 22,7% | 115 | 33,1% | 207 | 34,8% | 29 | 36,7% |
| 5 Helt enig | 150 | 39,7% | 271 | 40,5% | 549 | 68,0% | 64 | 15,2% | 52 | 9,2% | 42 | 12,1% | 92 | 15,5% | 3 | 3,8% |
| Total | 378 | 100,0% | 669 | 100,0% | 807 | 100,0% | 421 | 100,0% | 563 | 100,0% | 347 | 100,0% | 594 | 100,0% | 79 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|
| | 58 Det er uproblematisk å bli fritatt for sikkerhetskritiske funksjoner når man selv føler seg uskikket | | 58 Det er uproblematisk å bli fritatt for sikkerhetskritiske funksjoner når man selv føler seg uskikket | | 58 Det er uproblematisk å bli fritatt for sikkerhetskritiske funksjoner når man selv føler seg uskikket | | 58 Det er uproblematisk å bli fritatt for sikkerhetskritiske funksjoner når man selv føler seg uskikket | | 58 Det er uproblematisk å bli fritatt for sikkerhetskritiske funksjoner når man selv føler seg uskikket | | 58 Det er uproblematisk å bli fritatt for sikkerhetskritiske funksjoner når man selv føler seg uskikket | | 58 Det er uproblematisk å bli fritatt for sikkerhetskritiske funksjoner når man selv føler seg uskikket | | 58 Det er uproblematisk å bli fritatt for sikkerhetskritiske funksjoner når man selv føler seg uskikket | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 18 | 4,8% | 30 | 4,5% | 98 | 12,5% | 34 | 8,1% | 23 | 4,1% | 10 | 2,9% | 34 | 5,8% | 1 | 1,4% |
| 2 Ganske uenig | 24 | 6,5% | 51 | 7,7% | 98 | 12,5% | 66 | 15,8% | 55 | 9,8% | 44 | 12,8% | 76 | 13,0% | 4 | 5,6% |
| 3 Verken enig eller uenig | 103 | 27,7% | 224 | 33,8% | 305 | 38,8% | 107 | 25,6% | 169 | 30,1% | 127 | 36,9% | 225 | 38,4% | 42 | 59,2% |
| 4 Ganske enig | 101 | 27,2% | 207 | 31,3% | 144 | 18,3% | 116 | 27,8% | 196 | 34,9% | 100 | 29,1% | 148 | 25,3% | 14 | 19,7% |
| 5 Helt enig | 126 | 33,9% | 150 | 22,7% | 142 | 18,0% | 95 | 22,7% | 118 | 21,0% | 63 | 18,3% | 103 | 17,6% | 10 | 14,1% |
| Total | 372 | 100,0% | 662 | 100,0% | 787 | 100,0% | 418 | 100,0% | 561 | 100,0% | 344 | 100,0% | 586 | 100,0% | 71 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|
| | 59 Lederne har god nok faglig innsikt til å ta korrekte sikkerhetsvalg | | 59 Lederne har god nok faglig innsikt til å ta korrekte sikkerhetsvalg | | 59 Lederne har god nok faglig innsikt til å ta korrekte sikkerhetsvalg | | 59 Lederne har god nok faglig innsikt til å ta korrekte sikkerhetsvalg | | 59 Lederne har god nok faglig innsikt til å ta korrekte sikkerhetsvalg | | 59 Lederne har god nok faglig innsikt til å ta korrekte sikkerhetsvalg | | 59 Lederne har god nok faglig innsikt til å ta korrekte sikkerhetsvalg | | 59 Lederne har god nok faglig innsikt til å ta korrekte sikkerhetsvalg | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 7 | 1,9% | 38 | 5,7% | 53 | 6,6% | 98 | 23,4% | 44 | 7,8% | 41 | 11,9% | 53 | 8,9% | 3 | 3,9% |
| 2 Ganske uenig | 19 | 5,0% | 76 | 11,4% | 90 | 11,2% | 94 | 22,4% | 108 | 19,2% | 62 | 18,0% | 101 | 17,0% | 9 | 11,8% |
| 3 Verken enig eller uenig | 49 | 13,0% | 192 | 28,9% | 255 | 31,8% | 101 | 24,1% | 184 | 32,7% | 93 | 27,0% | 189 | 31,8% | 30 | 39,5% |
| 4 Ganske enig | 178 | 47,2% | 285 | 42,9% | 261 | 32,5% | 97 | 23,2% | 187 | 33,2% | 108 | 31,3% | 187 | 31,5% | 23 | 30,3% |
| 5 Helt enig | 124 | 32,9% | 74 | 11,1% | 143 | 17,8% | 29 | 6,9% | 40 | 7,1% | 41 | 11,9% | 64 | 10,8% | 11 | 14,5% |
| Total | 377 | 100,0% | 665 | 100,0% | 802 | 100,0% | 419 | 100,0% | 563 | 100,0% | 345 | 100,0% | 594 | 100,0% | 76 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|-------------------------------|---------|-------------------------------|---------|-------------------------------|---------|-------------------------------|---------|-------------------------------|---------|-------------------------------|---------|-------------------------------|---------|-------------------------------|---------|
| | 60 Jeg kjenner organisasjonen | | 60 Jeg kjenner organisasjonen | | 60 Jeg kjenner organisasjonen | | 60 Jeg kjenner organisasjonen | | 60 Jeg kjenner organisasjonen | | 60 Jeg kjenner organisasjonen | | 60 Jeg kjenner organisasjonen | | 60 Jeg kjenner organisasjonen | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 3 | ,8% | 8 | 1,2% | 10 | 1,2% | 12 | 2,9% | 16 | 2,9% | 11 | 3,1% | 12 | 2,0% | 2 | 2,6% |
| 2 Ganske uenig | 3 | ,8% | 32 | 4,8% | 28 | 3,5% | 32 | 7,7% | 40 | 7,1% | 17 | 4,9% | 24 | 4,0% | 5 | 6,6% |
| 3 Verken enig eller uenig | 12 | 3,2% | 97 | 14,6% | 106 | 13,2% | 82 | 19,6% | 142 | 25,3% | 56 | 16,0% | 122 | 20,5% | 24 | 31,6% |
| 4 Ganske enig | 100 | 26,5% | 333 | 50,0% | 305 | 37,9% | 178 | 42,6% | 245 | 43,7% | 134 | 38,3% | 242 | 40,7% | 28 | 36,8% |
| 5 Helt enig | 260 | 68,8% | 196 | 29,4% | 355 | 44,2% | 114 | 27,3% | 118 | 21,0% | 132 | 37,7% | 194 | 32,7% | 17 | 22,4% |
| Total | 378 | 100,0% | 666 | 100,0% | 804 | 100,0% | 418 | 100,0% | 561 | 100,0% | 350 | 100,0% | 594 | 100,0% | 76 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|
| | 61 Sikkerhet er første prioritet i min organisasjon | | 61 Sikkerhet er første prioritet i min organisasjon | | 61 Sikkerhet er første prioritet i min organisasjon | | 61 Sikkerhet er første prioritet i min organisasjon | | 61 Sikkerhet er første prioritet i min organisasjon | | 61 Sikkerhet er første prioritet i min organisasjon | | 61 Sikkerhet er første prioritet i min organisasjon | | 61 Sikkerhet er første prioritet i min organisasjon | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 5 | 1,3% | 32 | 4,8% | 25 | 3,1% | 80 | 19,0% | 23 | 4,1% | 27 | 7,7% | 26 | 4,4% | 4 | 5,1% |
| 2 Ganske uenig | 8 | 2,1% | 59 | 8,8% | 29 | 3,6% | 72 | 17,1% | 50 | 8,9% | 37 | 10,5% | 55 | 9,3% | 7 | 9,0% |
| 3 Verken enig eller uenig | 18 | 4,8% | 116 | 17,4% | 70 | 8,7% | 85 | 20,2% | 148 | 26,4% | 55 | 15,7% | 114 | 19,2% | 19 | 24,4% |
| 4 Ganske enig | 74 | 19,6% | 206 | 30,8% | 198 | 24,5% | 96 | 22,9% | 208 | 37,1% | 107 | 30,5% | 168 | 28,3% | 24 | 30,8% |
| 5 Helt enig | 273 | 72,2% | 255 | 38,2% | 486 | 60,1% | 87 | 20,7% | 131 | 23,4% | 125 | 35,6% | 230 | 38,8% | 24 | 30,8% |
| Total | 378 | 100,0% | 668 | 100,0% | 808 | 100,0% | 420 | 100,0% | 560 | 100,0% | 351 | 100,0% | 593 | 100,0% | 78 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|
| | 62 Turnuslistene (vaktlistene) blir satt opp slik at sikkerheten skal ivaretas best mulig | | 62 Turnuslistene (vaktlistene) blir satt opp slik at sikkerheten skal ivaretas best mulig | | 62 Turnuslistene (vaktlistene) blir satt opp slik at sikkerheten skal ivaretas best mulig | | 62 Turnuslistene (vaktlistene) blir satt opp slik at sikkerheten skal ivaretas best mulig | | 62 Turnuslistene (vaktlistene) blir satt opp slik at sikkerheten skal ivaretas best mulig | | 62 Turnuslistene (vaktlistene) blir satt opp slik at sikkerheten skal ivaretas best mulig | | 62 Turnuslistene (vaktlistene) blir satt opp slik at sikkerheten skal ivaretas best mulig | | 62 Turnuslistene (vaktlistene) blir satt opp slik at sikkerheten skal ivaretas best mulig | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 10 | 2,7% | 180 | 26,9% | 273 | 33,9% | 52 | 12,4% | 69 | 12,5% | 17 | 5,2% | 115 | 19,3% | | |
| 2 Ganske uenig | 30 | 8,0% | 187 | 28,0% | 223 | 27,7% | 73 | 17,4% | 97 | 17,5% | 26 | 8,0% | 107 | 18,0% | 1 | 1,6% |
| 3 Verken enig eller uenig | 104 | 27,9% | 194 | 29,0% | 170 | 21,1% | 114 | 27,1% | 240 | 43,3% | 154 | 47,2% | 144 | 24,2% | 53 | 86,9% |
| 4 Ganske enig | 113 | 30,3% | 86 | 12,9% | 89 | 11,1% | 122 | 29,0% | 112 | 20,2% | 82 | 25,2% | 136 | 22,8% | 4 | 6,6% |
| 5 Helt enig | 116 | 31,1% | 22 | 3,3% | 50 | 6,2% | 59 | 14,0% | 36 | 6,5% | 47 | 14,4% | 94 | 15,8% | 3 | 4,9% |
| Total | 373 | 100,0% | 669 | 100,0% | 805 | 100,0% | 420 | 100,0% | 554 | 100,0% | 326 | 100,0% | 596 | 100,0% | 61 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|
| | 63 Turnuslistene (vaktlistene) blir satt opp ut fra de ansattes ønsker om best mulig balanse mellom arbeid og fritid | | 63 Turnuslistene (vaktlistene) blir satt opp ut fra de ansattes ønsker om best mulig balanse mellom arbeid og fritid | | 63 Turnuslistene (vaktlistene) blir satt opp ut fra de ansattes ønsker om best mulig balanse mellom arbeid og fritid | | 63 Turnuslistene (vaktlistene) blir satt opp ut fra de ansattes ønsker om best mulig balanse mellom arbeid og fritid | | 63 Turnuslistene (vaktlistene) blir satt opp ut fra de ansattes ønsker om best mulig balanse mellom arbeid og fritid | | 63 Turnuslistene (vaktlistene) blir satt opp ut fra de ansattes ønsker om best mulig balanse mellom arbeid og fritid | | 63 Turnuslistene (vaktlistene) blir satt opp ut fra de ansattes ønsker om best mulig balanse mellom arbeid og fritid | | 63 Turnuslistene (vaktlistene) blir satt opp ut fra de ansattes ønsker om best mulig balanse mellom arbeid og fritid | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 27 | 7,3% | 280 | 41,9% | 428 | 53,0% | 47 | 11,2% | 82 | 14,8% | 23 | 7,0% | 159 | 26,7% | | |
| 2 Ganske uenig | 42 | 11,3% | 161 | 24,1% | 216 | 26,8% | 71 | 16,9% | 94 | 17,0% | 34 | 10,4% | 107 | 18,0% | | |
| 3 Verken enig eller uenig | 128 | 34,4% | 153 | 22,9% | 104 | 12,9% | 114 | 27,2% | 208 | 37,5% | 143 | 43,6% | 124 | 20,8% | 49 | 79,0% |
| 4 Ganske enig | 124 | 33,3% | 66 | 9,9% | 51 | 6,3% | 160 | 38,2% | 126 | 22,7% | 100 | 30,5% | 136 | 22,8% | 11 | 17,7% |
| 5 Helt enig | 51 | 13,7% | 9 | 1,3% | 8 | 1,0% | 27 | 6,4% | 44 | 7,9% | 28 | 8,5% | 70 | 11,7% | 2 | 3,2% |
| Total | 372 | 100,0% | 669 | 100,0% | 807 | 100,0% | 419 | 100,0% | 554 | 100,0% | 328 | 100,0% | 596 | 100,0% | 62 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Del 4 Vurdering av om forhold har endret seg de siste fem år

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|------------------|-----------------------------------|---------|-----------------------------------|---------|-----------------------------------|---------|-----------------------------------|---------|-----------------------------------|---------|-----------------------------------|---------|-----------------------------------|---------|-----------------------------------|---------|
| | 91 Sikkerhetsfokus blant kolleger | | 91 Sikkerhetsfokus blant kolleger | | 91 Sikkerhetsfokus blant kolleger | | 91 Sikkerhetsfokus blant kolleger | | 91 Sikkerhetsfokus blant kolleger | | 91 Sikkerhetsfokus blant kolleger | | 91 Sikkerhetsfokus blant kolleger | | 91 Sikkerhetsfokus blant kolleger | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Vet ikke | 4 | 1,1% | 3 | ,4% | 8 | 1,0% | 8 | 1,9% | 3 | ,5% | 6 | 1,7% | 6 | 1,0% | 3 | 3,8% |
| 2 Mye dårligere | | | 5 | ,7% | 12 | 1,5% | 9 | 2,2% | 14 | 2,5% | 3 | ,9% | 24 | 4,0% | 3 | 3,8% |
| 3 Litt dårligere | 18 | 4,8% | 73 | 10,9% | 63 | 7,9% | 30 | 7,2% | 83 | 14,7% | 27 | 7,8% | 52 | 8,7% | 9 | 11,5% |
| 4 Uendret | 89 | 23,9% | 337 | 50,5% | 309 | 38,5% | 117 | 28,0% | 305 | 54,2% | 145 | 41,7% | 171 | 28,7% | 25 | 32,1% |
| 5 Litt bedre | 123 | 33,0% | 187 | 28,0% | 209 | 26,1% | 181 | 43,3% | 126 | 22,4% | 110 | 31,6% | 220 | 37,0% | 28 | 35,9% |
| 6 Mye bedre | 139 | 37,3% | 62 | 9,3% | 201 | 25,1% | 73 | 17,5% | 32 | 5,7% | 57 | 16,4% | 122 | 20,5% | 10 | 12,8% |
| Total | 373 | 100,0% | 667 | 100,0% | 802 | 100,0% | 418 | 100,0% | 563 | 100,0% | 348 | 100,0% | 595 | 100,0% | 78 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|------------------|-----------------------------------|---------|-----------------------------------|---------|-----------------------------------|---------|-----------------------------------|---------|-----------------------------------|---------|-----------------------------------|---------|-----------------------------------|---------|-----------------------------------|---------|
| | 92 Sikkerhetsfokus i toppledelsen | | 92 Sikkerhetsfokus i toppledelsen | | 92 Sikkerhetsfokus i toppledelsen | | 92 Sikkerhetsfokus i toppledelsen | | 92 Sikkerhetsfokus i toppledelsen | | 92 Sikkerhetsfokus i toppledelsen | | 92 Sikkerhetsfokus i toppledelsen | | 92 Sikkerhetsfokus i toppledelsen | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Vet ikke | 12 | 3,2% | 21 | 3,2% | 70 | 8,8% | 26 | 6,3% | 36 | 6,4% | 11 | 3,2% | 39 | 6,6% | 4 | 5,1% |
| 2 Mye dårligere | 20 | 5,4% | 133 | 20,0% | 90 | 11,3% | 153 | 36,8% | 120 | 21,4% | 75 | 21,6% | 89 | 15,0% | 11 | 14,1% |
| 3 Litt dårligere | 28 | 7,5% | 168 | 25,3% | 117 | 14,7% | 69 | 16,6% | 154 | 27,4% | 61 | 17,6% | 56 | 9,4% | 14 | 17,9% |
| 4 Uendret | 87 | 23,4% | 217 | 32,6% | 263 | 33,0% | 46 | 11,1% | 159 | 28,3% | 76 | 21,9% | 152 | 25,5% | 26 | 33,3% |
| 5 Litt bedre | 93 | 25,0% | 106 | 15,9% | 159 | 20,0% | 88 | 21,2% | 73 | 13,0% | 85 | 24,5% | 158 | 26,6% | 15 | 19,2% |
| 6 Mye bedre | 132 | 35,5% | 20 | 3,0% | 97 | 12,2% | 34 | 8,2% | 20 | 3,6% | 39 | 11,2% | 101 | 17,0% | 8 | 10,3% |
| Total | 372 | 100,0% | 665 | 100,0% | 796 | 100,0% | 416 | 100,0% | 562 | 100,0% | 347 | 100,0% | 595 | 100,0% | 78 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|------------------|------------------------------|---------|------------------------------|---------|------------------------------|---------|------------------------------|---------|------------------------------|---------|------------------------------|---------|------------------------------|---------|------------------------------|---------|
| | 93 Rapportering av hendelser | | 93 Rapportering av hendelser | | 93 Rapportering av hendelser | | 93 Rapportering av hendelser | | 93 Rapportering av hendelser | | 93 Rapportering av hendelser | | 93 Rapportering av hendelser | | 93 Rapportering av hendelser | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Vet ikke | 8 | 2,1% | 13 | 2,0% | 78 | 9,8% | 8 | 1,9% | 26 | 4,6% | 21 | 6,0% | 27 | 4,5% | 15 | 19,7% |
| 2 Mye dårligere | 2 | ,5% | 16 | 2,4% | 24 | 3,0% | 2 | ,5% | 14 | 2,5% | 3 | ,9% | 12 | 2,0% | 1 | 1,3% |
| 3 Litt dårligere | 6 | 1,6% | 66 | 9,9% | 52 | 6,5% | 8 | 1,9% | 71 | 12,6% | 13 | 3,7% | 26 | 4,4% | 11 | 14,5% |
| 4 Uendret | 63 | 16,9% | 354 | 53,2% | 294 | 36,9% | 37 | 8,9% | 213 | 37,8% | 81 | 23,2% | 180 | 30,3% | 20 | 26,3% |
| 5 Litt bedre | 130 | 34,9% | 166 | 25,0% | 228 | 28,6% | 184 | 44,0% | 195 | 34,6% | 138 | 39,5% | 217 | 36,5% | 20 | 26,3% |
| 6 Mye bedre | 164 | 44,0% | 50 | 7,5% | 121 | 15,2% | 179 | 42,8% | 43 | 7,6% | 93 | 26,6% | 133 | 22,4% | 9 | 11,8% |
| 44 | | | | | | | | | 1 | ,2% | | | | | | |
| Total | 373 | 100,0% | 665 | 100,0% | 797 | 100,0% | 418 | 100,0% | 563 | 100,0% | 349 | 100,0% | 595 | 100,0% | 76 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|------------------|--------------------------------|---------|--------------------------------|---------|--------------------------------|---------|--------------------------------|---------|--------------------------------|---------|--------------------------------|---------|--------------------------------|---------|--------------------------------|---------|
| | 94 Etterlevelse av regelverket | | 94 Etterlevelse av regelverket | | 94 Etterlevelse av regelverket | | 94 Etterlevelse av regelverket | | 94 Etterlevelse av regelverket | | 94 Etterlevelse av regelverket | | 94 Etterlevelse av regelverket | | 94 Etterlevelse av regelverket | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Vet ikke | 8 | 2,1% | 2 | ,3% | 47 | 5,9% | 7 | 1,7% | 16 | 2,9% | 23 | 6,6% | 22 | 3,7% | 7 | 9,0% |
| 2 Mye dårligere | 3 | ,8% | 8 | 1,2% | 26 | 3,3% | 3 | ,7% | 17 | 3,0% | 12 | 3,4% | 33 | 5,5% | 2 | 2,6% |
| 3 Litt dårligere | 10 | 2,7% | 49 | 7,4% | 77 | 9,6% | 14 | 3,3% | 116 | 20,7% | 24 | 6,9% | 58 | 9,7% | 19 | 24,4% |
| 4 Uendret | 117 | 31,4% | 407 | 61,1% | 378 | 47,3% | 174 | 41,6% | 274 | 48,8% | 128 | 36,7% | 190 | 31,9% | 26 | 33,3% |
| 5 Litt bedre | 145 | 38,9% | 160 | 24,0% | 164 | 20,5% | 171 | 40,9% | 113 | 20,1% | 121 | 34,7% | 196 | 32,9% | 19 | 24,4% |
| 6 Mye bedre | 90 | 24,1% | 40 | 6,0% | 107 | 13,4% | 49 | 11,7% | 25 | 4,5% | 41 | 11,7% | 96 | 16,1% | 5 | 6,4% |
| Total | 373 | 100,0% | 666 | 100,0% | 799 | 100,0% | 418 | 100,0% | 561 | 100,0% | 349 | 100,0% | 595 | 100,0% | 78 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|------------------|---|---------------|---|---------------|---|---------------|---|---------------|---|---------------|---|---------------|---|---------------|---|---------------|
| | 95 Luftfartstilsynets tilsyn med norsk luftfart | | 95 Luftfartstilsynets tilsyn med norsk luftfart | | 95 Luftfartstilsynets tilsyn med norsk luftfart | | 95 Luftfartstilsynets tilsyn med norsk luftfart | | 95 Luftfartstilsynets tilsyn med norsk luftfart | | 95 Luftfartstilsynets tilsyn med norsk luftfart | | 95 Luftfartstilsynets tilsyn med norsk luftfart | | 95 Luftfartstilsynets tilsyn med norsk luftfart | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Vet ikke | 52 | 14,0% | 104 | 15,6% | 249 | 31,8% | 58 | 13,9% | 89 | 15,9% | 54 | 15,7% | 127 | 21,6% | 5 | 6,4% |
| 2 Mye dårligere | 12 | 3,2% | 72 | 10,8% | 48 | 6,1% | 32 | 7,7% | 75 | 13,4% | 17 | 5,0% | 24 | 4,1% | 5 | 6,4% |
| 3 Litt dårligere | 46 | 12,4% | 135 | 20,3% | 55 | 7,0% | 53 | 12,7% | 128 | 22,9% | 48 | 14,0% | 54 | 9,2% | 26 | 33,3% |
| 4 Uendret | 108 | 29,0% | 256 | 38,5% | 241 | 30,8% | 69 | 16,6% | 200 | 35,7% | 96 | 28,0% | 179 | 30,4% | 17 | 21,8% |
| 5 Litt bedre | 102 | 27,4% | 88 | 13,2% | 133 | 17,0% | 147 | 35,3% | 60 | 10,7% | 82 | 23,9% | 141 | 24,0% | 13 | 16,7% |
| 6 Mye bedre | 52 | 14,0% | 10 | 1,5% | 56 | 7,2% | 57 | 13,7% | 8 | 1,4% | 46 | 13,4% | 63 | 10,7% | 12 | 15,4% |
| Total | 372 | 100,0% | 665 | 100,0% | 782 | 100,0% | 416 | 100,0% | 560 | 100,0% | 343 | 100,0% | 588 | 100,0% | 78 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|------------------|---|---------------|---|---------------|---|---------------|---|---------------|---|---------------|---|---------------|---|---------------|---|---------------|
| | 96 Samarbeidsforholdene mellom ulike grupper i norsk luftfart | | 96 Samarbeidsforholdene mellom ulike grupper i norsk luftfart | | 96 Samarbeidsforholdene mellom ulike grupper i norsk luftfart | | 96 Samarbeidsforholdene mellom ulike grupper i norsk luftfart | | 96 Samarbeidsforholdene mellom ulike grupper i norsk luftfart | | 96 Samarbeidsforholdene mellom ulike grupper i norsk luftfart | | 96 Samarbeidsforholdene mellom ulike grupper i norsk luftfart | | 96 Samarbeidsforholdene mellom ulike grupper i norsk luftfart | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Vet ikke | 60 | 16,2% | 68 | 10,2% | 257 | 32,8% | 49 | 11,8% | 95 | 17,1% | 60 | 17,6% | 126 | 21,5% | 11 | 14,5% |
| 2 Mye dårligere | 16 | 4,3% | 98 | 14,7% | 80 | 10,2% | 37 | 8,9% | 71 | 12,8% | 20 | 5,9% | 48 | 8,2% | 2 | 2,6% |
| 3 Litt dårligere | 70 | 18,9% | 210 | 31,6% | 127 | 16,2% | 105 | 25,3% | 143 | 25,8% | 64 | 18,8% | 79 | 13,5% | 8 | 10,5% |
| 4 Uendret | 101 | 27,3% | 244 | 36,7% | 204 | 26,1% | 124 | 29,9% | 188 | 33,9% | 134 | 39,3% | 184 | 31,5% | 35 | 46,1% |
| 5 Litt bedre | 92 | 24,9% | 42 | 6,3% | 92 | 11,7% | 91 | 21,9% | 53 | 9,5% | 53 | 15,5% | 130 | 22,2% | 17 | 22,4% |
| 6 Mye bedre | 31 | 8,4% | 3 | ,5% | 23 | 2,9% | 9 | 2,2% | 5 | ,9% | 10 | 2,9% | 18 | 3,1% | 3 | 3,9% |
| Total | 370 | 100,0% | 665 | 100,0% | 783 | 100,0% | 415 | 100,0% | 555 | 100,0% | 341 | 100,0% | 585 | 100,0% | 76 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|------------------|----------------------------------|---------|----------------------------------|---------|----------------------------------|---------|----------------------------------|---------|----------------------------------|---------|----------------------------------|---------|----------------------------------|---------|----------------------------------|---------|
| | 97 Bruken av doble arbeidsvakter | | 97 Bruken av doble arbeidsvakter | | 97 Bruken av doble arbeidsvakter | | 97 Bruken av doble arbeidsvakter | | 97 Bruken av doble arbeidsvakter | | 97 Bruken av doble arbeidsvakter | | 97 Bruken av doble arbeidsvakter | | 97 Bruken av doble arbeidsvakter | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Vet ikke | 100 | 27,4% | 195 | 30,3% | 263 | 34,6% | 49 | 11,8% | 81 | 14,9% | 90 | 27,3% | 99 | 17,0% | 32 | 49,2% |
| 2 Mye dårligere | 5 | 1,4% | 66 | 10,2% | 188 | 24,7% | 40 | 9,6% | 29 | 5,3% | 14 | 4,2% | 31 | 5,3% | 1 | 1,5% |
| 3 Litt dårligere | 22 | 6,0% | 101 | 15,7% | 104 | 13,7% | 41 | 9,9% | 58 | 10,6% | 31 | 9,4% | 57 | 9,8% | 3 | 4,6% |
| 4 Uendret | 136 | 37,3% | 261 | 40,5% | 180 | 23,7% | 162 | 38,9% | 292 | 53,6% | 143 | 43,3% | 242 | 41,4% | 23 | 35,4% |
| 5 Litt bedre | 60 | 16,4% | 17 | 2,6% | 17 | 2,2% | 91 | 21,9% | 65 | 11,9% | 39 | 11,8% | 111 | 19,0% | 5 | 7,7% |
| 6 Mye bedre | 42 | 11,5% | 4 | ,6% | 8 | 1,1% | 33 | 7,9% | 20 | 3,7% | 13 | 3,9% | 44 | 7,5% | 1 | 1,5% |
| Total | 365 | 100,0% | 644 | 100,0% | 760 | 100,0% | 416 | 100,0% | 545 | 100,0% | 330 | 100,0% | 584 | 100,0% | 65 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|------------------|----------------------|---------|----------------------|---------|----------------------|---------|-----------------------|---------|----------------------|---------|----------------------|---------|----------------------|---------|------------------------|---------|
| | 98 Bruken av overtid | | 98 Bruken av overtid | | 98 Bruken av overtid | | 98 Bruken av overtid | | 98 Bruken av overtid | | 98 Bruken av overtid | | 98 Bruken av overtid | | 98 Bruken av overtid | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Vet ikke | 35 | 9,4% | 97 | 14,8% | 155 | 20,0% | 15 | 3,6% | 15 | 2,7% | 42 | 12,1% | 37 | 6,2% | 17 | 22,4% |
| 2 Mye dårligere | 11 | 3,0% | 120 | 18,3% | 226 | 29,2% | 85 | 20,3% | 57 | 10,2% | 40 | 11,6% | 86 | 14,5% | 4 | 5,3% |
| 3 Litt dårligere | 40 | 10,8% | 174 | 26,6% | 159 | 20,5% | 65 | 15,6% | 110 | 19,6% | 57 | 16,5% | 111 | 18,7% | 17 | 22,4% |
| 4 Uendret | 141 | 38,0% | 242 | 36,9% | 212 | 27,4% | 128 | 30,6% | 248 | 44,3% | 140 | 40,5% | 203 | 34,2% | 32 | 42,1% |
| 5 Litt bedre | 103 | 27,8% | 20 | 3,1% | 16 | 2,1% | 92 | 22,0% | 108 | 19,3% | 57 | 16,5% | 117 | 19,7% | 4 | 5,3% |
| 6 Mye bedre | 41 | 11,1% | 2 | ,3% | 7 | ,9% | 33 | 7,9% | 22 | 3,9% | 10 | 2,9% | 39 | 6,6% | 2 | 2,6% |
| Total | 371 | 100,0% | 655 | 100,0% | 775 | 100,0% | 418 | 100,0% | 560 | 100,0% | 346 | 100,0% | 593 | 100,0% | 76 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|------------------|------------------------------|---------|------------------------------|---------|------------------------------|---------|------------------------------|---------|------------------------------|---------|------------------------------|---------|------------------------------|---------|------------------------------|---------|
| | 99 Kursing og etterutdanning | | 99 Kursing og etterutdanning | | 99 Kursing og etterutdanning | | 99 Kursing og etterutdanning | | 99 Kursing og etterutdanning | | 99 Kursing og etterutdanning | | 99 Kursing og etterutdanning | | 99 Kursing og etterutdanning | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Vet ikke | 10 | 2,7% | 10 | 1,5% | 55 | 6,9% | 13 | 3,1% | 7 | 1,2% | 9 | 2,6% | 16 | 2,7% | 10 | 12,7% |
| 2 Mye dårligere | 24 | 6,4% | 52 | 7,8% | 49 | 6,1% | 59 | 14,1% | 211 | 37,5% | 68 | 19,6% | 116 | 19,5% | 11 | 13,9% |
| 3 Litt dårligere | 61 | 16,3% | 177 | 26,7% | 123 | 15,4% | 71 | 17,0% | 159 | 28,2% | 107 | 30,8% | 108 | 18,2% | 18 | 22,8% |
| 4 Uendret | 104 | 27,8% | 308 | 46,4% | 400 | 50,2% | 117 | 28,0% | 121 | 21,5% | 113 | 32,6% | 171 | 28,8% | 17 | 21,5% |
| 5 Litt bedre | 122 | 32,6% | 99 | 14,9% | 120 | 15,1% | 136 | 32,5% | 56 | 9,9% | 45 | 13,0% | 136 | 22,9% | 20 | 25,3% |
| 6 Mye bedre | 53 | 14,2% | 18 | 2,7% | 50 | 6,3% | 22 | 5,3% | 9 | 1,6% | 5 | 1,4% | 47 | 7,9% | 3 | 3,8% |
| Total | 374 | 100,0% | 664 | 100,0% | 797 | 100,0% | 418 | 100,0% | 563 | 100,0% | 347 | 100,0% | 594 | 100,0% | 79 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|------------------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|
| | 100 De ansattes lojaliteten til jobben/selskape t | | 100 De ansattes lojaliteten til jobben/selskape t | | 100 De ansattes lojaliteten til jobben/selskape t | | 100 De ansattes lojaliteten til jobben/selskape t | | 100 De ansattes lojaliteten til jobben/selskape t | | 100 De ansattes lojaliteten til jobben/selskape t | | 100 De ansattes lojaliteten til jobben/selskape t | | 100 De ansattes lojaliteten til jobben/selskape t | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Vet ikke | 2 | ,5% | 2 | ,3% | 13 | 1,6% | 8 | 1,9% | 6 | 1,1% | 5 | 1,4% | 12 | 2,0% | 3 | 3,8% |
| 2 Mye dårligere | 50 | 13,4% | 292 | 43,9% | 381 | 47,4% | 248 | 59,5% | 188 | 33,4% | 128 | 36,7% | 131 | 22,0% | 21 | 26,6% |
| 3 Litt dårligere | 124 | 33,2% | 244 | 36,7% | 266 | 33,1% | 92 | 22,1% | 223 | 39,6% | 110 | 31,5% | 161 | 27,1% | 23 | 29,1% |
| 4 Uendret | 125 | 33,4% | 96 | 14,4% | 93 | 11,6% | 52 | 12,5% | 112 | 19,9% | 80 | 22,9% | 168 | 28,2% | 19 | 24,1% |
| 5 Litt bedre | 52 | 13,9% | 27 | 4,1% | 38 | 4,7% | 12 | 2,9% | 27 | 4,8% | 21 | 6,0% | 101 | 17,0% | 11 | 13,9% |
| 6 Mye bedre | 21 | 5,6% | 4 | ,6% | 12 | 1,5% | 5 | 1,2% | 7 | 1,2% | 5 | 1,4% | 21 | 3,5% | 2 | 2,5% |
| 7 | | | | | | | | | | | | | 1 | ,2% | | |
| Total | 374 | 100,0% | 665 | 100,0% | 803 | 100,0% | 417 | 100,0% | 563 | 100,0% | 349 | 100,0% | 595 | 100,0% | 79 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|------------------|---|---------------|---|---------------|---|---------------|---|---------------|---|---------------|---|---------------|---|---------------|---|---------------|
| | 101 Samarbeidsforholdene mellom ledere og ansatte | | 101 Samarbeidsforholdene mellom ledere og ansatte | | 101 Samarbeidsforholdene mellom ledere og ansatte | | 101 Samarbeidsforholdene mellom ledere og ansatte | | 101 Samarbeidsforholdene mellom ledere og ansatte | | 101 Samarbeidsforholdene mellom ledere og ansatte | | 101 Samarbeidsforholdene mellom ledere og ansatte | | 101 Samarbeidsforholdene mellom ledere og ansatte | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Vet ikke | 2 | ,5% | 6 | ,9% | 21 | 2,6% | 7 | 1,7% | 3 | ,5% | 6 | 1,7% | 11 | 1,9% | 2 | 2,6% |
| 2 Mye dårligere | 20 | 5,4% | 202 | 30,4% | 285 | 35,6% | 200 | 47,8% | 160 | 28,4% | 94 | 26,9% | 153 | 25,8% | 14 | 18,4% |
| 3 Litt dårligere | 81 | 21,8% | 255 | 38,3% | 252 | 31,5% | 98 | 23,4% | 207 | 36,8% | 101 | 28,9% | 134 | 22,6% | 21 | 27,6% |
| 4 Uendret | 138 | 37,1% | 166 | 25,0% | 162 | 20,2% | 80 | 19,1% | 149 | 26,5% | 99 | 28,4% | 174 | 29,3% | 26 | 34,2% |
| 5 Litt bedre | 97 | 26,1% | 33 | 5,0% | 70 | 8,7% | 23 | 5,5% | 39 | 6,9% | 40 | 11,5% | 89 | 15,0% | 13 | 17,1% |
| 6 Mye bedre | 34 | 9,1% | 3 | ,5% | 11 | 1,4% | 10 | 2,4% | 5 | ,9% | 9 | 2,6% | 32 | 5,4% | | |
| Total | 372 | 100,0% | 665 | 100,0% | 801 | 100,0% | 418 | 100,0% | 563 | 100,0% | 349 | 100,0% | 593 | 100,0% | 76 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|------------------|---------------------------------|---------------|---------------------------------|---------------|---------------------------------|---------------|---------------------------------|---------------|---------------------------------|---------------|---------------------------------|---------------|---------------------------------|---------------|---------------------------------|---------------|
| | 102 Lojaliteten mellom kolleger | | 102 Lojaliteten mellom kolleger | | 102 Lojaliteten mellom kolleger | | 102 Lojaliteten mellom kolleger | | 102 Lojaliteten mellom kolleger | | 102 Lojaliteten mellom kolleger | | 102 Lojaliteten mellom kolleger | | 102 Lojaliteten mellom kolleger | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Vet ikke | 2 | ,5% | 3 | ,4% | 8 | 1,0% | 7 | 1,7% | 1 | ,2% | 5 | 1,4% | 7 | 1,2% | 3 | 3,8% |
| 2 Mye dårligere | 5 | 1,3% | 24 | 3,6% | 35 | 4,4% | 17 | 4,1% | 10 | 1,8% | 9 | 2,6% | 21 | 3,5% | 2 | 2,5% |
| 3 Litt dårligere | 43 | 11,5% | 95 | 14,2% | 103 | 12,8% | 69 | 16,5% | 70 | 12,5% | 53 | 15,2% | 66 | 11,1% | 16 | 20,3% |
| 4 Uendret | 214 | 57,4% | 421 | 63,1% | 462 | 57,5% | 219 | 52,4% | 373 | 66,4% | 209 | 59,9% | 331 | 55,5% | 33 | 41,8% |
| 5 Litt bedre | 77 | 20,6% | 105 | 15,7% | 124 | 15,4% | 81 | 19,4% | 92 | 16,4% | 56 | 16,0% | 128 | 21,5% | 18 | 22,8% |
| 6 Mye bedre | 32 | 8,6% | 19 | 2,8% | 71 | 8,8% | 25 | 6,0% | 16 | 2,8% | 17 | 4,9% | 43 | 7,2% | 7 | 8,9% |
| Total | 373 | 100,0% | 667 | 100,0% | 803 | 100,0% | 418 | 100,0% | 562 | 100,0% | 349 | 100,0% | 596 | 100,0% | 79 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|------------------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|
| | 103 Det sosiale arbeidsmiljøet på din arbeidsplass | | 103 Det sosiale arbeidsmiljøet på din arbeidsplass | | 103 Det sosiale arbeidsmiljøet på din arbeidsplass | | 103 Det sosiale arbeidsmiljøet på din arbeidsplass | | 103 Det sosiale arbeidsmiljøet på din arbeidsplass | | 103 Det sosiale arbeidsmiljøet på din arbeidsplass | | 103 Det sosiale arbeidsmiljøet på din arbeidsplass | | 103 Det sosiale arbeidsmiljøet på din arbeidsplass | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Vet ikke | 3 | ,8% | 2 | ,3% | 13 | 1,6% | 3 | ,7% | 1 | ,2% | 3 | ,9% | 6 | 1,0% | 3 | 3,8% |
| 2 Mye dårligere | 16 | 4,3% | 156 | 23,4% | 173 | 21,5% | 91 | 21,9% | 82 | 14,6% | 54 | 15,4% | 94 | 15,8% | 13 | 16,5% |
| 3 Litt dårligere | 96 | 25,7% | 260 | 39,0% | 261 | 32,5% | 91 | 21,9% | 179 | 31,9% | 103 | 29,4% | 132 | 22,2% | 23 | 29,1% |
| 4 Uendret | 132 | 35,4% | 188 | 28,2% | 259 | 32,2% | 150 | 36,1% | 212 | 37,7% | 133 | 38,0% | 229 | 38,5% | 20 | 25,3% |
| 5 Litt bedre | 90 | 24,1% | 49 | 7,3% | 66 | 8,2% | 57 | 13,7% | 73 | 13,0% | 39 | 11,1% | 94 | 15,8% | 11 | 13,9% |
| 6 Mye bedre | 36 | 9,7% | 12 | 1,8% | 32 | 4,0% | 24 | 5,8% | 15 | 2,7% | 18 | 5,1% | 40 | 6,7% | 9 | 11,4% |
| Total | 373 | 100,0% | 667 | 100,0% | 804 | 100,0% | 416 | 100,0% | 562 | 100,0% | 350 | 100,0% | 595 | 100,0% | 79 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Del 5 Endringer av betydning for flysikkerheten etter 2000

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|-------------------|---------------------|---------|---------------------|---------|---------------------|---------|-----------------------|---------|---------------------|---------|----------------------|---------|---------------------|---------|------------------------|---------|
| | Endringene i Avinor | | Endringene i Avinor | | Endringene i Avinor | | Endringene i Avinor | | Endringene i Avinor | | Endringene i Avinor | | Endringene i Avinor | | Endringene i Avinor | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Svært negativt | 50 | 13,9% | 169 | 26,0% | 181 | 25,0% | 246 | 59,4% | 110 | 20,8% | 140 | 40,8% | 205 | 36,1% | 27 | 35,1% |
| 2 Litt negativt | 151 | 42,1% | 351 | 53,9% | 318 | 44,0% | 136 | 32,9% | 272 | 51,4% | 125 | 36,4% | 202 | 35,6% | 40 | 51,9% |
| 3 Ingen betydning | 81 | 22,6% | 108 | 16,6% | 154 | 21,3% | 10 | 2,4% | 125 | 23,6% | 46 | 13,4% | 87 | 15,3% | 3 | 3,9% |
| 4 Litt positivt | 58 | 16,2% | 21 | 3,2% | 57 | 7,9% | 18 | 4,3% | 21 | 4,0% | 22 | 6,4% | 59 | 10,4% | 7 | 9,1% |
| 5 Svært positivt | 19 | 5,3% | 2 | ,3% | 12 | 1,7% | 4 | 1,0% | 1 | ,2% | 9 | 2,6% | 14 | 2,5% | | |
| 6 | | | | | 1 | ,1% | | | | | 1 | ,3% | 1 | ,2% | | |
| Total | 359 | 100,0% | 651 | 100,0% | 723 | 100,0% | 414 | 100,0% | 529 | 100,0% | 343 | 100,0% | 568 | 100,0% | 77 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|-------------------|----------------------------|---------|----------------------------|---------|----------------------------|---------|----------------------------|---------|----------------------------|---------|----------------------------|---------|----------------------------|---------|----------------------------|---------|
| | Endringene i flyselskapene | | Endringene i flyselskapene | | Endringene i flyselskapene | | Endringene i flyselskapene | | Endringene i flyselskapene | | Endringene i flyselskapene | | Endringene i flyselskapene | | Endringene i flyselskapene | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Svært negativt | 29 | 8,0% | 196 | 29,9% | 206 | 27,3% | 59 | 14,4% | 170 | 31,3% | 33 | 10,4% | 74 | 13,2% | 13 | 17,6% |
| 2 Litt negativt | 168 | 46,4% | 353 | 53,8% | 327 | 43,3% | 263 | 64,0% | 287 | 52,8% | 208 | 65,4% | 263 | 47,0% | 50 | 67,6% |
| 3 Ingen betydning | 87 | 24,0% | 74 | 11,3% | 117 | 15,5% | 66 | 16,1% | 66 | 12,1% | 55 | 17,3% | 130 | 23,2% | 8 | 10,8% |
| 4 Litt positivt | 59 | 16,3% | 30 | 4,6% | 89 | 11,8% | 20 | 4,9% | 19 | 3,5% | 16 | 5,0% | 74 | 13,2% | 3 | 4,1% |
| 5 Svært positivt | 19 | 5,2% | 3 | ,5% | 16 | 2,1% | 3 | ,7% | 2 | ,4% | 6 | 1,9% | 17 | 3,0% | | |
| 6 | | | | | | | | | | | | | 2 | ,4% | | |
| Total | 362 | 100,0% | 656 | 100,0% | 755 | 100,0% | 411 | 100,0% | 544 | 100,0% | 318 | 100,0% | 560 | 100,0% | 74 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|-------------------|--------------------------------|---------|--------------------------------|---------|--------------------------------|---------|--------------------------------|---------|--------------------------------|---------|--------------------------------|---------|--------------------------------|---------|--------------------------------|---------|
| | Endringene i Luftfartstilsynet | | Endringene i Luftfartstilsynet | | Endringene i Luftfartstilsynet | | Endringene i Luftfartstilsynet | | Endringene i Luftfartstilsynet | | Endringene i Luftfartstilsynet | | Endringene i Luftfartstilsynet | | Endringene i Luftfartstilsynet | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Svært negativt | 35 | 9,8% | 118 | 18,1% | 111 | 15,8% | 89 | 21,5% | 102 | 19,4% | 66 | 20,4% | 74 | 13,6% | 33 | 42,3% |
| 2 Litt negativt | 135 | 37,7% | 309 | 47,4% | 255 | 36,3% | 151 | 36,6% | 257 | 49,0% | 120 | 37,2% | 181 | 33,2% | 28 | 35,9% |
| 3 Ingen betydning | 96 | 26,8% | 171 | 26,2% | 249 | 35,4% | 61 | 14,8% | 140 | 26,7% | 68 | 21,1% | 184 | 33,8% | 5 | 6,4% |
| 4 Litt positivt | 76 | 21,2% | 45 | 6,9% | 75 | 10,7% | 75 | 18,2% | 23 | 4,4% | 48 | 14,9% | 81 | 14,9% | 9 | 11,5% |
| 5 Svært positivt | 16 | 4,5% | 9 | 1,4% | 13 | 1,8% | 37 | 9,0% | 3 | ,6% | 20 | 6,2% | 24 | 4,4% | 3 | 3,8% |
| 6 | | | | | | | | | | | 1 | ,3% | 1 | ,2% | | |
| Total | 358 | 100,0% | 652 | 100,0% | 703 | 100,0% | 413 | 100,0% | 525 | 100,0% | 323 | 100,0% | 545 | 100,0% | 78 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|-------------------|--------------------------------------|---------|--------------------------------------|---------|--------------------------------------|---------|--------------------------------------|---------|--------------------------------------|---------|--------------------------------------|---------|--------------------------------------|---------|--------------------------------------|---------|
| | 111 Økt konkurranse i norsk luftfart | | 111 Økt konkurranse i norsk luftfart | | 111 Økt konkurranse i norsk luftfart | | 111 Økt konkurranse i norsk luftfart | | 111 Økt konkurranse i norsk luftfart | | 111 Økt konkurranse i norsk luftfart | | 111 Økt konkurranse i norsk luftfart | | 111 Økt konkurranse i norsk luftfart | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Svært negativt | 27 | 7,5% | 102 | 15,4% | 128 | 16,3% | 16 | 4,0% | 107 | 19,2% | 19 | 5,6% | 54 | 9,4% | 5 | 6,8% |
| 2 Litt negativt | 177 | 49,4% | 399 | 60,3% | 370 | 47,0% | 206 | 50,9% | 335 | 60,0% | 204 | 60,5% | 270 | 47,1% | 52 | 70,3% |
| 3 Ingen betydning | 109 | 30,4% | 109 | 16,5% | 168 | 21,3% | 132 | 32,6% | 80 | 14,3% | 71 | 21,1% | 123 | 21,5% | 7 | 9,5% |
| 4 Litt positivt | 34 | 9,5% | 35 | 5,3% | 94 | 11,9% | 43 | 10,6% | 30 | 5,4% | 35 | 10,4% | 93 | 16,2% | 9 | 12,2% |
| 5 Svært positivt | 11 | 3,1% | 16 | 2,4% | 27 | 3,4% | 7 | 1,7% | 6 | 1,1% | 8 | 2,4% | 33 | 5,8% | 1 | 1,4% |
| 6 | | | 1 | ,2% | | | 1 | ,2% | | | | | | | | |
| Total | 358 | 100,0% | 662 | 100,0% | 787 | 100,0% | 405 | 100,0% | 558 | 100,0% | 337 | 100,0% | 573 | 100,0% | 74 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|-------------------|----------------------------------|---------|----------------------------------|---------|----------------------------------|---------|----------------------------------|---------|----------------------------------|---------|----------------------------------|---------|----------------------------------|---------|----------------------------------|---------|
| | 112 Nye aktører i norsk luftfart | | 112 Nye aktører i norsk luftfart | | 112 Nye aktører i norsk luftfart | | 112 Nye aktører i norsk luftfart | | 112 Nye aktører i norsk luftfart | | 112 Nye aktører i norsk luftfart | | 112 Nye aktører i norsk luftfart | | 112 Nye aktører i norsk luftfart | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Svært negativt | 9 | 2,5% | 40 | 6,1% | 60 | 7,8% | 1 | ,2% | 46 | 8,4% | 4 | 1,2% | 28 | 5,0% | 1 | 1,4% |
| 2 Litt negativt | 101 | 28,5% | 301 | 45,5% | 308 | 40,0% | 84 | 20,8% | 232 | 42,3% | 87 | 26,4% | 164 | 29,1% | 26 | 37,1% |
| 3 Ingen betydning | 179 | 50,4% | 234 | 35,4% | 254 | 33,0% | 228 | 56,4% | 215 | 39,2% | 149 | 45,2% | 192 | 34,1% | 25 | 35,7% |
| 4 Litt positivt | 45 | 12,7% | 71 | 10,7% | 111 | 14,4% | 75 | 18,6% | 42 | 7,7% | 73 | 22,1% | 133 | 23,6% | 14 | 20,0% |
| 5 Svært positivt | 21 | 5,9% | 15 | 2,3% | 37 | 4,8% | 15 | 3,7% | 14 | 2,6% | 17 | 5,2% | 46 | 8,2% | 4 | 5,7% |
| 6 | | | | | | | 1 | ,2% | | | | | | | | |
| Total | 355 | 100,0% | 661 | 100,0% | 770 | 100,0% | 404 | 100,0% | 549 | 100,0% | 330 | 100,0% | 563 | 100,0% | 70 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|-------------------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|
| | 113 Omorganisering av Luftfartsverket til Avinor | | 113 Omorganisering av Luftfartsverket til Avinor | | 113 Omorganisering av Luftfartsverket til Avinor | | 113 Omorganisering av Luftfartsverket til Avinor | | 113 Omorganisering av Luftfartsverket til Avinor | | 113 Omorganisering av Luftfartsverket til Avinor | | 113 Omorganisering av Luftfartsverket til Avinor | | 113 Omorganisering av Luftfartsverket til Avinor | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Svært negativt | 38 | 10,9% | 115 | 18,3% | 132 | 20,9% | 207 | 49,9% | 80 | 15,8% | 108 | 31,9% | 187 | 33,8% | 10 | 13,7% |
| 2 Litt negativt | 124 | 35,5% | 310 | 49,3% | 285 | 45,1% | 141 | 34,0% | 245 | 48,5% | 134 | 39,5% | 212 | 38,3% | 37 | 50,7% |
| 3 Ingen betydning | 112 | 32,1% | 178 | 28,3% | 185 | 29,3% | 43 | 10,4% | 164 | 32,5% | 60 | 17,7% | 109 | 19,7% | 13 | 17,8% |
| 4 Litt positivt | 59 | 16,9% | 23 | 3,7% | 27 | 4,3% | 21 | 5,1% | 14 | 2,8% | 27 | 8,0% | 37 | 6,7% | 12 | 16,4% |
| 5 Svært positivt | 15 | 4,3% | 3 | ,5% | 3 | ,5% | 3 | ,7% | 2 | ,4% | 10 | 2,9% | 7 | 1,3% | 1 | 1,4% |
| 6 | 1 | ,3% | | | | | | | | | | | 1 | ,2% | | |
| Total | 349 | 100,0% | 629 | 100,0% | 632 | 100,0% | 415 | 100,0% | 505 | 100,0% | 339 | 100,0% | 553 | 100,0% | 73 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|-------------------|----------------------------------|---------|----------------------------------|---------|----------------------------------|---------|----------------------------------|---------|----------------------------------|---------|----------------------------------|---------|----------------------------------|---------|----------------------------------|---------|
| | 114 Sammenslåing av flyselskaper | | 114 Sammenslåing av flyselskaper | | 114 Sammenslåing av flyselskaper | | 114 Sammenslåing av flyselskaper | | 114 Sammenslåing av flyselskaper | | 114 Sammenslåing av flyselskaper | | 114 Sammenslåing av flyselskaper | | 114 Sammenslåing av flyselskaper | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Svært negativt | 6 | 1,7% | 110 | 16,7% | 166 | 21,4% | 22 | 5,5% | 68 | 12,3% | 16 | 5,0% | 22 | 3,9% | 8 | 11,6% |
| 2 Litt negativt | 109 | 31,1% | 356 | 54,0% | 311 | 40,0% | 187 | 47,0% | 248 | 45,0% | 134 | 42,0% | 166 | 29,7% | 40 | 58,0% |
| 3 Ingen betydning | 172 | 49,0% | 157 | 23,8% | 208 | 26,8% | 164 | 41,2% | 186 | 33,8% | 136 | 42,6% | 246 | 44,1% | 16 | 23,2% |
| 4 Litt positivt | 48 | 13,7% | 33 | 5,0% | 84 | 10,8% | 23 | 5,8% | 46 | 8,3% | 32 | 10,0% | 107 | 19,2% | 5 | 7,2% |
| 5 Svært positivt | 16 | 4,6% | 3 | ,5% | 8 | 1,0% | 2 | ,5% | 3 | ,5% | 1 | ,3% | 16 | 2,9% | | |
| 6 | | | | | | | | | | | | | 1 | ,2% | | |
| Total | 351 | 100,0% | 659 | 100,0% | 777 | 100,0% | 398 | 100,0% | 551 | 100,0% | 319 | 100,0% | 558 | 100,0% | 69 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|-------------------|-----------------------------|---------|-----------------------------|---------|-----------------------------|---------|-----------------------------|---------|-----------------------------|---------|-----------------------------|---------|-----------------------------|---------|-----------------------------|---------|
| | 115 Oppkjøp av flyselskaper | | 115 Oppkjøp av flyselskaper | | 115 Oppkjøp av flyselskaper | | 115 Oppkjøp av flyselskaper | | 115 Oppkjøp av flyselskaper | | 115 Oppkjøp av flyselskaper | | 115 Oppkjøp av flyselskaper | | 115 Oppkjøp av flyselskaper | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Svært negativt | 5 | 1,4% | 98 | 15,1% | 140 | 18,5% | 13 | 3,4% | 64 | 11,8% | 10 | 3,4% | 16 | 3,0% | 3 | 4,5% |
| 2 Litt negativt | 116 | 33,2% | 321 | 49,5% | 305 | 40,4% | 140 | 37,1% | 231 | 42,6% | 123 | 41,3% | 147 | 27,6% | 35 | 52,2% |
| 3 Ingen betydning | 184 | 52,7% | 201 | 31,0% | 242 | 32,1% | 205 | 54,4% | 214 | 39,5% | 147 | 49,3% | 278 | 52,3% | 26 | 38,8% |
| 4 Litt positivt | 32 | 9,2% | 27 | 4,2% | 63 | 8,3% | 17 | 4,5% | 27 | 5,0% | 18 | 6,0% | 81 | 15,2% | 3 | 4,5% |
| 5 Svært positivt | 12 | 3,4% | 2 | ,3% | 5 | ,7% | 2 | ,5% | 6 | 1,1% | | | 10 | 1,9% | | |
| Total | 349 | 100,0% | 649 | 100,0% | 755 | 100,0% | 377 | 100,0% | 542 | 100,0% | 298 | 100,0% | 532 | 100,0% | 67 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|-------------------|---------------------------------------|---------|---------------------------------------|---------|---------------------------------------|---------|---------------------------------------|---------|---------------------------------------|---------|---------------------------------------|---------|---------------------------------------|---------|---------------------------------------|---------|
| | 116 Mer aktiv flytjeneste for piloter | | 116 Mer aktiv flytjeneste for piloter | | 116 Mer aktiv flytjeneste for piloter | | 116 Mer aktiv flytjeneste for piloter | | 116 Mer aktiv flytjeneste for piloter | | 116 Mer aktiv flytjeneste for piloter | | 116 Mer aktiv flytjeneste for piloter | | 116 Mer aktiv flytjeneste for piloter | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Svært negativt | 6 | 1,9% | 171 | 26,3% | 219 | 29,6% | 19 | 5,3% | 11 | 2,2% | 12 | 4,6% | 15 | 3,1% | 2 | 3,3% |
| 2 Litt negativt | 48 | 15,0% | 333 | 51,2% | 359 | 48,6% | 141 | 39,2% | 97 | 19,8% | 63 | 24,0% | 130 | 26,7% | 13 | 21,3% |
| 3 Ingen betydning | 164 | 51,1% | 123 | 18,9% | 118 | 16,0% | 117 | 32,5% | 236 | 48,1% | 100 | 38,2% | 188 | 38,7% | 27 | 44,3% |
| 4 Litt positivt | 83 | 25,9% | 22 | 3,4% | 41 | 5,5% | 76 | 21,1% | 117 | 23,8% | 71 | 27,1% | 123 | 25,3% | 15 | 24,6% |
| 5 Svært positivt | 20 | 6,2% | 2 | ,3% | 2 | ,3% | 7 | 1,9% | 30 | 6,1% | 16 | 6,1% | 30 | 6,2% | 4 | 6,6% |
| Total | 321 | 100,0% | 651 | 100,0% | 739 | 100,0% | 360 | 100,0% | 491 | 100,0% | 262 | 100,0% | 486 | 100,0% | 61 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|-------------------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|
| | 117 Vedtaket om flytting av Luftfartstilsynet til Bodø | | 117 Vedtaket om flytting av Luftfartstilsynet til Bodø | | 117 Vedtaket om flytting av Luftfartstilsynet til Bodø | | 117 Vedtaket om flytting av Luftfartstilsynet til Bodø | | 117 Vedtaket om flytting av Luftfartstilsynet til Bodø | | 117 Vedtaket om flytting av Luftfartstilsynet til Bodø | | 117 Vedtaket om flytting av Luftfartstilsynet til Bodø | | 117 Vedtaket om flytting av Luftfartstilsynet til Bodø | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Svært negativt | 85 | 23,9% | 191 | 29,3% | 228 | 33,2% | 124 | 30,6% | 155 | 29,8% | 107 | 32,2% | 138 | 25,6% | 45 | 57,7% |
| 2 Litt negativt | 128 | 36,0% | 233 | 35,7% | 260 | 37,8% | 156 | 38,5% | 175 | 33,7% | 107 | 32,2% | 170 | 31,5% | 22 | 28,2% |
| 3 Ingen betydning | 111 | 31,2% | 182 | 27,9% | 177 | 25,8% | 93 | 23,0% | 152 | 29,2% | 91 | 27,4% | 168 | 31,1% | 9 | 11,5% |
| 4 Litt positivt | 17 | 4,8% | 31 | 4,8% | 10 | 1,5% | 21 | 5,2% | 24 | 4,6% | 16 | 4,8% | 31 | 5,7% | | |
| 5 Svært positivt | 15 | 4,2% | 15 | 2,3% | 11 | 1,6% | 11 | 2,7% | 14 | 2,7% | 11 | 3,3% | 33 | 6,1% | 2 | 2,6% |
| 6 | | | | | 1 | ,1% | | | | | | | | | | |
| Total | 356 | 100,0% | 652 | 100,0% | 687 | 100,0% | 405 | 100,0% | 520 | 100,0% | 332 | 100,0% | 540 | 100,0% | 78 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|-------------------|-------------------------------------|---------|-------------------------------------|---------|-------------------------------------|---------|-------------------------------------|---------|-------------------------------------|---------|-------------------------------------|---------|-------------------------------------|---------|-------------------------------------|---------|
| | 118 Nye tekniske hjelpemidler i fly | | 118 Nye tekniske hjelpemidler i fly | | 118 Nye tekniske hjelpemidler i fly | | 118 Nye tekniske hjelpemidler i fly | | 118 Nye tekniske hjelpemidler i fly | | 118 Nye tekniske hjelpemidler i fly | | 118 Nye tekniske hjelpemidler i fly | | 118 Nye tekniske hjelpemidler i fly | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Svært negativt | | | | | 3 | ,4% | | | | | 1 | ,3% | | | | |
| 2 Litt negativt | 4 | 1,2% | 3 | ,5% | 8 | 1,1% | 6 | 1,5% | 2 | ,4% | 2 | ,7% | 3 | ,6% | | |
| 3 Ingen betydning | 23 | 6,7% | 38 | 5,7% | 107 | 15,1% | 16 | 4,0% | 92 | 16,8% | 27 | 9,1% | 62 | 11,9% | 5 | 7,5% |
| 4 Litt positivt | 180 | 52,2% | 327 | 49,1% | 306 | 43,3% | 238 | 58,9% | 319 | 58,2% | 185 | 62,1% | 288 | 55,4% | 44 | 65,7% |
| 5 Svært positivt | 137 | 39,7% | 298 | 44,7% | 283 | 40,0% | 144 | 35,6% | 135 | 24,6% | 83 | 27,9% | 167 | 32,1% | 18 | 26,9% |
| 6 | 1 | ,3% | | | | | | | | | | | | | | |
| Total | 345 | 100,0% | 666 | 100,0% | 707 | 100,0% | 404 | 100,0% | 548 | 100,0% | 298 | 100,0% | 520 | 100,0% | 67 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|-------------------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|
| | 119 Nye tekniske hjelpemidler på lufthavner | | 119 Nye tekniske hjelpemidler på lufthavner | | 119 Nye tekniske hjelpemidler på lufthavner | | 119 Nye tekniske hjelpemidler på lufthavner | | 119 Nye tekniske hjelpemidler på lufthavner | | 119 Nye tekniske hjelpemidler på lufthavner | | 119 Nye tekniske hjelpemidler på lufthavner | | 119 Nye tekniske hjelpemidler på lufthavner | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 2 Litt negativt | 3 | ,9% | 1 | ,2% | 10 | 1,5% | 4 | 1,0% | 3 | ,6% | 4 | 1,2% | 6 | 1,1% | | |
| 3 Ingen betydning | 22 | 6,3% | 71 | 11,1% | 79 | 11,7% | 34 | 8,6% | 84 | 16,2% | 37 | 11,5% | 69 | 12,7% | 7 | 11,3% |
| 4 Litt positivt | 193 | 55,3% | 376 | 58,6% | 301 | 44,4% | 248 | 62,6% | 301 | 58,1% | 192 | 59,6% | 284 | 52,1% | 41 | 66,1% |
| 5 Svært positivt | 130 | 37,2% | 194 | 30,2% | 288 | 42,5% | 110 | 27,8% | 130 | 25,1% | 89 | 27,6% | 186 | 34,1% | 14 | 22,6% |
| 6 | 1 | ,3% | | | | | | | | | | | | | | |
| Total | 349 | 100,0% | 642 | 100,0% | 678 | 100,0% | 396 | 100,0% | 518 | 100,0% | 322 | 100,0% | 545 | 100,0% | 62 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|-------------------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|
| | 120 Nye tekniske hjelpemidler i tårnene | | 120 Nye tekniske hjelpemidler i tårnene | | 120 Nye tekniske hjelpemidler i tårnene | | 120 Nye tekniske hjelpemidler i tårnene | | 120 Nye tekniske hjelpemidler i tårnene | | 120 Nye tekniske hjelpemidler i tårnene | | 120 Nye tekniske hjelpemidler i tårnene | | 120 Nye tekniske hjelpemidler i tårnene | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Svært negativt | | | | | 1 | ,2% | 2 | ,5% | 1 | ,2% | 2 | ,6% | 3 | ,6% | | |
| 2 Litt negativt | 3 | ,9% | 3 | ,5% | 6 | 1,0% | 21 | 5,3% | 3 | ,6% | 18 | 5,6% | 5 | 1,0% | | |
| 3 Ingen betydning | 17 | 5,1% | 71 | 11,5% | 63 | 10,2% | 41 | 10,3% | 53 | 11,1% | 33 | 10,2% | 55 | 10,8% | 7 | 11,3% |
| 4 Litt positivt | 170 | 50,7% | 361 | 58,3% | 249 | 40,4% | 226 | 56,8% | 265 | 55,4% | 179 | 55,2% | 255 | 50,3% | 41 | 66,1% |
| 5 Svært positivt | 144 | 43,0% | 183 | 29,6% | 296 | 48,1% | 108 | 27,1% | 156 | 32,6% | 92 | 28,4% | 189 | 37,3% | 14 | 22,6% |
| 6 | 1 | ,3% | 1 | ,2% | 1 | ,2% | | | | | | | | | | |
| Total | 335 | 100,0% | 619 | 100,0% | 616 | 100,0% | 398 | 100,0% | 478 | 100,0% | 324 | 100,0% | 507 | 100,0% | 62 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|-------------------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|
| | 121 Endret bruk av personell (personell har fått andre oppgaver) | | 121 Endret bruk av personell (personell har fått andre oppgaver) | | 121 Endret bruk av personell (personell har fått andre oppgaver) | | 121 Endret bruk av personell (personell har fått andre oppgaver) | | 121 Endret bruk av personell (personell har fått andre oppgaver) | | 121 Endret bruk av personell (personell har fått andre oppgaver) | | 121 Endret bruk av personell (personell har fått andre oppgaver) | | 121 Endret bruk av personell (personell har fått andre oppgaver) | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Svært negativt | 8 | 2,5% | 17 | 3,1% | 55 | 8,9% | 23 | 6,3% | 93 | 18,5% | 25 | 8,0% | 38 | 7,1% | 2 | 3,1% |
| 2 Litt negativt | 85 | 26,1% | 220 | 39,7% | 247 | 40,0% | 167 | 45,5% | 235 | 46,8% | 140 | 44,7% | 194 | 36,3% | 28 | 43,1% |
| 3 Ingen betydning | 131 | 40,2% | 271 | 48,9% | 212 | 34,4% | 142 | 38,7% | 134 | 26,7% | 98 | 31,3% | 168 | 31,4% | 26 | 40,0% |
| 4 Litt positivt | 88 | 27,0% | 40 | 7,2% | 89 | 14,4% | 32 | 8,7% | 39 | 7,8% | 48 | 15,3% | 122 | 22,8% | 8 | 12,3% |
| 5 Svært positivt | 13 | 4,0% | 5 | ,9% | 14 | 2,3% | 3 | ,8% | 1 | ,2% | 2 | ,6% | 13 | 2,4% | 1 | 1,5% |
| 6 | 1 | ,3% | 1 | ,2% | | | | | | | | | | | | |
| Total | 326 | 100,0% | 554 | 100,0% | 617 | 100,0% | 367 | 100,0% | 502 | 100,0% | 313 | 100,0% | 535 | 100,0% | 65 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|-------------------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|
| | 122 Økt bruk av anbud til drift og vedlikehold | | 122 Økt bruk av anbud til drift og vedlikehold | | 122 Økt bruk av anbud til drift og vedlikehold | | 122 Økt bruk av anbud til drift og vedlikehold | | 122 Økt bruk av anbud til drift og vedlikehold | | 122 Økt bruk av anbud til drift og vedlikehold | | 122 Økt bruk av anbud til drift og vedlikehold | | 122 Økt bruk av anbud til drift og vedlikehold | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Svært negativt | 41 | 12,1% | 75 | 12,2% | 138 | 22,6% | 71 | 18,7% | 159 | 30,1% | 72 | 23,1% | 170 | 30,6% | 5 | 7,4% |
| 2 Litt negativt | 133 | 39,1% | 322 | 52,4% | 290 | 47,5% | 210 | 55,3% | 286 | 54,1% | 162 | 51,9% | 249 | 44,9% | 43 | 63,2% |
| 3 Ingen betydning | 116 | 34,1% | 172 | 28,0% | 113 | 18,5% | 74 | 19,5% | 64 | 12,1% | 56 | 17,9% | 82 | 14,8% | 14 | 20,6% |
| 4 Litt positivt | 33 | 9,7% | 41 | 6,7% | 58 | 9,5% | 21 | 5,5% | 19 | 3,6% | 19 | 6,1% | 44 | 7,9% | 6 | 8,8% |
| 5 Svært positivt | 17 | 5,0% | 4 | ,7% | 11 | 1,8% | 4 | 1,1% | 1 | ,2% | 3 | 1,0% | 10 | 1,8% | | |
| Total | 340 | 100,0% | 614 | 100,0% | 610 | 100,0% | 380 | 100,0% | 529 | 100,0% | 312 | 100,0% | 555 | 100,0% | 68 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|-------------------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|
| | 124 Omorganisering av lufttrafikkjenestene i Avinor (Take-off 05) | | 124 Omorganisering av lufttrafikkjenestene i Avinor (Take-off 05) | | 124 Omorganisering av lufttrafikkjenestene i Avinor (Take-off 05) | | 124 Omorganisering av lufttrafikkjenestene i Avinor (Take-off 05) | | 124 Omorganisering av lufttrafikkjenestene i Avinor (Take-off 05) | | 124 Omorganisering av lufttrafikkjenestene i Avinor (Take-off 05) | | 124 Omorganisering av lufttrafikkjenestene i Avinor (Take-off 05) | | 124 Omorganisering av lufttrafikkjenestene i Avinor (Take-off 05) | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Svært negativt | 47 | 14,9% | 134 | 22,0% | 142 | 28,2% | 272 | 65,4% | 80 | 19,6% | 147 | 45,5% | 208 | 41,1% | 21 | 30,9% |
| 2 Litt negativt | 138 | 43,8% | 318 | 52,1% | 209 | 41,5% | 117 | 28,1% | 181 | 44,4% | 112 | 34,7% | 190 | 37,5% | 41 | 60,3% |
| 3 Ingen betydning | 88 | 27,9% | 143 | 23,4% | 126 | 25,0% | 13 | 3,1% | 139 | 34,1% | 48 | 14,9% | 81 | 16,0% | 6 | 8,8% |
| 4 Litt positivt | 31 | 9,8% | 13 | 2,1% | 23 | 4,6% | 11 | 2,6% | 8 | 2,0% | 9 | 2,8% | 24 | 4,7% | | |
| 5 Svært positivt | 10 | 3,2% | 2 | ,3% | 3 | ,6% | 3 | ,7% | | | 7 | 2,2% | 3 | ,6% | | |
| 6 | 1 | ,3% | | | 1 | ,2% | | | | | | | | | | |
| Total | 315 | 100,0% | 610 | 100,0% | 504 | 100,0% | 416 | 100,0% | 408 | 100,0% | 323 | 100,0% | 506 | 100,0% | 68 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|-------------------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|
| | 125 Økt fokus på "security" etter 11. september 2001 | | 125 Økt fokus på "security" etter 11. september 2001 | | 125 Økt fokus på "security" etter 11. september 2001 | | 125 Økt fokus på "security" etter 11. september 2001 | | 125 Økt fokus på "security" etter 11. september 2001 | | 125 Økt fokus på "security" etter 11. september 2001 | | 125 Økt fokus på "security" etter 11. september 2001 | | 125 Økt fokus på "security" etter 11. september 2001 | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Svært negativt | 10 | 2,7% | 61 | 9,3% | 22 | 2,8% | 11 | 2,7% | 34 | 6,3% | 9 | 2,7% | 17 | 2,9% | 2 | 2,7% |
| 2 Litt negativt | 29 | 7,9% | 151 | 22,9% | 49 | 6,3% | 43 | 10,5% | 75 | 13,8% | 21 | 6,3% | 61 | 10,5% | 11 | 14,9% |
| 3 Ingen betydning | 64 | 17,5% | 174 | 26,4% | 53 | 6,8% | 119 | 29,0% | 137 | 25,3% | 74 | 22,4% | 77 | 13,2% | 14 | 18,9% |
| 4 Litt positivt | 170 | 46,6% | 228 | 34,7% | 305 | 39,2% | 195 | 47,4% | 214 | 39,5% | 166 | 50,2% | 272 | 46,7% | 37 | 50,0% |
| 5 Svært positivt | 92 | 25,2% | 42 | 6,4% | 350 | 44,9% | 43 | 10,5% | 82 | 15,1% | 61 | 18,4% | 155 | 26,6% | 10 | 13,5% |
| 6 | | | 2 | ,3% | | | | | | | | | | | | |
| Total | 365 | 100,0% | 658 | 100,0% | 779 | 100,0% | 411 | 100,0% | 542 | 100,0% | 331 | 100,0% | 582 | 100,0% | 74 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|-------------------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|
| | 126 Reduksjon i antall ansatte i Avinor sentralt | | 126 Reduksjon i antall ansatte i Avinor sentralt | | 126 Reduksjon i antall ansatte i Avinor sentralt | | 126 Reduksjon i antall ansatte i Avinor sentralt | | 126 Reduksjon i antall ansatte i Avinor sentralt | | 126 Reduksjon i antall ansatte i Avinor sentralt | | 126 Reduksjon i antall ansatte i Avinor sentralt | | 126 Reduksjon i antall ansatte i Avinor sentralt | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Svært negativt | 29 | 8,8% | 45 | 7,5% | 162 | 27,0% | 47 | 11,5% | 67 | 15,0% | 57 | 17,3% | 85 | 15,9% | 5 | 7,6% |
| 2 Litt negativt | 110 | 33,2% | 237 | 39,7% | 270 | 45,0% | 164 | 40,2% | 204 | 45,6% | 135 | 40,9% | 190 | 35,4% | 34 | 51,5% |
| 3 Ingen betydning | 156 | 47,1% | 272 | 45,6% | 150 | 25,0% | 137 | 33,6% | 162 | 36,2% | 89 | 27,0% | 163 | 30,4% | 22 | 33,3% |
| 4 Litt positivt | 21 | 6,3% | 38 | 6,4% | 12 | 2,0% | 43 | 10,5% | 10 | 2,2% | 35 | 10,6% | 67 | 12,5% | 5 | 7,6% |
| 5 Svært positivt | 15 | 4,5% | 5 | ,8% | 6 | 1,0% | 17 | 4,2% | 4 | ,9% | 14 | 4,2% | 31 | 5,8% | | |
| Total | 331 | 100,0% | 597 | 100,0% | 600 | 100,0% | 408 | 100,0% | 447 | 100,0% | 330 | 100,0% | 536 | 100,0% | 66 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|-------------------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|
| | 127 Reduksjon i antall ansatte i Avinor regionalt | | 127 Reduksjon i antall ansatte i Avinor regionalt | | 127 Reduksjon i antall ansatte i Avinor regionalt | | 127 Reduksjon i antall ansatte i Avinor regionalt | | 127 Reduksjon i antall ansatte i Avinor regionalt | | 127 Reduksjon i antall ansatte i Avinor regionalt | | 127 Reduksjon i antall ansatte i Avinor regionalt | | 127 Reduksjon i antall ansatte i Avinor regionalt | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Svært negativt | 42 | 12,8% | 75 | 12,5% | 164 | 29,0% | 98 | 24,0% | 89 | 19,6% | 114 | 34,7% | 194 | 35,6% | 13 | 20,6% |
| 2 Litt negativt | 144 | 43,9% | 323 | 53,7% | 279 | 49,3% | 220 | 53,9% | 247 | 54,3% | 152 | 46,2% | 260 | 47,7% | 39 | 61,9% |
| 3 Ingen betydning | 112 | 34,1% | 188 | 31,3% | 118 | 20,8% | 63 | 15,4% | 109 | 24,0% | 49 | 14,9% | 72 | 13,2% | 10 | 15,9% |
| 4 Litt positivt | 21 | 6,4% | 13 | 2,2% | 3 | ,5% | 19 | 4,7% | 6 | 1,3% | 13 | 4,0% | 17 | 3,1% | 1 | 1,6% |
| 5 Svært positivt | 9 | 2,7% | 2 | ,3% | 2 | ,4% | 8 | 2,0% | 4 | ,9% | 1 | ,3% | 2 | ,4% | | |
| Total | 328 | 100,0% | 601 | 100,0% | 566 | 100,0% | 408 | 100,0% | 455 | 100,0% | 329 | 100,0% | 545 | 100,0% | 63 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|-------------------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|
| | 128 Utskillelse av Luftfartstilsynet fra Luftfartsverket | | 128 Utskillelse av Luftfartstilsynet fra Luftfartsverket | | 128 Utskillelse av Luftfartstilsynet fra Luftfartsverket | | 128 Utskillelse av Luftfartstilsynet fra Luftfartsverket | | 128 Utskillelse av Luftfartstilsynet fra Luftfartsverket | | 128 Utskillelse av Luftfartstilsynet fra Luftfartsverket | | 128 Utskillelse av Luftfartstilsynet fra Luftfartsverket | | 128 Utskillelse av Luftfartstilsynet fra Luftfartsverket | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Svært negativt | 5 | 1,5% | 16 | 2,7% | 46 | 10,0% | 4 | 1,0% | 21 | 4,6% | 3 | ,9% | 25 | 4,9% | 1 | 1,3% |
| 2 Litt negativt | 32 | 9,7% | 84 | 14,0% | 117 | 25,5% | 12 | 3,0% | 86 | 18,9% | 34 | 10,6% | 48 | 9,4% | 2 | 2,6% |
| 3 Ingen betydning | 107 | 32,3% | 280 | 46,5% | 236 | 51,5% | 39 | 9,8% | 248 | 54,6% | 69 | 21,6% | 194 | 38,0% | 4 | 5,3% |
| 4 Litt positivt | 111 | 33,5% | 173 | 28,7% | 48 | 10,5% | 165 | 41,3% | 75 | 16,5% | 110 | 34,4% | 121 | 23,7% | 29 | 38,2% |
| 5 Svært positivt | 76 | 23,0% | 49 | 8,1% | 10 | 2,2% | 180 | 45,0% | 24 | 5,3% | 104 | 32,5% | 123 | 24,1% | 40 | 52,6% |
| 6 | | | | | 1 | ,2% | | | | | | | | | | |
| Total | 331 | 100,0% | 602 | 100,0% | 458 | 100,0% | 400 | 100,0% | 454 | 100,0% | 320 | 100,0% | 511 | 100,0% | 76 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|-------------------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|
| | 129 Overgang fra papirbasert til PC-basert informasjon | | 129 Overgang fra papirbasert til PC-basert informasjon | | 129 Overgang fra papirbasert til PC-basert informasjon | | 129 Overgang fra papirbasert til PC-basert informasjon | | 129 Overgang fra papirbasert til PC-basert informasjon | | 129 Overgang fra papirbasert til PC-basert informasjon | | 129 Overgang fra papirbasert til PC-basert informasjon | | 129 Overgang fra papirbasert til PC-basert informasjon | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Svært negativt | 2 | ,6% | 24 | 3,7% | 16 | 2,4% | 7 | 1,7% | 7 | 1,3% | 2 | ,6% | 11 | 2,0% | 1 | 1,4% |
| 2 Litt negativt | 32 | 9,2% | 143 | 22,1% | 119 | 17,6% | 68 | 16,7% | 81 | 15,0% | 39 | 11,6% | 84 | 15,2% | 3 | 4,3% |
| 3 Ingen betydning | 90 | 25,9% | 281 | 43,5% | 228 | 33,7% | 185 | 45,5% | 203 | 37,6% | 113 | 33,7% | 187 | 33,9% | 25 | 35,7% |
| 4 Litt positivt | 161 | 46,3% | 162 | 25,1% | 203 | 30,0% | 127 | 31,2% | 213 | 39,4% | 137 | 40,9% | 205 | 37,2% | 28 | 40,0% |
| 5 Svært positivt | 63 | 18,1% | 36 | 5,6% | 110 | 16,3% | 20 | 4,9% | 36 | 6,7% | 44 | 13,1% | 64 | 11,6% | 13 | 18,6% |
| Total | 348 | 100,0% | 646 | 100,0% | 676 | 100,0% | 407 | 100,0% | 540 | 100,0% | 335 | 100,0% | 551 | 100,0% | 70 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|-------------------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|
| | 130 Oppsplitting av flyselskaper til flere selvstendige underselskaper | | 130 Oppsplitting av flyselskaper til flere selvstendige underselskaper | | 130 Oppsplitting av flyselskaper til flere selvstendige underselskaper | | 130 Oppsplitting av flyselskaper til flere selvstendige underselskaper | | 130 Oppsplitting av flyselskaper til flere selvstendige underselskaper | | 130 Oppsplitting av flyselskaper til flere selvstendige underselskaper | | 130 Oppsplitting av flyselskaper til flere selvstendige underselskaper | | 130 Oppsplitting av flyselskaper til flere selvstendige underselskaper | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Svært negativt | 21 | 6,3% | 117 | 18,8% | 162 | 24,6% | 4 | 1,2% | 145 | 27,5% | 17 | 6,2% | 51 | 9,9% | 2 | 3,3% |
| 2 Litt negativt | 94 | 28,0% | 272 | 43,7% | 243 | 36,9% | 98 | 28,7% | 222 | 42,0% | 111 | 40,2% | 189 | 36,6% | 26 | 43,3% |
| 3 Ingen betydning | 146 | 43,5% | 187 | 30,0% | 175 | 26,6% | 226 | 66,3% | 123 | 23,3% | 125 | 45,3% | 204 | 39,5% | 26 | 43,3% |
| 4 Litt positivt | 61 | 18,2% | 45 | 7,2% | 62 | 9,4% | 13 | 3,8% | 35 | 6,6% | 22 | 8,0% | 66 | 12,8% | 5 | 8,3% |
| 5 Svært positivt | 14 | 4,2% | 2 | ,3% | 16 | 2,4% | | | 3 | ,6% | 1 | ,4% | 7 | 1,4% | 1 | 1,7% |
| Total | 336 | 100,0% | 623 | 100,0% | 658 | 100,0% | 341 | 100,0% | 528 | 100,0% | 276 | 100,0% | 517 | 100,0% | 60 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Del 6 Påstander om norsk luftfart

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|
| | 131 Det har skjedd en rekke tekniske forbedringer i luftfarten så det gjør ikke noe om man reduserer noe på vedlikehold og bemanning | | 131 Det har skjedd en rekke tekniske forbedringer i luftfarten så det gjør ikke noe om man reduserer noe på vedlikehold og bemanning | | 131 Det har skjedd en rekke tekniske forbedringer i luftfarten så det gjør ikke noe om man reduserer noe på vedlikehold og bemanning | | 131 Det har skjedd en rekke tekniske forbedringer i luftfarten så det gjør ikke noe om man reduserer noe på vedlikehold og bemanning | | 131 Det har skjedd en rekke tekniske forbedringer i luftfarten så det gjør ikke noe om man reduserer noe på vedlikehold og bemanning | | 131 Det har skjedd en rekke tekniske forbedringer i luftfarten så det gjør ikke noe om man reduserer noe på vedlikehold og bemanning | | 131 Det har skjedd en rekke tekniske forbedringer i luftfarten så det gjør ikke noe om man reduserer noe på vedlikehold og bemanning | | 131 Det har skjedd en rekke tekniske forbedringer i luftfarten så det gjør ikke noe om man reduserer noe på vedlikehold og bemanning | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 126 | 34,4% | 277 | 41,8% | 503 | 63,6% | 242 | 58,0% | 273 | 48,8% | 132 | 37,9% | 329 | 55,9% | 23 | 29,9% |
| 2 Ganske uenig | 120 | 32,8% | 259 | 39,1% | 222 | 28,1% | 139 | 33,3% | 217 | 38,8% | 130 | 37,4% | 185 | 31,4% | 33 | 42,9% |
| 3 Verken enig eller uenig | 63 | 17,2% | 86 | 13,0% | 49 | 6,2% | 25 | 6,0% | 50 | 8,9% | 51 | 14,7% | 62 | 10,5% | 12 | 15,6% |
| 4 Ganske enig | 46 | 12,6% | 36 | 5,4% | 11 | 1,4% | 9 | 2,2% | 16 | 2,9% | 34 | 9,8% | 10 | 1,7% | 9 | 11,7% |
| 5 Helt enig | 11 | 3,0% | 5 | ,8% | 6 | ,8% | 2 | ,5% | 4 | ,7% | 1 | ,3% | 3 | ,5% | | |
| Total | 366 | 100,0% | 663 | 100,0% | 791 | 100,0% | 417 | 100,0% | 560 | 100,0% | 348 | 100,0% | 589 | 100,0% | 77 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|
| | 132 Innsparingstiltak ene i flyselskapene går utover sikkerheten | | 132 Innsparingstiltak ene i flyselskapene går utover sikkerheten | | 132 Innsparingstiltak ene i flyselskapene går utover sikkerheten | | 132 Innsparingstiltak ene i flyselskapene går utover sikkerheten | | 132 Innsparingstiltak ene i flyselskapene går utover sikkerheten | | 132 Innsparingstiltak ene i flyselskapene går utover sikkerheten | | 132 Innsparingstiltak ene i flyselskapene går utover sikkerheten | | 132 Innsparingstiltak ene i flyselskapene går utover sikkerheten | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 49 | 13,5% | 23 | 3,5% | 41 | 5,2% | 3 | ,7% | 13 | 2,3% | 11 | 3,3% | 24 | 4,1% | 1 | 1,3% |
| 2 Ganske uenig | 74 | 20,4% | 56 | 8,4% | 70 | 8,8% | 24 | 5,7% | 27 | 4,8% | 26 | 7,8% | 40 | 6,9% | 5 | 6,6% |
| 3 Verken enig eller uenig | 112 | 30,9% | 109 | 16,4% | 121 | 15,2% | 105 | 25,1% | 90 | 16,1% | 93 | 27,9% | 120 | 20,7% | 12 | 15,8% |
| 4 Ganske enig | 100 | 27,5% | 305 | 45,8% | 312 | 39,2% | 228 | 54,5% | 269 | 48,0% | 161 | 48,3% | 258 | 44,4% | 45 | 59,2% |
| 5 Helt enig | 28 | 7,7% | 172 | 25,8% | 251 | 31,6% | 58 | 13,9% | 161 | 28,8% | 42 | 12,6% | 139 | 23,9% | 13 | 17,1% |
| 6 | | | 1 | ,2% | | | | | | | | | | | | |
| Total | 363 | 100,0% | 666 | 100,0% | 795 | 100,0% | 418 | 100,0% | 560 | 100,0% | 333 | 100,0% | 581 | 100,0% | 76 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|
| | 133 De mange prosedyrene i luftfarten kan lett gi falsk trygghet/sikkerh et | | 133 De mange prosedyrene i luftfarten kan lett gi falsk trygghet/sikkerh et | | 133 De mange prosedyrene i luftfarten kan lett gi falsk trygghet/sikkerh et | | 133 De mange prosedyrene i luftfarten kan lett gi falsk trygghet/sikkerh et | | 133 De mange prosedyrene i luftfarten kan lett gi falsk trygghet/sikkerh et | | 133 De mange prosedyrene i luftfarten kan lett gi falsk trygghet/sikkerh et | | 133 De mange prosedyrene i luftfarten kan lett gi falsk trygghet/sikkerh et | | 133 De mange prosedyrene i luftfarten kan lett gi falsk trygghet/sikkerh et | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 37 | 10,2% | 35 | 5,3% | 71 | 9,0% | 19 | 4,6% | 19 | 3,4% | 18 | 5,3% | 32 | 5,5% | 5 | 6,7% |
| 2 Ganske uenig | 104 | 28,7% | 137 | 20,7% | 152 | 19,2% | 85 | 20,4% | 65 | 11,6% | 57 | 16,7% | 84 | 14,4% | 10 | 13,3% |
| 3 Verken enig eller uenig | 95 | 26,2% | 191 | 28,9% | 257 | 32,5% | 135 | 32,4% | 166 | 29,6% | 111 | 32,5% | 191 | 32,8% | 24 | 32,0% |
| 4 Ganske enig | 107 | 29,5% | 230 | 34,7% | 215 | 27,2% | 153 | 36,7% | 225 | 40,1% | 133 | 38,9% | 196 | 33,6% | 28 | 37,3% |
| 5 Helt enig | 20 | 5,5% | 69 | 10,4% | 95 | 12,0% | 25 | 6,0% | 86 | 15,3% | 23 | 6,7% | 80 | 13,7% | 8 | 10,7% |
| Total | 363 | 100,0% | 662 | 100,0% | 790 | 100,0% | 417 | 100,0% | 561 | 100,0% | 342 | 100,0% | 583 | 100,0% | 75 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|
| | 134 Uro og "støy" i Avinor betyr ikke noe for sikkerheten i det lange løp | | 134 Uro og "støy" i Avinor betyr ikke noe for sikkerheten i det lange løp | | 134 Uro og "støy" i Avinor betyr ikke noe for sikkerheten i det lange løp | | 134 Uro og "støy" i Avinor betyr ikke noe for sikkerheten i det lange løp | | 134 Uro og "støy" i Avinor betyr ikke noe for sikkerheten i det lange løp | | 134 Uro og "støy" i Avinor betyr ikke noe for sikkerheten i det lange løp | | 134 Uro og "støy" i Avinor betyr ikke noe for sikkerheten i det lange løp | | 134 Uro og "støy" i Avinor betyr ikke noe for sikkerheten i det lange løp | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 52 | 14,2% | 162 | 24,4% | 166 | 21,5% | 238 | 57,3% | 84 | 15,1% | 124 | 35,7% | 209 | 35,7% | 12 | 16,0% |
| 2 Ganske uenig | 147 | 40,3% | 334 | 50,4% | 332 | 43,1% | 134 | 32,3% | 264 | 47,6% | 134 | 38,6% | 214 | 36,6% | 45 | 60,0% |
| 3 Verken enig eller uenig | 72 | 19,7% | 108 | 16,3% | 194 | 25,2% | 20 | 4,8% | 148 | 26,7% | 56 | 16,1% | 94 | 16,1% | 9 | 12,0% |
| 4 Ganske enig | 72 | 19,7% | 48 | 7,2% | 62 | 8,0% | 19 | 4,6% | 49 | 8,8% | 24 | 6,9% | 45 | 7,7% | 8 | 10,7% |
| 5 Helt enig | 22 | 6,0% | 11 | 1,7% | 17 | 2,2% | 4 | 1,0% | 10 | 1,8% | 9 | 2,6% | 23 | 3,9% | 1 | 1,3% |
| Total | 365 | 100,0% | 663 | 100,0% | 771 | 100,0% | 415 | 100,0% | 555 | 100,0% | 347 | 100,0% | 585 | 100,0% | 75 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|
| | 135 Luftfartstilsynets virksomhet har liten reell betydning for sikkerheten | | 135 Luftfartstilsynets virksomhet har liten reell betydning for sikkerheten | | 135 Luftfartstilsynets virksomhet har liten reell betydning for sikkerheten | | 135 Luftfartstilsynets virksomhet har liten reell betydning for sikkerheten | | 135 Luftfartstilsynets virksomhet har liten reell betydning for sikkerheten | | 135 Luftfartstilsynets virksomhet har liten reell betydning for sikkerheten | | 135 Luftfartstilsynets virksomhet har liten reell betydning for sikkerheten | | 135 Luftfartstilsynets virksomhet har liten reell betydning for sikkerheten | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 112 | 30,9% | 157 | 23,8% | 150 | 19,9% | 169 | 40,4% | 106 | 19,1% | 126 | 36,4% | 199 | 34,1% | 43 | 55,1% |
| 2 Ganske uenig | 168 | 46,3% | 305 | 46,3% | 296 | 39,2% | 170 | 40,7% | 269 | 48,6% | 149 | 43,1% | 201 | 34,5% | 29 | 37,2% |
| 3 Verken enig eller uenig | 43 | 11,8% | 103 | 15,6% | 248 | 32,8% | 37 | 8,9% | 113 | 20,4% | 40 | 11,6% | 130 | 22,3% | 4 | 5,1% |
| 4 Ganske enig | 28 | 7,7% | 77 | 11,7% | 45 | 6,0% | 34 | 8,1% | 55 | 9,9% | 24 | 6,9% | 33 | 5,7% | 2 | 2,6% |
| 5 Helt enig | 12 | 3,3% | 17 | 2,6% | 16 | 2,1% | 8 | 1,9% | 11 | 2,0% | 7 | 2,0% | 20 | 3,4% | | |
| Total | 363 | 100,0% | 659 | 100,0% | 755 | 100,0% | 418 | 100,0% | 554 | 100,0% | 346 | 100,0% | 583 | 100,0% | 78 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|
| | 136 Det er blitt lavere terskel for å rapportere hendelser og alvorlige hendelser | | 136 Det er blitt lavere terskel for å rapportere hendelser og alvorlige hendelser | | 136 Det er blitt lavere terskel for å rapportere hendelser og alvorlige hendelser | | 136 Det er blitt lavere terskel for å rapportere hendelser og alvorlige hendelser | | 136 Det er blitt lavere terskel for å rapportere hendelser og alvorlige hendelser | | 136 Det er blitt lavere terskel for å rapportere hendelser og alvorlige hendelser | | 136 Det er blitt lavere terskel for å rapportere hendelser og alvorlige hendelser | | 136 Det er blitt lavere terskel for å rapportere hendelser og alvorlige hendelser | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 25 | 6,9% | 39 | 5,9% | 50 | 6,4% | 12 | 2,9% | 27 | 4,8% | 16 | 4,6% | 53 | 9,1% | 5 | 6,8% |
| 2 Ganske uenig | 30 | 8,3% | 116 | 17,5% | 109 | 14,0% | 23 | 5,5% | 112 | 20,1% | 35 | 10,1% | 102 | 17,4% | 13 | 17,6% |
| 3 Verken enig eller uenig | 102 | 28,1% | 316 | 47,6% | 346 | 44,5% | 69 | 16,5% | 273 | 49,0% | 123 | 35,5% | 219 | 37,4% | 24 | 32,4% |
| 4 Ganske enig | 144 | 39,7% | 170 | 25,6% | 233 | 29,9% | 210 | 50,1% | 128 | 23,0% | 130 | 37,6% | 176 | 30,1% | 28 | 37,8% |
| 5 Helt enig | 62 | 17,1% | 23 | 3,5% | 40 | 5,1% | 105 | 25,1% | 17 | 3,1% | 42 | 12,1% | 35 | 6,0% | 4 | 5,4% |
| Total | 363 | 100,0% | 664 | 100,0% | 778 | 100,0% | 419 | 100,0% | 557 | 100,0% | 346 | 100,0% | 585 | 100,0% | 74 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|
| | 137 Flysikkerheten vil bli bedre når Luftfartstilsynet flytter til Bodø | | 137 Flysikkerheten vil bli bedre når Luftfartstilsynet flytter til Bodø | | 137 Flysikkerheten vil bli bedre når Luftfartstilsynet flytter til Bodø | | 137 Flysikkerheten vil bli bedre når Luftfartstilsynet flytter til Bodø | | 137 Flysikkerheten vil bli bedre når Luftfartstilsynet flytter til Bodø | | 137 Flysikkerheten vil bli bedre når Luftfartstilsynet flytter til Bodø | | 137 Flysikkerheten vil bli bedre når Luftfartstilsynet flytter til Bodø | | 137 Flysikkerheten vil bli bedre når Luftfartstilsynet flytter til Bodø | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 106 | 29,0% | 225 | 33,9% | 236 | 30,5% | 127 | 30,5% | 165 | 29,6% | 107 | 30,8% | 134 | 23,0% | 46 | 59,0% |
| 2 Ganske uenig | 66 | 18,1% | 148 | 22,3% | 111 | 14,4% | 71 | 17,1% | 101 | 18,1% | 70 | 20,2% | 103 | 17,7% | 18 | 23,1% |
| 3 Verken enig eller uenig | 170 | 46,6% | 265 | 39,9% | 414 | 53,6% | 199 | 47,8% | 271 | 48,6% | 158 | 45,5% | 313 | 53,7% | 12 | 15,4% |
| 4 Ganske enig | 13 | 3,6% | 22 | 3,3% | 6 | ,8% | 12 | 2,9% | 14 | 2,5% | 9 | 2,6% | 16 | 2,7% | 1 | 1,3% |
| 5 Helt enig | 10 | 2,7% | 4 | ,6% | 6 | ,8% | 7 | 1,7% | 7 | 1,3% | 3 | ,9% | 17 | 2,9% | 1 | 1,3% |
| Total | 365 | 100,0% | 664 | 100,0% | 773 | 100,0% | 416 | 100,0% | 558 | 100,0% | 347 | 100,0% | 583 | 100,0% | 78 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|
| | 138 | | 138 | | 138 | | 138 | | 138 | | 138 | | 138 | | 138 | |
| | Flyselskapenes arbeid med sikkerhet er uansett viktigere enn det som gjøres i Avinor og Luftfartstilsynet | | Flyselskapenes arbeid med sikkerhet er uansett viktigere enn det som gjøres i Avinor og Luftfartstilsynet | | Flyselskapenes arbeid med sikkerhet er uansett viktigere enn det som gjøres i Avinor og Luftfartstilsynet | | Flyselskapenes arbeid med sikkerhet er uansett viktigere enn det som gjøres i Avinor og Luftfartstilsynet | | Flyselskapenes arbeid med sikkerhet er uansett viktigere enn det som gjøres i Avinor og Luftfartstilsynet | | Flyselskapenes arbeid med sikkerhet er uansett viktigere enn det som gjøres i Avinor og Luftfartstilsynet | | Flyselskapenes arbeid med sikkerhet er uansett viktigere enn det som gjøres i Avinor og Luftfartstilsynet | | Flyselskapenes arbeid med sikkerhet er uansett viktigere enn det som gjøres i Avinor og Luftfartstilsynet | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 43 | 11,8% | 24 | 3,6% | 29 | 3,8% | 146 | 34,9% | 19 | 3,4% | 78 | 22,5% | 114 | 19,6% | 10 | 13,2% |
| 2 Ganske uenig | 65 | 17,8% | 90 | 13,5% | 89 | 11,6% | 149 | 35,6% | 53 | 9,5% | 82 | 23,7% | 122 | 20,9% | 24 | 31,6% |
| 3 Verken enig eller uenig | 101 | 27,7% | 178 | 26,8% | 294 | 38,3% | 96 | 23,0% | 170 | 30,5% | 99 | 28,6% | 211 | 36,2% | 17 | 22,4% |
| 4 Ganske enig | 86 | 23,6% | 239 | 35,9% | 220 | 28,6% | 23 | 5,5% | 211 | 37,8% | 58 | 16,8% | 93 | 16,0% | 22 | 28,9% |
| 5 Helt enig | 69 | 18,9% | 134 | 20,2% | 136 | 17,7% | 4 | 1,0% | 105 | 18,8% | 29 | 8,4% | 43 | 7,4% | 3 | 3,9% |
| 6 | 1 | ,3% | | | | | | | | | | | | | | |
| Total | 365 | 100,0% | 665 | 100,0% | 768 | 100,0% | 418 | 100,0% | 558 | 100,0% | 346 | 100,0% | 583 | 100,0% | 76 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| | 139 Selv om endringene de senere årene har "spist" av sikkerhets-marg inene er det likevel så mye å gå på at det ikke vil føre til flere ulykker | | 139 Selv om endringene de senere årene har "spist" av sikkerhets-marg inene er det likevel så mye å gå på at det ikke vil føre til flere ulykker | | 139 Selv om endringene de senere årene har "spist" av sikkerhets-marg inene er det likevel så mye å gå på at det ikke vil føre til flere ulykker | | 139 Selv om endringene de senere årene har "spist" av sikkerhets-marg inene er det likevel så mye å gå på at det ikke vil føre til flere ulykker | | 139 Selv om endringene de senere årene har "spist" av sikkerhets-marg inene er det likevel så mye å gå på at det ikke vil føre til flere ulykker | | 139 Selv om endringene de senere årene har "spist" av sikkerhets-marg inene er det likevel så mye å gå på at det ikke vil føre til flere ulykker | | 139 Selv om endringene de senere årene har "spist" av sikkerhets-marg inene er det likevel så mye å gå på at det ikke vil føre til flere ulykker | | 139 Selv om endringene de senere årene har "spist" av sikkerhets-marg inene er det likevel så mye å gå på at det ikke vil føre til flere ulykker | |
| 1 Helt uenig | 62 | 17,2% | 182 | 27,5% | 185 | 24,0% | 186 | 44,7% | 147 | 26,3% | 99 | 28,7% | 208 | 35,7% | 18 | 23,7% |
| 2 Ganske uenig | 110 | 30,6% | 290 | 43,7% | 288 | 37,4% | 156 | 37,5% | 231 | 41,4% | 126 | 36,5% | 192 | 32,9% | 38 | 50,0% |
| 3 Verken enig eller uenig | 126 | 35,0% | 129 | 19,5% | 220 | 28,5% | 58 | 13,9% | 134 | 24,0% | 93 | 27,0% | 143 | 24,5% | 16 | 21,1% |
| 4 Ganske enig | 50 | 13,9% | 55 | 8,3% | 58 | 7,5% | 15 | 3,6% | 37 | 6,6% | 24 | 7,0% | 33 | 5,7% | 4 | 5,3% |
| 5 Helt enig | 12 | 3,3% | 7 | 1,1% | 19 | 2,5% | 1 | ,2% | 9 | 1,6% | 3 | ,9% | 7 | 1,2% | | |
| 6 | | | | | 1 | ,1% | | | | | | | | | | |
| Total | 360 | 100,0% | 663 | 100,0% | 771 | 100,0% | 416 | 100,0% | 558 | 100,0% | 345 | 100,0% | 583 | 100,0% | 76 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|
| | 140 Norske flyplasser er minst like sikre som tilsvarende flyplasser i andre vesteuropeiske land | | 140 Norske flyplasser er minst like sikre som tilsvarende flyplasser i andre vesteuropeiske land | | 140 Norske flyplasser er minst like sikre som tilsvarende flyplasser i andre vesteuropeiske land | | 140 Norske flyplasser er minst like sikre som tilsvarende flyplasser i andre vesteuropeiske land | | 140 Norske flyplasser er minst like sikre som tilsvarende flyplasser i andre vesteuropeiske land | | 140 Norske flyplasser er minst like sikre som tilsvarende flyplasser i andre vesteuropeiske land | | 140 Norske flyplasser er minst like sikre som tilsvarende flyplasser i andre vesteuropeiske land | | 140 Norske flyplasser er minst like sikre som tilsvarende flyplasser i andre vesteuropeiske land | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 10 | 2,7% | 60 | 9,1% | 51 | 6,5% | 21 | 5,1% | 5 | ,9% | 10 | 2,9% | 29 | 5,0% | 5 | 6,9% |
| 2 Ganske uenig | 27 | 7,4% | 130 | 19,6% | 98 | 12,5% | 49 | 11,9% | 43 | 7,8% | 34 | 10,0% | 61 | 10,6% | 11 | 15,3% |
| 3 Verken enig eller uenig | 85 | 23,4% | 231 | 34,9% | 233 | 29,7% | 175 | 42,6% | 236 | 42,7% | 127 | 37,2% | 210 | 36,3% | 36 | 50,0% |
| 4 Ganske enig | 140 | 38,5% | 189 | 28,5% | 277 | 35,3% | 124 | 30,2% | 191 | 34,5% | 113 | 33,1% | 164 | 28,4% | 11 | 15,3% |
| 5 Helt enig | 102 | 28,0% | 51 | 7,7% | 123 | 15,7% | 42 | 10,2% | 78 | 14,1% | 57 | 16,7% | 114 | 19,7% | 9 | 12,5% |
| 6 | | | 1 | ,2% | 2 | ,3% | | | | | | | | | | |
| Total | 364 | 100,0% | 662 | 100,0% | 784 | 100,0% | 411 | 100,0% | 553 | 100,0% | 341 | 100,0% | 578 | 100,0% | 72 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|
| | 141 Gardermoen er blant de aller sikreste flyplassene i Vest-Europa | | 141 Gardermoen er blant de aller sikreste flyplassene i Vest-Europa | | 141 Gardermoen er blant de aller sikreste flyplassene i Vest-Europa | | 141 Gardermoen er blant de aller sikreste flyplassene i Vest-Europa | | 141 Gardermoen er blant de aller sikreste flyplassene i Vest-Europa | | 141 Gardermoen er blant de aller sikreste flyplassene i Vest-Europa | | 141 Gardermoen er blant de aller sikreste flyplassene i Vest-Europa | | 141 Gardermoen er blant de aller sikreste flyplassene i Vest-Europa | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 8 | 2,2% | 44 | 6,7% | 36 | 4,6% | 11 | 2,7% | 16 | 2,9% | 4 | 1,2% | 15 | 2,6% | 1 | 1,4% |
| 2 Ganske uenig | 23 | 6,4% | 91 | 13,8% | 84 | 10,8% | 47 | 11,5% | 46 | 8,4% | 23 | 6,8% | 43 | 7,5% | 7 | 10,0% |
| 3 Verken enig eller uenig | 130 | 36,1% | 308 | 46,7% | 339 | 43,5% | 214 | 52,5% | 302 | 55,4% | 165 | 48,8% | 279 | 48,7% | 35 | 50,0% |
| 4 Ganske enig | 110 | 30,6% | 164 | 24,9% | 239 | 30,7% | 98 | 24,0% | 130 | 23,9% | 103 | 30,5% | 152 | 26,5% | 18 | 25,7% |
| 5 Helt enig | 89 | 24,7% | 52 | 7,9% | 81 | 10,4% | 38 | 9,3% | 51 | 9,4% | 43 | 12,7% | 84 | 14,7% | 9 | 12,9% |
| Total | 360 | 100,0% | 659 | 100,0% | 779 | 100,0% | 408 | 100,0% | 545 | 100,0% | 338 | 100,0% | 573 | 100,0% | 70 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|
| | 142 Det skjer flere hendelser enn tidligere | | 142 Det skjer flere hendelser enn tidligere | | 142 Det skjer flere hendelser enn tidligere | | 142 Det skjer flere hendelser enn tidligere | | 142 Det skjer flere hendelser enn tidligere | | 142 Det skjer flere hendelser enn tidligere | | 142 Det skjer flere hendelser enn tidligere | | 142 Det skjer flere hendelser enn tidligere | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 41 | 11,4% | 15 | 2,3% | 17 | 2,2% | 19 | 4,6% | 13 | 2,4% | 15 | 4,5% | 21 | 3,6% | 2 | 2,8% |
| 2 Ganske uenig | 85 | 23,5% | 90 | 13,6% | 97 | 12,5% | 87 | 21,1% | 53 | 9,7% | 58 | 17,3% | 84 | 14,6% | 10 | 14,1% |
| 3 Verken enig eller uenig | 182 | 50,4% | 380 | 57,6% | 457 | 58,8% | 204 | 49,4% | 303 | 55,2% | 182 | 54,2% | 347 | 60,1% | 41 | 57,7% |
| 4 Ganske enig | 47 | 13,0% | 158 | 23,9% | 176 | 22,7% | 87 | 21,1% | 159 | 29,0% | 69 | 20,5% | 100 | 17,3% | 17 | 23,9% |
| 5 Helt enig | 6 | 1,7% | 17 | 2,6% | 30 | 3,9% | 16 | 3,9% | 21 | 3,8% | 12 | 3,6% | 25 | 4,3% | 1 | 1,4% |
| Total | 361 | 100,0% | 660 | 100,0% | 777 | 100,0% | 413 | 100,0% | 549 | 100,0% | 336 | 100,0% | 577 | 100,0% | 71 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|
| | 143 Det skjer flere alvorlige hendelser enn tidligere | | 143 Det skjer flere alvorlige hendelser enn tidligere | | 143 Det skjer flere alvorlige hendelser enn tidligere | | 143 Det skjer flere alvorlige hendelser enn tidligere | | 143 Det skjer flere alvorlige hendelser enn tidligere | | 143 Det skjer flere alvorlige hendelser enn tidligere | | 143 Det skjer flere alvorlige hendelser enn tidligere | | 143 Det skjer flere alvorlige hendelser enn tidligere | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 53 | 14,8% | 26 | 3,9% | 32 | 4,2% | 26 | 6,3% | 16 | 2,9% | 19 | 5,7% | 34 | 6,0% | 2 | 2,9% |
| 2 Ganske uenig | 100 | 28,0% | 134 | 20,3% | 127 | 16,6% | 107 | 25,8% | 65 | 11,9% | 74 | 22,0% | 100 | 17,6% | 15 | 21,4% |
| 3 Verken enig eller uenig | 180 | 50,4% | 418 | 63,4% | 459 | 60,0% | 218 | 52,7% | 329 | 60,4% | 187 | 55,7% | 357 | 62,7% | 44 | 62,9% |
| 4 Ganske enig | 20 | 5,6% | 73 | 11,1% | 118 | 15,4% | 53 | 12,8% | 114 | 20,9% | 49 | 14,6% | 62 | 10,9% | 9 | 12,9% |
| 5 Helt enig | 4 | 1,1% | 8 | 1,2% | 29 | 3,8% | 10 | 2,4% | 21 | 3,9% | 7 | 2,1% | 16 | 2,8% | | |
| Total | 357 | 100,0% | 659 | 100,0% | 765 | 100,0% | 414 | 100,0% | 545 | 100,0% | 336 | 100,0% | 569 | 100,0% | 70 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|
| | 144 Turnusordningene er gode i mitt selskap | | 144 Turnusordningene er gode i mitt selskap | | 144 Turnusordningene er gode i mitt selskap | | 144 Turnusordningene er gode i mitt selskap | | 144 Turnusordningene er gode i mitt selskap | | 144 Turnusordningene er gode i mitt selskap | | 144 Turnusordningene er gode i mitt selskap | | 144 Turnusordningene er gode i mitt selskap | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 14 | 3,9% | 162 | 24,4% | 304 | 38,5% | 67 | 16,0% | 76 | 13,8% | 19 | 5,9% | 136 | 23,3% | | |
| 2 Ganske uenig | 38 | 10,7% | 165 | 24,8% | 236 | 29,9% | 107 | 25,5% | 118 | 21,4% | 58 | 18,1% | 137 | 23,5% | 1 | 2,3% |
| 3 Verken enig eller uenig | 102 | 28,7% | 116 | 17,4% | 73 | 9,3% | 105 | 25,1% | 189 | 34,3% | 147 | 45,9% | 130 | 22,3% | 37 | 84,1% |
| 4 Ganske enig | 147 | 41,4% | 175 | 26,3% | 139 | 17,6% | 118 | 28,2% | 137 | 24,9% | 79 | 24,7% | 140 | 24,0% | 5 | 11,4% |
| 5 Helt enig | 54 | 15,2% | 47 | 7,1% | 37 | 4,7% | 22 | 5,3% | 31 | 5,6% | 17 | 5,3% | 41 | 7,0% | 1 | 2,3% |
| Total | 355 | 100,0% | 665 | 100,0% | 789 | 100,0% | 419 | 100,0% | 551 | 100,0% | 320 | 100,0% | 584 | 100,0% | 44 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|
| | 145 Lange friperioder svekker flysikkerheten | | 145 Lange friperioder svekker flysikkerheten | | 145 Lange friperioder svekker flysikkerheten | | 145 Lange friperioder svekker flysikkerheten | | 145 Lange friperioder svekker flysikkerheten | | 145 Lange friperioder svekker flysikkerheten | | 145 Lange friperioder svekker flysikkerheten | | 145 Lange friperioder svekker flysikkerheten | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 48 | 13,4% | 270 | 40,5% | 403 | 50,8% | 81 | 19,5% | 126 | 22,6% | 42 | 13,0% | 209 | 35,8% | 1 | 1,6% |
| 2 Ganske uenig | 85 | 23,7% | 249 | 37,4% | 256 | 32,3% | 141 | 33,9% | 193 | 34,6% | 79 | 24,4% | 191 | 32,7% | 9 | 14,3% |
| 3 Verken enig eller uenig | 146 | 40,8% | 105 | 15,8% | 93 | 11,7% | 136 | 32,7% | 181 | 32,4% | 155 | 47,8% | 147 | 25,2% | 42 | 66,7% |
| 4 Ganske enig | 68 | 19,0% | 36 | 5,4% | 31 | 3,9% | 47 | 11,3% | 56 | 10,0% | 39 | 12,0% | 35 | 6,0% | 11 | 17,5% |
| 5 Helt enig | 11 | 3,1% | 6 | ,9% | 10 | 1,3% | 11 | 2,6% | 2 | ,4% | 9 | 2,8% | 2 | ,3% | | |
| Total | 358 | 100,0% | 666 | 100,0% | 793 | 100,0% | 416 | 100,0% | 558 | 100,0% | 324 | 100,0% | 584 | 100,0% | 63 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|------------------------|---------|
| | 146 Mange i min yrkesgruppe/stilling bruker sikkerhet som argument for å opprettholde eller oppnå fordeler for vår yrkesgruppe | | 146 Mange i min yrkesgruppe/stilling bruker sikkerhet som argument for å opprettholde eller oppnå fordeler for vår yrkesgruppe | | 146 Mange i min yrkesgruppe/stilling bruker sikkerhet som argument for å opprettholde eller oppnå fordeler for vår yrkesgruppe | | 146 Mange i min yrkesgruppe/stilling bruker sikkerhet som argument for å opprettholde eller oppnå fordeler for vår yrkesgruppe | | 146 Mange i min yrkesgruppe/stilling bruker sikkerhet som argument for å opprettholde eller oppnå fordeler for vår yrkesgruppe | | 146 Mange i min yrkesgruppe/stilling bruker sikkerhet som argument for å opprettholde eller oppnå fordeler for vår yrkesgruppe | | 146 Mange i min yrkesgruppe/stilling bruker sikkerhet som argument for å opprettholde eller oppnå fordeler for vår yrkesgruppe | | | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 61 | 16,8% | 189 | 28,4% | 260 | 33,0% | 105 | 25,2% | 142 | 25,6% | 68 | 20,3% | 134 | 23,2% | 12 | 16,7% |
| 2 Ganske uenig | 82 | 22,6% | 191 | 28,7% | 149 | 18,9% | 122 | 29,3% | 157 | 28,3% | 75 | 22,4% | 142 | 24,6% | 11 | 15,3% |
| 3 Verken enig eller uenig | 126 | 34,7% | 198 | 29,8% | 275 | 34,9% | 108 | 25,9% | 212 | 38,2% | 127 | 37,9% | 225 | 39,0% | 26 | 36,1% |
| 4 Ganske enig | 74 | 20,4% | 76 | 11,4% | 87 | 11,0% | 67 | 16,1% | 41 | 7,4% | 51 | 15,2% | 57 | 9,9% | 18 | 25,0% |
| 5 Helt enig | 20 | 5,5% | 11 | 1,7% | 17 | 2,2% | 15 | 3,6% | 3 | ,5% | 14 | 4,2% | 19 | 3,3% | 5 | 6,9% |
| Total | 363 | 100,0% | 665 | 100,0% | 788 | 100,0% | 417 | 100,0% | 555 | 100,0% | 335 | 100,0% | 577 | 100,0% | 72 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|
| | 147 Mange i andre yrkesgrupper bruker sikkerhet som argument for å opprettholde eller oppnå fordeler for sin yrkesgruppe | | 147 Mange i andre yrkesgrupper bruker sikkerhet som argument for å opprettholde eller oppnå fordeler for sin yrkesgruppe | | 147 Mange i andre yrkesgrupper bruker sikkerhet som argument for å opprettholde eller oppnå fordeler for sin yrkesgruppe | | 147 Mange i andre yrkesgrupper bruker sikkerhet som argument for å opprettholde eller oppnå fordeler for sin yrkesgruppe | | 147 Mange i andre yrkesgrupper bruker sikkerhet som argument for å opprettholde eller oppnå fordeler for sin yrkesgruppe | | 147 Mange i andre yrkesgrupper bruker sikkerhet som argument for å opprettholde eller oppnå fordeler for sin yrkesgruppe | | 147 Mange i andre yrkesgrupper bruker sikkerhet som argument for å opprettholde eller oppnå fordeler for sin yrkesgruppe | | 147 Mange i andre yrkesgrupper bruker sikkerhet som argument for å opprettholde eller oppnå fordeler for sin yrkesgruppe | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 23 | 6,3% | 93 | 14,0% | 137 | 18,0% | 72 | 17,5% | 44 | 8,0% | 26 | 7,7% | 63 | 11,1% | 5 | 6,8% |
| 2 Ganske uenig | 29 | 8,0% | 116 | 17,5% | 127 | 16,6% | 90 | 21,8% | 99 | 17,9% | 40 | 11,8% | 72 | 12,7% | 7 | 9,6% |
| 3 Verken enig eller uenig | 119 | 32,7% | 299 | 45,0% | 398 | 52,2% | 161 | 39,1% | 288 | 52,1% | 137 | 40,5% | 274 | 48,2% | 29 | 39,7% |
| 4 Ganske enig | 140 | 38,5% | 125 | 18,8% | 80 | 10,5% | 77 | 18,7% | 103 | 18,6% | 95 | 28,1% | 129 | 22,7% | 24 | 32,9% |
| 5 Helt enig | 53 | 14,6% | 30 | 4,5% | 21 | 2,8% | 12 | 2,9% | 19 | 3,4% | 40 | 11,8% | 31 | 5,4% | 8 | 11,0% |
| 6 | | | 1 | ,2% | | | | | | | | | | | | |
| Total | 364 | 100,0% | 664 | 100,0% | 763 | 100,0% | 412 | 100,0% | 553 | 100,0% | 338 | 100,0% | 569 | 100,0% | 73 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|
| | 148 Jeg er redd for at jeg skal miste jobben i løpet av få år | | 148 Jeg er redd for at jeg skal miste jobben i løpet av få år | | 148 Jeg er redd for at jeg skal miste jobben i løpet av få år | | 148 Jeg er redd for at jeg skal miste jobben i løpet av få år | | 148 Jeg er redd for at jeg skal miste jobben i løpet av få år | | 148 Jeg er redd for at jeg skal miste jobben i løpet av få år | | 148 Jeg er redd for at jeg skal miste jobben i løpet av få år | | 148 Jeg er redd for at jeg skal miste jobben i løpet av få år | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 97 | 26,6% | 122 | 18,5% | 115 | 14,4% | 157 | 37,6% | 44 | 7,9% | 50 | 14,4% | 92 | 15,6% | 17 | 22,7% |
| 2 Ganske uenig | 82 | 22,5% | 189 | 28,6% | 182 | 22,9% | 110 | 26,3% | 79 | 14,1% | 54 | 15,6% | 105 | 17,8% | 16 | 21,3% |
| 3 Verken enig eller uenig | 99 | 27,2% | 167 | 25,3% | 195 | 24,5% | 70 | 16,7% | 115 | 20,6% | 60 | 17,3% | 147 | 25,0% | 10 | 13,3% |
| 4 Ganske enig | 58 | 15,9% | 131 | 19,8% | 190 | 23,9% | 55 | 13,2% | 185 | 33,1% | 88 | 25,4% | 156 | 26,5% | 10 | 13,3% |
| 5 Helt enig | 28 | 7,7% | 51 | 7,7% | 114 | 14,3% | 26 | 6,2% | 136 | 24,3% | 95 | 27,4% | 89 | 15,1% | 22 | 29,3% |
| Total | 364 | 100,0% | 660 | 100,0% | 796 | 100,0% | 418 | 100,0% | 559 | 100,0% | 347 | 100,0% | 589 | 100,0% | 75 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|
| | 149 At folk pga omorganisering er opplever å ha fått simplere arbeidsoppgaver er en trussel mot sikkerheten | | 149 At folk pga omorganisering er opplever å ha fått simplere arbeidsoppgaver er en trussel mot sikkerheten | | 149 At folk pga omorganisering er opplever å ha fått simplere arbeidsoppgaver er en trussel mot sikkerheten | | 149 At folk pga omorganisering er opplever å ha fått simplere arbeidsoppgaver er en trussel mot sikkerheten | | 149 At folk pga omorganisering er opplever å ha fått simplere arbeidsoppgaver er en trussel mot sikkerheten | | 149 At folk pga omorganisering er opplever å ha fått simplere arbeidsoppgaver er en trussel mot sikkerheten | | 149 At folk pga omorganisering er opplever å ha fått simplere arbeidsoppgaver er en trussel mot sikkerheten | | 149 At folk pga omorganisering er opplever å ha fått simplere arbeidsoppgaver er en trussel mot sikkerheten | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 44 | 12,1% | 11 | 1,7% | 39 | 5,0% | 16 | 3,9% | 15 | 2,7% | 15 | 4,4% | 49 | 8,4% | 1 | 1,4% |
| 2 Ganske uenig | 85 | 23,3% | 69 | 10,5% | 100 | 12,8% | 60 | 14,6% | 68 | 12,2% | 41 | 12,0% | 87 | 14,9% | 8 | 10,8% |
| 3 Verken enig eller uenig | 140 | 38,4% | 329 | 49,8% | 329 | 42,1% | 202 | 49,0% | 213 | 38,1% | 140 | 40,8% | 228 | 39,0% | 35 | 47,3% |
| 4 Ganske enig | 89 | 24,4% | 213 | 32,3% | 242 | 30,9% | 113 | 27,4% | 208 | 37,2% | 112 | 32,7% | 178 | 30,5% | 25 | 33,8% |
| 5 Helt enig | 7 | 1,9% | 38 | 5,8% | 72 | 9,2% | 21 | 5,1% | 55 | 9,8% | 35 | 10,2% | 42 | 7,2% | 5 | 6,8% |
| Total | 365 | 100,0% | 660 | 100,0% | 782 | 100,0% | 412 | 100,0% | 559 | 100,0% | 343 | 100,0% | 584 | 100,0% | 74 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|
| | 150 Ansatte som får oppsigelser utgjør en risikofaktor i oppsigelsestide | | 150 Ansatte som får oppsigelser utgjør en risikofaktor i oppsigelsestide | | 150 Ansatte som får oppsigelser utgjør en risikofaktor i oppsigelsestide | | 150 Ansatte som får oppsigelser utgjør en risikofaktor i oppsigelsestide | | 150 Ansatte som får oppsigelser utgjør en risikofaktor i oppsigelsestide | | 150 Ansatte som får oppsigelser utgjør en risikofaktor i oppsigelsestide | | 150 Ansatte som får oppsigelser utgjør en risikofaktor i oppsigelsestide | | 150 Ansatte som får oppsigelser utgjør en risikofaktor i oppsigelsestide | |
| | n | | n | | n | | n | | n | | n | | n | | n | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 16 | 4,3% | 15 | 2,3% | 54 | 6,8% | 11 | 2,6% | 25 | 4,5% | 13 | 3,8% | 45 | 7,6% | 2 | 2,6% |
| 2 Ganske uenig | 51 | 13,9% | 43 | 6,5% | 105 | 13,2% | 20 | 4,8% | 64 | 11,5% | 43 | 12,4% | 69 | 11,7% | 5 | 6,5% |
| 3 Verken enig eller uenig | 102 | 27,7% | 96 | 14,4% | 193 | 24,3% | 58 | 13,9% | 162 | 29,0% | 85 | 24,6% | 190 | 32,3% | 21 | 27,3% |
| 4 Ganske enig | 162 | 44,0% | 306 | 45,9% | 319 | 40,1% | 189 | 45,3% | 216 | 38,7% | 148 | 42,8% | 207 | 35,1% | 34 | 44,2% |
| 5 Helt enig | 37 | 10,1% | 205 | 30,8% | 124 | 15,6% | 139 | 33,3% | 91 | 16,3% | 57 | 16,5% | 78 | 13,2% | 15 | 19,5% |
| 6 | | | 1 | ,2% | | | | | | | | | | | | |
| Total | 368 | 100,0% | 666 | 100,0% | 795 | 100,0% | 417 | 100,0% | 558 | 100,0% | 346 | 100,0% | 589 | 100,0% | 77 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|
| | 151 Luftfartstilsynet er i dag organisert på best mulig måte for å utøve et godt tilsyn | | 151 Luftfartstilsynet er i dag organisert på best mulig måte for å utøve et godt tilsyn | | 151 Luftfartstilsynet er i dag organisert på best mulig måte for å utøve et godt tilsyn | | 151 Luftfartstilsynet er i dag organisert på best mulig måte for å utøve et godt tilsyn | | 151 Luftfartstilsynet er i dag organisert på best mulig måte for å utøve et godt tilsyn | | 151 Luftfartstilsynet er i dag organisert på best mulig måte for å utøve et godt tilsyn | | 151 Luftfartstilsynet er i dag organisert på best mulig måte for å utøve et godt tilsyn | | 151 Luftfartstilsynet er i dag organisert på best mulig måte for å utøve et godt tilsyn | |
| | n | | n | | n | | n | | n | | n | | n | | n | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 20 | 5,6% | 65 | 9,9% | 32 | 4,3% | 51 | 12,6% | 39 | 7,1% | 24 | 7,1% | 25 | 4,4% | 14 | 18,2% |
| 2 Ganske uenig | 62 | 17,3% | 152 | 23,2% | 60 | 8,1% | 76 | 18,7% | 96 | 17,6% | 60 | 17,9% | 46 | 8,2% | 19 | 24,7% |
| 3 Verken enig eller uenig | 224 | 62,4% | 404 | 61,6% | 566 | 76,0% | 231 | 56,9% | 380 | 69,6% | 200 | 59,5% | 363 | 64,4% | 17 | 22,1% |
| 4 Ganske enig | 42 | 11,7% | 33 | 5,0% | 73 | 9,8% | 46 | 11,3% | 27 | 4,9% | 38 | 11,3% | 103 | 18,3% | 22 | 28,6% |
| 5 Helt enig | 11 | 3,1% | 2 | ,3% | 14 | 1,9% | 2 | ,5% | 4 | ,7% | 14 | 4,2% | 27 | 4,8% | 5 | 6,5% |
| Total | 359 | 100,0% | 656 | 100,0% | 745 | 100,0% | 406 | 100,0% | 546 | 100,0% | 336 | 100,0% | 564 | 100,0% | 77 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|
| | 152 Jeg er fornøyd med hvordan Havarikommisjonen (HSLB) håndterer og analyserer rapporterte hendelser og ulykker | | 152 Jeg er fornøyd med hvordan Havarikommisjonen (HSLB) håndterer og analyserer rapporterte hendelser og ulykker | | 152 Jeg er fornøyd med hvordan Havarikommisjonen (HSLB) håndterer og analyserer rapporterte hendelser og ulykker | | 152 Jeg er fornøyd med hvordan Havarikommisjonen (HSLB) håndterer og analyserer rapporterte hendelser og ulykker | | 152 Jeg er fornøyd med hvordan Havarikommisjonen (HSLB) håndterer og analyserer rapporterte hendelser og ulykker | | 152 Jeg er fornøyd med hvordan Havarikommisjonen (HSLB) håndterer og analyserer rapporterte hendelser og ulykker | | 152 Jeg er fornøyd med hvordan Havarikommisjonen (HSLB) håndterer og analyserer rapporterte hendelser og ulykker | | 152 Jeg er fornøyd med hvordan Havarikommisjonen (HSLB) håndterer og analyserer rapporterte hendelser og ulykker | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 7 | 1,9% | 16 | 2,4% | 11 | 1,5% | 15 | 3,6% | 7 | 1,3% | 5 | 1,5% | 9 | 1,6% | 2 | 2,6% |
| 2 Ganske uenig | 22 | 6,1% | 73 | 11,0% | 18 | 2,4% | 42 | 10,2% | 41 | 7,5% | 14 | 4,2% | 25 | 4,5% | 7 | 9,1% |
| 3 Verken enig eller uenig | 190 | 52,5% | 249 | 37,6% | 489 | 66,2% | 105 | 25,5% | 314 | 57,5% | 169 | 50,4% | 320 | 57,8% | 23 | 29,9% |
| 4 Ganske enig | 105 | 29,0% | 266 | 40,2% | 181 | 24,5% | 187 | 45,4% | 159 | 29,1% | 105 | 31,3% | 159 | 28,7% | 36 | 46,8% |
| 5 Helt enig | 38 | 10,5% | 58 | 8,8% | 40 | 5,4% | 63 | 15,3% | 25 | 4,6% | 42 | 12,5% | 41 | 7,4% | 9 | 11,7% |
| Total | 362 | 100,0% | 662 | 100,0% | 739 | 100,0% | 412 | 100,0% | 546 | 100,0% | 335 | 100,0% | 554 | 100,0% | 77 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|
| | 153 Økt fokus på "security" de senere år har gjort det vanskeligere å ivareta hensynet til flysikkerhet | | 153 Økt fokus på "security" de senere år har gjort det vanskeligere å ivareta hensynet til flysikkerhet | | 153 Økt fokus på "security" de senere år har gjort det vanskeligere å ivareta hensynet til flysikkerhet | | 153 Økt fokus på "security" de senere år har gjort det vanskeligere å ivareta hensynet til flysikkerhet | | 153 Økt fokus på "security" de senere år har gjort det vanskeligere å ivareta hensynet til flysikkerhet | | 153 Økt fokus på "security" de senere år har gjort det vanskeligere å ivareta hensynet til flysikkerhet | | 153 Økt fokus på "security" de senere år har gjort det vanskeligere å ivareta hensynet til flysikkerhet | | 153 Økt fokus på "security" de senere år har gjort det vanskeligere å ivareta hensynet til flysikkerhet | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 46 | 12,6% | 24 | 3,6% | 84 | 11,0% | 21 | 5,1% | 21 | 3,8% | 23 | 6,8% | 53 | 9,2% | 6 | 8,1% |
| 2 Ganske uenig | 109 | 29,9% | 78 | 11,7% | 184 | 24,1% | 74 | 18,0% | 89 | 16,2% | 52 | 15,4% | 120 | 20,8% | 13 | 17,6% |
| 3 Verken enig eller uenig | 119 | 32,6% | 225 | 33,8% | 329 | 43,1% | 186 | 45,1% | 248 | 45,0% | 167 | 49,4% | 266 | 46,2% | 29 | 39,2% |
| 4 Ganske enig | 70 | 19,2% | 251 | 37,7% | 143 | 18,7% | 99 | 24,0% | 135 | 24,5% | 74 | 21,9% | 110 | 19,1% | 21 | 28,4% |
| 5 Helt enig | 21 | 5,8% | 87 | 13,1% | 24 | 3,1% | 32 | 7,8% | 58 | 10,5% | 22 | 6,5% | 27 | 4,7% | 5 | 6,8% |
| Total | 365 | 100,0% | 665 | 100,0% | 764 | 100,0% | 412 | 100,0% | 551 | 100,0% | 338 | 100,0% | 576 | 100,0% | 74 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakketjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|
| | 154 Jeg er mer produktiv nå enn for 5 år siden | | 154 Jeg er mer produktiv nå enn for 5 år siden | | 154 Jeg er mer produktiv nå enn for 5 år siden | | 154 Jeg er mer produktiv nå enn for 5 år siden | | 154 Jeg er mer produktiv nå enn for 5 år siden | | 154 Jeg er mer produktiv nå enn for 5 år siden | | 154 Jeg er mer produktiv nå enn for 5 år siden | | 154 Jeg er mer produktiv nå enn for 5 år siden | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 7 | 1,9% | 21 | 3,2% | 48 | 6,1% | 45 | 11,0% | 49 | 8,8% | 22 | 6,3% | 52 | 8,9% | 5 | 6,5% |
| 2 Ganske uenig | 32 | 8,8% | 62 | 9,3% | 78 | 10,0% | 84 | 20,5% | 90 | 16,1% | 47 | 13,5% | 86 | 14,7% | 9 | 11,7% |
| 3 Verken enig eller uenig | 122 | 33,4% | 171 | 25,8% | 213 | 27,2% | 181 | 44,1% | 218 | 39,1% | 149 | 42,9% | 223 | 38,0% | 40 | 51,9% |
| 4 Ganske enig | 132 | 36,2% | 258 | 38,9% | 208 | 26,6% | 74 | 18,0% | 154 | 27,6% | 98 | 28,2% | 136 | 23,2% | 16 | 20,8% |
| 5 Helt enig | 72 | 19,7% | 152 | 22,9% | 235 | 30,0% | 26 | 6,3% | 47 | 8,4% | 31 | 8,9% | 90 | 15,3% | 7 | 9,1% |
| 6 | | | | | 1 | ,1% | | | | | | | | | | |
| Total | 365 | 100,0% | 664 | 100,0% | 783 | 100,0% | 410 | 100,0% | 558 | 100,0% | 347 | 100,0% | 587 | 100,0% | 77 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakkjetjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|--|---------|
| | 155 Uro og "støy" i flyselskapene betyr ikke noe for sikkerheten i det lange løp | | 155 Uro og "støy" i flyselskapene betyr ikke noe for sikkerheten i det lange løp | | 155 Uro og "støy" i flyselskapene betyr ikke noe for sikkerheten i det lange løp | | 155 Uro og "støy" i flyselskapene betyr ikke noe for sikkerheten i det lange løp | | 155 Uro og "støy" i flyselskapene betyr ikke noe for sikkerheten i det lange løp | | 155 Uro og "støy" i flyselskapene betyr ikke noe for sikkerheten i det lange løp | | 155 Uro og "støy" i flyselskapene betyr ikke noe for sikkerheten i det lange løp | | 155 Uro og "støy" i flyselskapene betyr ikke noe for sikkerheten i det lange løp | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 56 | 15,3% | 309 | 46,4% | 308 | 38,7% | 140 | 33,6% | 197 | 35,2% | 101 | 29,6% | 162 | 27,9% | 25 | 33,3% |
| 2 Ganske uenig | 154 | 42,0% | 291 | 43,7% | 315 | 39,6% | 224 | 53,7% | 262 | 46,9% | 166 | 48,7% | 255 | 43,9% | 39 | 52,0% |
| 3 Verken enig eller uenig | 76 | 20,7% | 29 | 4,4% | 93 | 11,7% | 40 | 9,6% | 68 | 12,2% | 49 | 14,4% | 108 | 18,6% | 7 | 9,3% |
| 4 Ganske enig | 60 | 16,3% | 28 | 4,2% | 57 | 7,2% | 10 | 2,4% | 21 | 3,8% | 21 | 6,2% | 46 | 7,9% | 3 | 4,0% |
| 5 Helt enig | 21 | 5,7% | 9 | 1,4% | 22 | 2,8% | 3 | ,7% | 11 | 2,0% | 4 | 1,2% | 10 | 1,7% | 1 | 1,3% |
| Total | 367 | 100,0% | 666 | 100,0% | 795 | 100,0% | 417 | 100,0% | 559 | 100,0% | 341 | 100,0% | 581 | 100,0% | 75 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Svar fra alle etter gruppe

| | 2,00 Ledere | | 3,00 Piloter | | 4,00 Kabinansatte | | 5,00 Flygeledere/AFIS | | 6,00 Flyteknikere | | 7,00 Planleggere mv. | | 8,00 Bakkjetjeneste | | 9,00 Luftfartstilsynet | |
|---------------------------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|---|---------|
| | 156 Sikkerheten i norsk luftfart er blitt dårligere i løpet av de siste fem år' | | 156 Sikkerheten i norsk luftfart er blitt dårligere i løpet av de siste fem år' | | 156 Sikkerheten i norsk luftfart er blitt dårligere i løpet av de siste fem år' | | 156 Sikkerheten i norsk luftfart er blitt dårligere i løpet av de siste fem år' | | 156 Sikkerheten i norsk luftfart er blitt dårligere i løpet av de siste fem år' | | 156 Sikkerheten i norsk luftfart er blitt dårligere i løpet av de siste fem år' | | 156 Sikkerheten i norsk luftfart er blitt dårligere i løpet av de siste fem år' | | 156 Sikkerheten i norsk luftfart er blitt dårligere i løpet av de siste fem år' | |
| | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent | Antall | Prosent |
| 1 Helt uenig | 74 | 20,2% | 33 | 5,0% | 100 | 12,6% | 21 | 5,1% | 27 | 4,8% | 31 | 8,9% | 53 | 9,0% | 2 | 2,6% |
| 2 Ganske uenig | 122 | 33,2% | 110 | 16,5% | 168 | 21,2% | 81 | 19,7% | 74 | 13,3% | 64 | 18,4% | 143 | 24,4% | 20 | 26,3% |
| 3 Verken enig eller uenig | 112 | 30,5% | 238 | 35,8% | 282 | 35,7% | 121 | 29,4% | 183 | 32,8% | 126 | 36,3% | 210 | 35,8% | 30 | 39,5% |
| 4 Ganske enig | 44 | 12,0% | 190 | 28,6% | 150 | 19,0% | 122 | 29,6% | 176 | 31,5% | 89 | 25,6% | 107 | 18,3% | 16 | 21,1% |
| 5 Helt enig | 15 | 4,1% | 94 | 14,1% | 91 | 11,5% | 67 | 16,3% | 98 | 17,6% | 37 | 10,7% | 73 | 12,5% | 8 | 10,5% |
| Total | 367 | 100,0% | 665 | 100,0% | 791 | 100,0% | 412 | 100,0% | 558 | 100,0% | 347 | 100,0% | 586 | 100,0% | 76 | 100,0% |

Spørreundersøkelsen om sikkerhet i norsk luftfart, HSLB & TØI, 2005

Vedlegg 4

Vedlegg 4

Svar på spørsmålet: "Er det andre forhold ved norsk luftfart av betydning for sikkerheten som du mener ikke er dekket av spørsmålene vi har stilt?"

Ledere

- Myndighetenes forventninger (SD) til anbudssystemet kan aldri oppnås, da det norske markedet er for lite. Dette gjør at det som man i andre land kaller "paddehatter" vil dukke opp i fremtiden. Disse småselskapene vil i verste fall søke å melke ut profitt på ruter som i utgangspunktet gir marginal gevinst, noe som kan gå ut over flysikkerheten. Av egen erfaring er myndighetenes tilsyn av "etablerte" aktører strengere enn hos nykommerne.
- Spørsmålene om endringer de siste 5 årene blir for generelle når det gjelder Avinor. Det er utviklingen de siste 2 årene som er avgjørende, og den har ikke vært bare positiv. Vedtaket om flytting av Oslo ATCC ut fra (svake) økonomiske argumenter på tross av at det er det sikreste anlegget i verden, er en slik endring som ikke fanges opp.
- Den faglige etterveksten/utviklingen/utdanning av fremtidige fagpersoner innen luftfartssystemet står i fare for å bli utilstrekkelig gjennom en epoke med så omfattende strukturendringer som luftfarten har gjennomgått de siste 5 år, og som den vil fortsatt gjennomgå de nærmeste årene.
- Ingen spørsmål er relatert til de felles europeiske luftfartsbestemmelsene. EASA. På mange områder avviker disse mye fra tidligere norske krav. Norge er vel i dag et "lokalkontor" som er prisgitt å følge de felles europeiske bestemmelsene. Spesielt vil jeg fokusere på krav til kompetanse og opplæring. Norge hadde lagt lista relativt høyt. Nå har man, for å få til en felles enighet, kompromisset seg ned på en lavere standard. Spesielt gjelder dette certifying Staff.
- Det er en innebygd motsetning mellom sikkerhet og økonomi. Sikkerhet vises ikke i regnskapet, og blir derfor lett en salderingspost. Man kan ikke direkte lese nytteverdi av en investering i sikkerhet.
- Det må stilles strengere krav til sertifiserende og typegodkjennende myndigheter FØR nye luftfartøy settes i drift. Operasjons og vedlikeholdsdokumentasjon er alt for dårlig som startgrunnlag - ingen krav til fabrikanter om rask oppfølging og revisjon i oppstartsfasen. Alle helikoptre som skal benyttes i komersiell passasjertransport MÅ ha gjennomført MSG analyse før sertifisering får å sikre mest mulig riktig vedlikeholdsprogram å starte med. (Fabrikantene "slipper for lett unna" - operatørene som skal tjene penger på produktene sitter igjen som svarteper med alle problemene.)
- Det er ikke radardekning i hele landet. Dette har ført til flere uønskede hendelser. Radardekning i Finnmark må prioriteres før det skjer en ulykke..
- Krav til utstyr på flyplassene (innflygingshjelpemidler). Krav til utstyr i flyene i forhold til størrelse. (TCAS, EGWS og eventuelt Scat1) Kontrollert i f t ukontrollert luftrom. Radardekning.
- Kvalitet på øvelsene i forhold til mengden av øvelser.
- Forsinket innføring av NATCON i deler av norsk luftrom er en negativ faktor
- Seriøse/etablerte flyselskap går ikke på akkord med flysikkerhet. Alt for mye står på spill. Skjer det en hendelse som kan ledes til at selskapet ikke har tatt flysikkerhet alvorlig er det så godt som "dødt". Alle kostnadskuttene har ikke gått på sikkerheten løs!
- Ut i fra spørsmålene og problematiseringen som er gjort, er det vanskelig å skille mellom "generell synsing" og erfart i eget selskap. Det burde muligens vært en generell del og en del som går på selverfart.
- Overgang til felleseuropeisk regelverk gir bedre kvalitetssikring av kompetanse ved flyt av arbeidskraft på tvers av landegrensene. 2. Luftfartstilsynets vegring for å tilgodese norsk flyteknisk personell med "grandfathers Right" ved overgang til felleseuropeisk regelverk har resultert i at de som sitter med kjernekompetanse ikke lenger får brukt dette. 3. Luftfartstilsynet arbeider ikke sammen med bransjen for å fremme flysikkerhet og norsk luftfart, men heller for å være flinkest i klassen for å etterkomme nye krav fra JAR/EASA
- Krav til dokumentasjon og prosedyrer hos nye aktører i markedet. De fysiske arbeidsforholdene for bakkepersonellet i selskapene har blitt forverret pga. oppsplittingen av flyselskapene i mindre enheter

(ansvarsfraskrivelse, og en utvikling som går i feil retning). "Det er ikke lenger våre ansatte" FLYselskapene trenger ikke legge forholdene til rette for handlingsselskapene. Fagforeningenes misbruk av trusselen om svekket flysikkerhet kan føre til en selvpåfylgende profeti. Produktivitetsjaget kan ødelegge arbeidsmiljøet. Konsekvenskultur i Avinor.

- Tilsynet gjør en god jobb, og flytting ut av Oslo tror jeg veit medføre at dette arbeidet styrkes ytterligere! AVINOR har stor omstillingsslitasje og selv om man gjennom mange år kanskje har frustrert seg over maktbruk fra flygeledere, så må man sikre at enkeltmenneskene blir ivaretatt i den perioden vi er inne i nå med flytting til Stavanger for Røyken
- Har vi (alle aktører innen luftfart, men særlig Tilsynet) evne/vilje til å vurdere/prioritere tiltak slik at vi setter inn våre knappe midler der hvor de gjør størst nytte ift sikkerhet? Jeg mener nei! Gjør de økende kravene til dokumentasjon, prosedyrer og derav tidsbruk til dette at fokus opprettholdes på de ting som virkelig betyr noe for sikker avvikling av trafikken? Jeg mener nei!
- AT DET TIL TIDER OPPSTÅR STRESSEDE SITUASJONER DER EN ANSATT MED ANSVAR HAR FOR DÅRLIG TID TIL Å FÅ JOBBEN GJORT PÅ EN SIKKER OG FORSVARLIG MÅTE.
- Grunnutdanning av teknisk og operativt personell er ikke tilstrekkelig ivaretatt av norske myndigheter
- Til spørsmål om erndringer blir gjenstand for risikovurdering og sikkerhetsanalyse. I flybransjen har det tradisjonelt vært og fortsatt er Myndigheters regelverk og flyfabrikantenes operasjons- og vedlikeholdsmanualer som er styrende. Når det gjelder organisasjonsendringer er det også i stor grad styrt opp av krav i myndighetsbestemmelser. Risikovurdering og sikkerhetsanalyse er vel benyttet endel i Helikopter operasjon i Nordsjøen, men da er dette mer relatert til krav i oljeindustrien.
- Jeg synes at spørsmål som i denne undersøkelsen og uavhengige konsulenter som finner det meste av sine svar ved å intervju ansatte ikke gir noe godt grunnlag for å si noe om sikkerheten; bare om folks oppfatning av den eller i verste fall en falsk oppfatning som de tror vil styrke deres sak
- Kvalitetskontroll utøves tradisjonelt vha. kontrollører i denne næringen. I andre industrier er også egenkontroll benyttet og i kombinasjon med holdningsskapende arbeider kan dette gi minst like gode resultater som bruk av tredje person kontroll. Det er helt avgjørende at den enkelte føler og tar et ansvar for kvalitet av det produkt personen leverer fra seg i form av et bidrag til en større helhet eller at oppgaven er å samle andres bidrag.
- Selv om sikkerheten er generelt godt ivaretatt gjennom spørsmålene, synes jeg at man ikke får frem godt nok den underliggende frustrasjon som føles av mange i Avinor/OSL. Dette skyldes økt press i alle ledd og kan føre til oppgitthet og feil fokus i tjenesteutøvelsen. Man gjør det man blir bedt om, men mister "glød" og lojalitet til selskapet. Fokus på årsverk/produktivitet fører til at personer oppfattes som kostnadselementer, noe som igjen fører til fremmedgjøring og usikkerhet og følelse av manglende egenverdi.
- Holde trykket oppe i forhold til å nå målet om kun to kontrollsentraler i Norge
- Teknisk utstyr på flyplassene. Ut- innflyvingsprosedyrer på OSL. Håndtering av glatte trafikkområder på bakken. (Ikke RWY) Samarbeid/kommunikasjon mellom twr app og areacontr.
- Ressurser må stilles, slik at sikkerhetstiltak også kan følges opp/revideres.

Piloter

- Økt fokus på sikkerhetskontroll av crew føler jeg kan være negativt for flysikkerheten. Hvorfor skal vi som crew sjekkes nøyere enn passasjerer? Sikkerhetskontroller på flyplassene skaper stor frustrasjon! At vi i tillegg må på kurs for å lære "å gå gjennom sikkerhetskontroll" virker fullstendig meningsløst. Enten piper det, eller så gjør det ikke...
- Ingen passasjerer reagerer negativt på at en flygende i uniform låser opp døren med id-kort og kode og leverer eller henter bagasjen sin ved flyets lasterom. Så derfor stiller jeg et stort spørsmål om grunnen til vår abnorme negative endring i status til passive flygninger hvor vi plutselig er terrorister..? Dette respekteres omtrent ikke blant flygende, det er en usakelig og uforståelig regel og den bør fjernes da den ikke fører til verken økt opplevd eller reell sikkerhet, kun til frustrasjon blant ansatte.(Hva er grunnen til begri ant tegn!???)
- Mindre fokus på kortsiktig økonomisk gevinst, og mer fokus på de ansattes arbeidsforhold. det må ryddes opp i problemene i Avinor og tilsynet, slik at de (tilsynet) ivaretar det som ligger i navnet, nemlig tilsyn (bla med arbeidsforhold) Hvis holdningen til avgått direktør Skogstad er gjeldende i tilsynet, nemlig at jo mer vi flyr, jo bedre er det, er det skremmende (hva hadde skjedd hvis direktøren i arbeidstilsynet hadde ment det samme ??)
- Omstillingene i norsk luftfart utgjør etter min mening en økt sikkerhetsrisiko fordi de skjer samtidig på alle områder. Resultatet er store omveltninger for alle, og misfornøyde og muligens ukonsentrerte ansatte blant både flyselskapene, Avinor og LT, noe jeg mener utgjør en uaksptabel økning av risikoen i norsk luftfart. Det har blitt ekstremt fokus på egen jobbsikkerhet og egne arbeidsforhold, og støyende konflikter har preget både selskapene og myndighetene. Dette er et opplagt lederansvar, og her har topplederne i norsk/skandinavisk luftfart (selskaper og myndigheter) sviktet.

- Er opptatt av hva andre gjør og hva vi kan lære av det (dissemination of safety information). Det er en mangel i mitt selskap, selv om ledelsen mener den gjør en god jobb!
- FOR STORE OMSTILLINGER OVER KORT TID. DET ER TROSS ALT "MYK VARE" DET JOBBES MED, OG SOM LAR SEG PÅVIRKE AV PERSONELL-REDUKSJON, OG DERAV USIKKERHET, MISNØYE OG STRESS. ØKONOMIEN RÅDER OGSÅ HER. HVOR LANGT INN SKAL MAN SKJÆRE FØR "BEINET" KUTTES AV. TEKNISK FORBEDRING PÅ KORTBANENETTE HVA ANGÅR INNFLYGINGSHJELPEMIDDEL, ER EN FORSØMT SAK.
- Arbeidsforhold ved flyskoler (spesielt helikopter skoler). Ofte timebasert lønn, noe som fører til at man flyr ofte i all slags vær, og langt ut over duty tid. I kombinasjon med en allerede risikofyllt operasjon er dette en "accident waiting to happen". Også forholdene i de små helikopteroperatørene, der piloter med lav erfaring får jobb og utfører oppdrag som de ikke skulle blitt satt til med bakgrunn i erfaring. Dette er også et resultat av billig arbeidskraft (timebasert).
- I forbindelse med oppkjøp og/eller sammenslåinger av flyselskaper, opplever man at alle skal beholde sin stilling. Det medfører at styrmenn med svært lang fartstid skalsitte i samme cockpit som kapteiner med mye mindre fartstid. En styrmann med 15000 flytimer mer enn kapteinen og 15 års lengre fartstid, forandrer
- ja.
- Vi har flere kvalifiserte flygere som ikke får jobb i dag pga. luftfartstilsynets firkantede holdning angående konvertering av utenlandske sertifikater. I særdeleshet instrumentrating på helikopter, som det for tiden ser ut til at det ikke er mulig å få utstedt i dag. Dette fører kanskje til at selskapene ansetter "dårligere" folk, fordi de har tatt sertifikatene tidligere.
- Sikkerhet er blitt en av de største klisjeene i bransjen. Økonomi kommer nesten alltid først. Eks. Tur retur LPA. Over 11 timer "bak stikka". Mindre enn 1 times turaround i LPA. Det sier seg selv at graden av overvåkenhet varierer sterkt og vil, enten man innrømmer det eller ikke, være redusert ved ankomst OSL utpå kvelden....
- Følg bedre med utenlandske og tildels nye norske selskap. Både teknisk standard, prosedyrer og arb/hviletid.
- Innflygnings-håndteringen til OSL må gjøres mer effektiv. Det er for stor spacing i dag i forhold til andre flyplasser av tilsvarende størrelse. Selv på dager med godt vær ender vi ofte opp med speed-reduction lenge før TMA, for deretter å ha 7-8 NM separation på Final. Økt forståelse fra ATC om flymaskiners performance, samt vår forståelse for ATC sin utførelse av sitt daglige arbeid trengs.
- Påvirkninger, det være seg usikkerhet, motivasjonen eller arbeidsinnsats for de som utsettes for stadig omorganiseringer eller nedbemanning belyses svært lite. En svekkelse av folks motivasjon kan ha direkte konsekvenser mht. sikkerhet.
- Joda, jeg mener mye, faktisk så mye at jeg oversteg mine max 600 ord i dette feltet. Jeg betviler ikke at du/dere som leser/analyserer disse data har annet enn gode hensikter. jeg mener imidlertid at det til syvende og sist ikke dreier seg om mine eller dine gode meninger - det er "money talks", politisk hestehandel og prinsipp som gjelder. Vil Skogsholm ha tilsynet til Bodø, ja så blir det det (det er jo f.eks bare å senke kravene til søkerne.....).
- Den trakassering flygende opplever i Security kontrollen på gardermoen er under enhver kritikk. Her endevendes personlige eiendeler mens snekkere som jobber i transitt hallen går fritt igjennom med kniver, økser og det som verre er. Enn om en av disse var Alqaida medlem og overleverte redskapene til en passasjer på innsiden av kontrollen. En annen ting som har gjort kommunikasjonen med kabinpersonell vanskelig i en nødsituasjon er den låste cocpit døren.
- Innflygningshjelpemidlene fra øst til Longyearbyen er meget dårlige og unøyaktige. Her bør innstalleres en VOR. - Circling approach til Alta har et høyt risikopotensiale i seg. - ATC regulerer trafikken på Flesland dårlig.
- Sikkerhetssjekk ved flyplassene, har blitt mer og mer et irritasjonsmoment. Dette går indirekte utover sikkerhet.
- Den psykologiske faktoren. Yrkesgruppene både på bakken og i luften er så særegne og til tider selvpoptatte at de utgjør en fare for flysikkerheten. Dette fenomenet bør det fokuseres mere på fra ledelsens side slik at man kan få fjernet det. Videre er prosedyrer ved en del regionale og sentrale flyplasser konstruert slik at de i seg selv utgjør en fare, ref innflygning til Osl eller andre regionale flyplasser der man opererer med forskjellige tolkninger av hvordan star's og sid's skal flys og hva de forskjellige klareringene egentlig innebærer.
- Økonomiske rammer gitt av myndighetene setter begrensninger. Penger generert av luftfarten skulle kunne brukes innen luftfart for å bedre kvalitet og sikkerhet. Avgifter skulle harmoneres slik at det er penger igjen hos flyselskapene til utvikling, og kompetanseheving.
- Sikkerhetssjekkene av flybesetning er til tider over stokk og stein, og også ganske varierende. Når kapteinen må skru på mobiltelefonen for å vise at det ikke er en bombe, da kan det fort gå utover humøret, som igjen er negativt for flysikkerheten. Cockpit har tross alt kontroll over flymaskinen enten man liker det eller ikke.

- En vurdering av 60+ piloter som det blir flere av i norsk luftfart. Vurdering av om toppledelsen i flyselskaper har innvirkning på flysikkerheten med sine økonomiske og politiske beslutninger uten å ta hensyn til de menneskelige verdiene og faktorene som er viktig for opprettholdelse av sikkerhetsnivået.
- Arbeidsordningene ved private skoler (helikopter). Her er det ingen begrensning på aktivtid, og minimal oppfølging av flytid. Det utnyttes på det groveste at man har "ferske" piloter/ik'er som er avhengig av jobb og timer for å komme seg videre til bedre betalt jobber. Dette er ofte tidligere som har ca 500000,- i gjeld, og som jobber 14-15 timers dager for å få nok lønn til å klare seg neste måned. Her er ingen fastsatt minstelønn, og sjefene er happy så lenge pengene kommer inn.
- Det er prekær mangel på god ledelse i norsk luftfart. Fokus på mennesket - i et potensielt farlig system, har tapt terreng i forhold til økonomiske hensyn. Dette gir også "umenneskelige" arbeidsforhold for lederne. Utrygghet brer seg og kommunikasjonen blir dårligere. Ansvarsfraskrivelse - splitt og hersk får råde.
- Personellet blir mer brikker i et økonomisk spill hvor hensynet tilden enkelte arbeidstaker er underordnet. Dette skaper frustrasjon og skaper mistillit og illojalitet. Det er ingen sammmørighet lenger og alle tenker kun på seg selv og blir transsynte. Dette igjen medfører at fokus er på uroen som dette skaper istedenfor på sin profesjon.
- Hele nordsjøen skulle ha vært kontrollert luftrom helt ned til SL. Jeg mener at dagens ordninger med AFIS "light" personell i de mest trafikkerte områdene er en katastrofe. Det er i praksis pilotene selv som "siler" trafikkbildet, og med tanke på den store utskiftingen av personell som er innenfor helikopterselskapene vil risikoen øke grunnet stadig lavere erfaringsnivå.
- ATC tar alt for ofte initiativ til visuelle innflygninger. 4 av 5 visuelle innflygninger tar ATC initiativet til. "Call field in sight" er det mest benyttede uttrykket til ATC i dag. Klareringer i form av SID og STAR blir gitt, men de blir som hovedregel ikke fløyet da neste ATC instans "vektorerer" annerledes. Enten må SID og STAR legges om eller praksis endres.
- Det er et stort problem med den rigide security sjekken som gjøres av flygende personell, som gjør at man velger å unngå å oppsøke crewrom med tilgang til fasiliteter dersom turn around tiden er kort. Feil fokus: Snekker kan gå igjennom med stemjern, lang kniv, etc - uten å bli fulgt opp på innsiden er en total sikkerhetsfiasko. Crew, som ikke er en sikkerhetsrisiko, må strippe klær for å komme igjennom - Hva kan en flyger utrette av fanskap med flyet han fører?
- Vi trenger en skole (ikke en ny flyskole) slik at bransjen i alle ledd får utdannet og kvalifisert personale til å lede operative avdelinger, føre tilsyn og utvikle faget videre. Det er for mye synsing og kos om sikkerhet - det svekker fokus, koster penger og svekker sikkerheten.
- Introduksjon av UAV's i norsk "G" luftrom - MANPADS, analyse av trusel. - Analyse av JAR OPS 3 FDTL Subpart "Q" sammenholdt med vibrasjoner og støy i aktuelle maskiner. - Mangel på støy- og vibrasjonsbegrensninger i JAR 29. - Vindparker, betydning for kystnære radarstasjoner. - Politikernes innvirkning på flysikkerheten (Regionale interesser fremfor analyser før beslutninger fattes). - Værtjenesten, konsulenter erstattet av matematiske modeller og videokameraer. Resultat: Dårligere kvalitet på varslene. - Outsourcing av tekniske tjenester.
- Hvor skal vi få nye piloter fra; hvem vil bli pilot i tyngre luftfart med den usikkerheten vi har i dag. Hvem skal drive "research&development for bransjen vår. Flyselskapene betaler ihvertfall ikke!
- Alt for lange arbeidsøkter som medfører at man blir trøtt og uopplagt, og dermed svekket "flight safety".
- I mitt selskap har vi to ganger fått installert nye systemer i flyet, uten å ha fått noe forvarsel om det; det har gått lang tid før vi har fått dokumentasjon om det, og vi har ikke fått noe trening i å bruke det. I tillegg har det tatt veldig lang tid for å få det ene systemet (Enhanced Ground Proximity System/Terrain Awareness System) til å fungere etter hensikten. Utenkelig for tre år siden.
- Ja, dere må være DRAMATISK mere fokusert på kortbanedriften, hvordan sikre hinderfri innflyving og landing, samt oppbremsing på kortbanene. Hvorfor snakker dere ikke om ILS i det hele tatt?? Mangler dere forståelse for det praktiske liv, Widerøe har "mange" fatale ulykker som skriver seg fra livsfarlige stemdown-prosedyrer, altså manglende glidebane....Brønnøysund, Namsos, samt flere nestenulykker hvor flymaskiner har gått utover banen eller neste utenfor!
- Stressfaktorer påført grunna pålegg og trusler fra avinor eller andre myndigheter. F.eks. Små gruppers innflytelse som f.eks. hindringer i bruk av OSL pga. støy. Securitykontroll som fortoner seg mer som "hersing" med crew og passasjerer. At det blir trua med 10 000 i bot og inndragning av ID kort om man glemmer gul refleksvest. Poenget mitt er at det blir stadig mer umyndiggjøring av ansvarlig crew i form av tåpelige pålegg og krav. Mye av mistriivselen og derav dårlig CRM kan spores til disse faktorer.
- Det bør opprettes en kanal direkte til tilsynsmyndighetene, der man lett og gjerne anonymt, kan få rapportere hendelser eller avvik. Selskapet har en tendens til å "avfeie" skrevne rapporter og når man aldri får rett gir man opp. Det blir derfor mere under-rapportering. SAS har nå så mange demotiverte piloter at det finnes et reelt sikkerhetsproblem. Myndighetene bør også slutte å mistenkeliggjøre oss som gruppe. Gang på gang går vi gjennom sikkerhetskontrollen, mens vi i flyet sitter bak skuddsikkerdør og øks! De ansatte bør sees på som en sikkerhetsressurs og ikke en trussel.
- Det virker som om man ikke bryr seg om eller er særlig fokuser på fatigue i bransjen. At man tillater OSL-LPA-OSL eller tilsvarende lange turer med dutytid på opp mot 13 og flygetid opp mot 11 timer med 2 piloter er ikke flight safety! Spesielt vinterstid da man begynner i mørket, kommer hjem i mørket og kanskje dårlig

vær er det dårlig safty. Skulle man sågar måtte gå til alternat må man "buste" 90 poeng for å komme seg dit! At tilsynet aksepterer dette er en gåte!

- NONE
- Organisasjonen til Avinor - LV - Luftfartstilsynet virker rotete, vanskelig å komme i kontakt med rett person når man tar kontakt.
- Det er utrolig at LT blir brutt ned i forbindelse med flyttingen til Bodø. Dette har ført til mangel på kvalifisert tilsynspersonale, i en tid med de største omveltningene noensinne. Flyselskapene har vært nødt til å kutte helt ned til benet, og det er naivt å tro at dette ikke har gått utover sikkerheten. Noen sier flysikkerheten har vært opprettholdt fordi det ikke har vært større ulykker. Dette er feil. Fravær av alvorlige ulykker er IKKE et mål på flysikkerhet. Det kunne kanskje være et mål på sikkerheten i flygingens barndom men ikke i dagens moderne samfunn.
- Bransjen generelt kunne ha hatt nytte av ledere på forskjellige nivåer som var bedre skolert i og bedre skikket til moderne lederskap og utøvelsen av denne.
- Hadde en lang utredning til dere som jeg brukte lang tid på, men den er slettet. HVORDAN KAN DERE SETTE MAX 600 TEGN også uten å informere før det er for sent? Men i korte trekk. 1) Piloter flyr mer slitne enn før og enkelte selskaper stopper bonus om man lander med "for mye" fuel ol. En virklighet som en dag kommer på statistikken. Og dette må seriøse flyselskaper prise seg ned til. PS: Se å få Crewbasene på Airside. Så paxen slipper å se så ofte at systemet stoler mindre på kapteinen enn vaskepersonalet.
- Sammanslagningen SAS-Braathens-SAS Commuter in i SAS Braathens och SAS Airline skapar orättvisa och osämja.
- MEL benyttes aktivt for å ha ferre deler på lager. Reglen om "one-time extention" på MEL tider er en alvorlig trussel mot flysikkerheten og bør umiddelbart opphøre. En mangel ved skjemaet: Hva mener dere med ledere. De vinesten aldri ser eller de vi ALDRI ser??? Synlige ledere er noe vi ikke har mere Utrykket ALLE brukes feil Eks ALLE møter ALLE aktiviteter
- Den senere tids altfor hurtige rovdraft på personell, satt igang av de større nettverksselskapene for og hamle opp med LCC, er den største faren jeg ser personlig som pilot. Vi jobber nå flere timer og mer effektivt enn selv de mest ihuga LCC i Nord-europa. Hvis holdningen fra våre "såkalte kontrollerende myndigheter" (Tv intervju) er at det bare er bra at vi flyr endel slik at vi ikke blir "Rustne" !!!?? Da er jeg MEGET bekymret for sikkerheten i Norsk luftfart!! Og det er første gang på 8000 flytimer at jeg er virkelig nervøs for hva fremtiden vil bringe med seg!!!
- Poengsystemet for flygende personell, utnyttet på sitt maksimale (som etter mitt skjønn skal være en ytre ramme når det gjelder arbeidstid), har blitt normen fremfor unntaket. Dette, i kombinasjon med at flygende ofte bor langt fra arbeidsplassen og at man i tillegg har familie som lever etter en annen tidsregning, med dertil hørende forpliktelser, fører til bl.a. fatigue, misnøye, mangel på konsentrasjon, utbrenthet, depresjon som igjen fører til menneskelig svikt og alvorlige hendelser evt. flyulykker.
- Å flytte et tilsyn "lengst" mulig unna Norges overlegent største lufthavn, og langt ut av den landsdelen 80 % av norsk luftfart foregår, samt ansette en forretningsmann (riktignok også med flyfaglig bakgrunn) som rydde-sjef, kombinert med vedkommendes uttalelse "vi endrer på kravene" for å fylle opp ledige stillinger, forekommer meg å virke lite sikkerhetsmessig pålitelig.
- Generelt mener jeg at gode innflygingshjelpemidler er veldig viktig for å unngå uhell. Jeg tenker her på ILS, kombinert med STAR/radarvektorering, evt fremtidige PRNAV/VNAV/GPS prosedyrer.
- Jeg synes det er på tide å sette en grense for hvor mye en flyger i dag kan arbeide! Enkelte dager går det 14-16 timer fra jeg reiser fra mitt hjem på Høvik til jeg er hjemme igjen. For deretter tvangssove for så å reise på jobb tidlig neste dag! Vi har en avtale om 12 timer på hjemmebase mellom hver flygning, men det gir i ytterste kosekvens svært lite tid hjemme! Og et sosialt liv for meg de siste årene utenfor jobben må vel i praksis sies å være ikkeeksisterende. Ingen andre enn oss flygende vet hva vi snakker om.

Kabinansatte

- Hvordan SASBraathens nå behandler sitt kabinpersonale er en klar risikofaktor. Medarbeidere som arbeider med så elendige avtaler som vi, vil til slutt ha en "couldn't care less"-holdning, for å kunne leve med den behandlingen man får. Lojalitetssvikt overfor arbeidsgiver er en klar sikkerhetsrisiko for safety, og den råder blant det store flertall av oss. Arbeidsdager på 12-14 timer passer dårlig med den type jobb vi har. Å fly t/r LasPalmas (14t) (i tillegg uten pauser) er rovdraft. Skulle ønske Luftfartstilsynet kunne gå våre arbeidsforhold nærmere etter i sømmene.
- Undrer meg over et nesten fraværende bruk av promilletester o.l. Har aldri opplevd at mine kolleger eller meg selv har vært gjenstand for slik testing på mine 10 år i luften. Mener ikke at rus er et problem, finner det bare underlig....
- Bør norsk luftfart i større grad reguleres av "arbeids miljø loven" Helt enig Vil innføring av "arbeids miljø loven" i luftfarte øke sikkerheten Helt enig

- Ja. Hvordan flyselskapene håndterer reglene ved å fly opp til max. poeng, og schedulere personell så de ikke for intatt tilstrekkelig næring utover dagen? Og forståelsen av hvorfor reglene er slik de er i forhold til poengbelastningen. Er det forsvarlig sikkerhetsmessig når personell blir utbrent og sykemeldingene stiger høyt i forhold til andre bedrifter. Er lojalitet til bedriften/flyselskapet viktig?
- Til tider svikter security checken. For noen uker siden gikk en bekjent gjennom sikkerhetskontrollen i Bgo med en tapetkniv i sekken (hun hadde glemt at den lå der) Dette ble ikke oppdaget, og kniven ble med ombord. Dette er ikke akseptabelt. Avogttil virker det som om de som sitter i kontrollen ikke ser ordentlig på bildene når baggasjen kjøres igjennom, til tider er de for opptatte av å prate med kollegaene. Dette må skjerpes!!
- Arbeidsmengde og turnus har blitt uholdbart, usikkerhet og misnøye internt, manglende lojalitet overfor eget selskap.
- Luftfartstilsynet er alt for lite synlige blandt oss som utøver flysikkerhetsarbeide i selskapene. Jeg tror synligheten vil gi økt fokus på de krav som stilles for at vi har maksimal fokus på safety. Det burde være flere sjekk i forhold til utmattelse pga lang arbeidstid mangel på hvile og matpauser. Søvnproblemer pga uregelmessig arbeidstid kan gi økt bruk av stimuli som kan gå utover flysikkerhet. Mere informasjon og kontroll vil øke bevisstheten.
- tror kabinansatte snart må slutte å sutre over arbeidsforholdene, og heller innse at glamourdagene er over, det er ikke tre ukers stopp på Hawaii lenger, ei heller en uke i New York! Bransjen er konkurranseutsatt, det er kommet lavprisselskaper som skaper mye konkurranse, og det er ikke til å stikke under en stol at ting forandret seg etter 911! Kanskje litt økt fokus overfor de ansatte på økonomiske situasjoner i de forskjellige selskapene , og kanskje få inn litt eiekultur! Det er mye sutring og klaging og interne intriger som tar bort fokusen på det vi egentlig skal drive med!
- Det skal og må bli like regler for alle selskaper innen JAA. LT må på banen og begrense det vanvittige forbruke av human resources som finner sted innen JAA. LT MÅ sette fokus på de nye og "gamle" billigselskapene. TILSYNSVIRKSSOMHETEN må intensiveres. De som blir tatt for å bryte gjeldene regler må få sitt navn opplyst overfor "markedet2 DVS --Offentligjort
- Sikkerhetskontrollen av ansatte på OSL er så irriterende at det går ut over humøret. Jeg finner det HELT urimelig at vi (som tross alt har utvidet politiattest) blir strengere sjekket enn passasjerer. Med helt identisk uniform/sko piper det i crewslusen, men IKKE i paxslusene!Altså er crewslusene innstilt på et strengere nivå enn tilfellet er for pax! I tillegg suser rengjøringstraller, leveranser til butikkene, sikkerhetsvaktene selv, etc gjennom slusene uten noen grundigere kontroll.
- Dårligere skiftordninger og dårligere lønn gjør lettere å få personlige problemer. I forhold til ektefelle/samboer og økonomiske forhold.
- Det menneskelige aspektet. Så lenge vi jobber med sikkerhet, og mennesker er innvolver blir det gjort feil. Har man fokus på andre ting (turnuser, omorganiseringer, lange arbeidsøkter osv) da kommer disse tingene i fokus, og ikke sikkerheten. Tror dette gjelder for alle yrkes grupper.
- Forholdet mellom besetningskontoret og crew er generelt ikke hva det burde være. Jeg opplever at besetningkontoret i økende grad er ute etter å "ta" flygende personell, særlig i forhold til å tolke alle bestemmelser ift arbeidstid/hviletid innskrenkende mhp flygendes rettigheter. Dette gjør at dialogen med kontoret til tider oppleves som lite konstruktiv.
- Flyselskapet jeg jobber for utnytter oss maksimalt av det de har lov til ut i fra myndighetsbestemmelsene (poeng). Dagene er for lange. Vi får ofte ikke spist eller sluppet av i det hele tatt i løpet av en 12 timers arbeidsdag. Dette mener jeg går utover flysikkerheten!

Flygeledere

- Natcon er et svært komplisert og bruker-uvennlig system. Funker greit når alt går etter planen, men er ikke i stand til å tackle uforutsette ting. (diversions etc.) Natcon har minket avstanden mellom suksess og overbelastning.
- Jeg synes de forhold som berøres er relevante nok, men vinklingen er muligens ikke dekkende. Det er etter mitt syn ikke en sikkerhetsrisiko i seg selv at man reduserer antall kontrollsentraler eller justerer bemanningsoppsettet, men derimot måten dette gjennomføres på.
- AFIS Fullmektiger er organisert under Regional divisjon, og opplever at avstanden til fag.avdeling i Flysikring er blitt enda lenger enn før. (om mulig!!)
- Tidsaspektet og tempoet take off 05 i Avinor skal og BLIR gjennomført på.UHØRT!!
- Flygere blir brukt i utdannelsen av flygeledere. På samme måte bør flygeleder mer inn i utdannelsen av flygere.Ellers blir det til at flygere utdanner kommende flygere - og evnetuelle feil kan fortsette i all æve uten korrigering. Et godt eks. er alle flygere som flyr uten flygeplan. Dette er en ond sirkel som har pågått siden tidenes morgen. Der en flyger fører sine unoter til neste generasjon.Ble en flygeleder satt inn i undervisningen - ville han mest sannsynlig ha brutt denne sirkelen.
- Nøkkelkompetanse forsvinner,høyt kvalifiserte medarbeidere ut av luftfarten pga historieløs ledelse uten evne/vilje til å ta vare på infrastruktur bygget opp gjennom flere år. F.eks. Systemutviklere som i dag vet bakgrunnen for alle detaljer i utformingen av dagens tekniske løsn, Flygeled. med komp.på

stortrafikkavvikling/prosjekter, politisk overstyring av viktige fagl. arg. gjennom planting av uriktige opplysn. Tap av opparb. samarb. i belast.radarmiljø Østlandet.økn.sårbarhet ikke i samme rom ved bortfall av utstyr, f.eks. radar/radio/telefon. Usikr.anlegg,EMP sikring, vakthold etc.

- Det har bredt seg en følelse av "oppgitthet" blandt ansatte i Avinor. Dersom det dukket opp nye aktører på det norske marked ville mange flygeledere søke ansettelse her.
- Bemanningsproblemer ved egen enhet
- Avinors eieres(Staten v/Stortinget)manglende visjon og kompetanse på luftfart, og ensidig fokus på markedsliberalisme innenfor selskapet. Sammensetningen av styre og toppledelse i Avinor gjort kun på politisk og markedsøkonomisk grunnlag, uten hensyn til egnethet. For lite vekt på toppledelsen i et selskaps strategiske valg, da disse har gjennomgripende innvirkning på motivasjon og konsentrasjon hos medarbeidere på lavere nivåer, hvilket igjen virker inn på human/machine interface, og muligheten for å begå personlige feil.
- LT har personell som mangler kompetanse. Rapporter fra HSLB er amatørmessig utført når det gjelder LTT. De konkluderer ofte sine rapporter med at hvis alle hadde gjort alt riktig og fulgt regelverket, hadde ingenting skjedd. Ved å skrive noe så innlysende har man ikke skjont hva man holder på med. Ledelsen i Avinor mangler kompetanse innen faget, og er omgitt av personer som ikke er i stand til å si fra om saker som truer flysikkerheten. Når man da i tillegg har en politisk ledelse i departementet som mangler kompetanse, mener jeg at man er på feil kurs.
- Det finnes i dag utstyr (RADAR GPS) som kunne vært installert på flyplasser som ikke har dette og vi ville ha fått en stor økning i sikkerheten innafor luftfart.
- Er dessverre ikke motivert!
- Det foretas aldri alkohol eller narkotika tester på personell i Avinor, vet ikke om det er fordi det er vanskelig å få til eller bare et utslag av naivitet.
- Jeg savner mer oppmerksomhet rundt personellbehandling. Usikkerhet, vage planer og dårlig/feil informasjon fra ledelsen sentralt/lokalt er,etter mitt syn, den største trusselen mot flysikkerheten i Norge.Dette gjelder nok ikke bare i AVINOR, men også andre aktører i bransjen som er under omorganisering.
- Jeg vil bare benytte feltet til å si at jeg er kritisk til en del av spørsmålene. Noen spørsmål er gjenntatt flere ganger i samme del og relativt mange spørsmål er for uklare og for dårlig definerte og kan tolkes av den som leser spørsmålet samt av den som leser svaret.
- Den totale mangelen på langtidspanlegging i Avinor og spesielt flysokringsdivisjonen, også overført til politikerene som ber en såpass viktig samfunnstjeneste innsparinger uten at sikkerheten blir tatt nok hensyn til. Alt for mange ganger har kortsiktige vedtak medført at flysokringsdelen av bedriften har måttet "starte på nytt" og dermed ALDRI kommer helt ajour med personell, utstyr, organisering og dermed FLYSIKKERHET.
- Må nevne det at jeg synes denne undersøkelsen har for mange spørsmål. Man går lei midtveis og jeg er redd svarene ikke blir så krystallklare som man ønsker/trenger. Man vil kunne lese hva man vil ut av undersøkelsen i etterkant, noe jeg mener svekker dens troverdighet radikalt. Synd. Det er for mye like spørsmål og vinklinger som gir en følelse av "lure"-spørsmål. Dessuten er mange av spørsmålene uklare og åpne for tolkning, og man blir sittende å lure på hvorfor dette spørsmålet er stilt, hva det skal avdekke, og man svarer i noen tilfeller deretter.
- Å jobbe uten assistent er ikke umulig, men å være alene på jobb i trafikkale perioder, er en sikkerhetsrisiko som ikke skal undervurderes.
- Den totale mengde av endringer som finner sted i Avinor og norsk luftfart forøvrig er en trussel for sikkerheten. Å holde oversikten over endringer og være oppdatert til enhver tid er en stor utfordring for oss som jobber i miljøet. Kravet om at vi operative "må venne oss til" stadige endringer (mer eller mindre gjennomtenkte) er greit nok, men slitasjonen det medfører bør ikke undervurderes.
- Standardisering - gjøres ting for forskjellig på enhetene? Utveksling av erfaringer mellom piloter og flygeledere, spesielt om hva som skjer i nødssituasjoner bør innføres. Sier folk fra tilstøtende enhet eller sektor dersom de ser noe som kan utvikle seg til en farlig situasjon? Del 4: Noe er bedre enn for fem år siden, men det har vært enda bedre i mellomtiden. Noen av spørsmålene i 5 og 6, spesielt 5 er vanskelig å sette i en av svarkategoriene. Tiltaket i seg selv trenger ikke å ha negativ betydning for flysikkerheten, det er måten det er gjennomført på.
- Toppledelsen i Avinor er en trussel for sikkerheten. Lojalitetsbegrepet er toppledelsens interne agenda, og med "frykten som mitt våpen" "trues" mellomledere til taushet. Dette er ikke noe å bygge en sikkerhetskultur på! Det står en nybygget og ferdig kontrollsentral på Værnes, aldri tatt i bruk, som er EMP-sikret, og kunne vært operativ på nytt teknisk utstyr fra juni/juli 2004!Istedet drifter vi "live" trafikk fra et gammelt bygg, på tidlig 70-talls-teknologisk utstyr i Bodø, uten EMP-skring, som er og vil være et stort anleggsområde i mange år fremover..??
- Jeg mener lufttrafikkjenesten burde vært skilt ut fra aksjeselskapet Avinor. Det ville gitt mer ensartet drift og gjort det hele mer oversiktelig. Slik det er nå forventer Stortinget et økonomisk resultat fra Avinor og pengene blir målestokken. Fokusen for toppledelsen blir deretter, uansett om det hevdes at "vi er ledende på sikkerhet og punktlighet i europeisk luftfart". (Hvordan dette er målbart er en annen sak).

- Etter at Avinor ble dannet har ledelseskulturen i selskapet skiftet fra å være sikkerhetsorientert til å være totalt preget av økonomiske hensyn. ALLE sikkerhetsmessige innsigelser blir avfeid som uviktige eller som aksjoner. Hvis det ikke skjer en dreining tilbake til sikkerhet som hovedprioritet vil konsekvensene vil før eller senere bli meget alvorlige.
- I prinsippet kan all ATC utføres fra 1 kontrollsentral men valget av kontrollsentral bør ikke gjøres bare fra økonomiske kriterier. Videre må overgangen gjøres slik at sikkerheten har høyeste prioritet. Etter omorganiseringen av Luftfartsverket til Avinor har jeg merket en klar endring av fokus i bedriften. Det er mer snakk om å møte bunnlinja og selv om ledelsen hevder at sikkerhet fortsatt er førsteprioritet har vi sett klare eksempler på at økonomi blir prioritert foran sikkerhet. PS! 600 ord er altfor lite.
- Det er stor frustrasjon blandt de ansatte på grunn av omorganiseringen og trussel om nedbemanning. Hele omorganiseringen er kastet på oss uten noen form for medvirkning. Det er bare økonomi som styrer selskapet og ikke sikkerhet som det burde være. Nye ting implementeres først, så kommer opplæring.
- -1) På teknisk side skjer det en del betenkelig, i og med at nøkkel personell sier opp stillingene sine uten at dette blir tatt seriøst i Avinor sentralt! -2) CRM :samarbeide, respekt og forståelse for hverandres fagkompetanse. -3) Ærlighet og åpenhet fra en ledelsen i prosesser som får så store konsekvenser for så mange!!
- Det er uheldig at personell til det nye luftfartstilsynet rekrutteres fra den samme masse av flygeledere som under flyttingen av Trondheim deltok aktivt fra Bodø Kontroll sin side. De har gitt mange uriktige opplysninger og tatt mange sikkerhetsmessige snarveier kun for å oppnå sitt mål. Hvordan er integriteten til disse når de nå skal overvåke sine gamle venner?? Ledelsen i Avinor driver forskjellsbehandling og trakassering, nærmest et diktatur, trusler om oppsigelse ved uttalelser gjør at arbeidsmiljøet er på bånd. Avinors ledelse evner ikke å motivere sine ansatte og har ingen tillit
- Det finnes ikke gehør hos lokal ledelse når man forsøker å ta opp sikkerhetsmessige spørsmål! Det faste svaret er at "slik har vi alltid gjort" og "vi må for all del ikke bli så firkantede at pilotene blir misfornøyde". Ved egen enhet er det en svært uheldig holdning til sikkerhet pga at de fleste av mine kolleger er mer opptatte av å "please" piloter enn å ha maksimal fokus på sikkerheten.
- Norsk luftfart tok av rundt 60 tallet. Mange plasser sitter man med utstyr fra den tiden og. Man trenger penger til oppdateringer, kritiske sådant. Problemet er at man ikke har penger og må derfor prioritere. Ikke bra!!
- Avinor har monopol på drift av flykontrolltjeneste i Norge, dette medfører at personell som mistrives på jobben ikke har alternativer. Med familie og økonomiske forpliktelser har de ikke mulighet til og slutte og heller ingen alternative arbeidsplasser hvor de får brukt sin kompetanse (utdannelse). Avinor er ikke avhengig av og stimulere og motivere sine arbeidstakere fordi de ikke har noen konkurrenter. Dersom noe skjer er det heller ikke Avinor sin feil men den ansatte.
- Savner en litt bedre definering av spørsmålene i de første delene av undersøkelsen. Var en del spørsmål her angående egenskapene til leder, og det hadde da vært greit og spesifisert om det dreide seg om den sentrale eller lokale leder siden dette har stor innvirkning på svaret.
- 1. Utforming av de regionale flyplasser sett i forhold til flytyper som trafikkerer og den tjeneste som tilbys. 2. Lufttomsorganisering med tilhørende tjenester.
- Punkt 2.17 i papirutgaven av denne undersøkelsen: "Det finnes prosedyrer som skal følges i enhver nødsituasjon på mitt arbeidsområde." Ordet ENHVER er et sterkt uttrykk. Det er fullstendig urealistisk å tro at vi kan lage prosedyrer og regler for enhver situasjon som kan oppstå.
- Tillit til lokal ledelse og sentral ledelse er noe dere ikke har tatt opp. Har man ikke tillit til sentral ledelse/ledere vil de ansattes energi gå med til å aktivt motarbeide alle forslag fra ledelsen istedet for å finne gode løsninger.
- Sparing av penger i forsvaret. Dette fører til at en del utstyr ikke blir vedlikeholdt, selv om det brukes operativt.
- Vanskelig å si, men det faktum at representanter for ledelsen i Avinor går ut og forteller at nå er det "dauflesket som skal vekk, vi skal kvitte oss med de som ikke vil Avinor vel". Denne kraftsalven gjør noe med den generelle tilliten en har til sentral ledelse i selskapet. Så vidt jeg vet er det gode medarbeidere som har måttet slutte i selskapet.
- Det kan ikke understrekes sterkt nok den negative effekt dagens ledelse i Avinor AS har på personellet i bedriften. Jeg er ikke i tvil om at dette dessverre har en langsiktig og betydelig negativ sikkerhetseffekt i selskapet.
- Bemanningen på regionale lufthavner er så lav at vi har problemer med å få avviklet ferie og til å få turnus til å gå opp. Dette blir en belastning etter hvert slik at de ansatte får lett feil fokus. Det bør også være en lufthavnsjef pr lufthavn pga at vi treffer nesten aldri og spørsmål blir ubesvart. Det er alt for mange administrative arbeidsoppgaver som må gjøres når man er operativ, det går utover sikkerheten.
- Spørsmål 99, om lojalitet til jobb/selskap burde vært todelt. Lojaliteten til jobben er på topp, men lojaliteten til selskapet er frynsete. Innføringen av automatiske værobservasjonssystemer fører til merarbeid. Fjerningen av flygelederassistenter/LTT-fullmektiger fører til at gjenværende yrkesgruppe, flygelederne, må brukes til rutineoppgaver. Det bør innføres radar også på AFIS-plassene

- Satt mer fokus på at det er kombinasjonen av hastigheten på omstillingene (går for raskt) og at man kutter bemanningen, samtidig som man gjør store strukturelle forandringer i organisasjonen.
- Avinor er iferd med å gjennomføre flere risikoanalyser rundt på norske flyplasser. Jeg er redd resultatene av disse analysene ikke kommer til å bli tatt alvorlig.
- Enmannsbetjente kontrolltårn representerer et senket sikkerhetsnivå. Er dette innenfor det akseptable? Siden Avinor for tiden prioriterer økonomi, er det særdeles viktig at sentrale arbeidstidsbestemmelser inkl. regulerte pauser, kommer på plass snarest. Pr. idag risikerer vi at Avinor uten å bryte reglene frarøver de ansatte tilstrekkelig søvn og hvile. Eksempelvis benyttes en disp. fra AML slik at man er nede på 8 timer mellom kveldsvakt og morgenvakt, dvs anslagsvis 5 timers søvn, i et nytt og forverret turnussystem med en dobling av vakter der en må stå opp om natten for å begynne kl.0600.
- Ovennevnte påstand "All flykontrolltjeneste kan utføres fra en kontrollsentral" er svært uklar. Lokal flygekontrolltjeneste for alle Norges flyplasser, både TWR og APP, kan umulig utføres fra en kontrollsentral (ei heller fra to eller fire). Derimot er det neppe tvil om at all underveistjeneste kan utføres fra 1 kontrollsentral, dersom omstillingsprosessen håndteres på en god nok måte. En forutsetning må være at det finnes back-up anlegg eller at det utarbeides "contingency" prosedyrer med andre tjenesteytere, slik at en ulykksalig brann e.l. ikke kan medføre langvarig stans i trafikken.
- For dårlig faglig etterutdanning. Avinors beslutning om ikke å innføre nytt trafikkreguleringssystem på Østlandsområdet vil kunne føre til en rekke hendelser som i sin ytterste konsekvens kan føre til en katastrofe. Arbeidsbelastningen i dette området er til tider for stor og de endringsprosesser som er igang fjerner operativt personell sin fokus på det faglige "håndverket". For flysikkerheten er det essensielt at personell har fokus på den tjeneste som skal utøves og ikke bli påvirket av utenforliggende faktorer.
- De ansatte blir presset til å gå for mye oertid (har selv opplevd at supervisor har sagt: "dersom du kommer på jobb, så bryr ikke jeg meg om at du går for mye overtid"). Personer som har rapportert om feil har blitt straffet. Sjef ACC, XXX, burde ikke sittede i den stillingen han har. YYY har ingen ting som øverste leder i en flysikringsdiv å gjøre. Avinor gjør endringer uten å foreta analyser dersom de kommer unna med det. Ansatte må påpeke dette for å få dem gjennomført. Tilsynet har ikke mulighet til å oppdage feil uten at ansatte "tyster".
- Underbemanning på flygeledersiden er et problem idag og vil bli værre før det blir bedre. I mellomtiden må det brukes trange vaktlister og mye overtid. Dette er i mine øyne et til nå undervurdert problem.
- Sentral ledelse har liten forståelse av menneskelige reaksjoner. Flytting er ofte ikke aktuelt på grunn av familie og problemer som kan oppstå når "røtter" rykkes opp mot egen vilje. Fallhøyden er stor. Utdannelsen ikke relevant til annen jobb. Etter VG-skole, kommer kun de beste inn til en utdanning tilsvarende høyskolenivå. - Dersom man på grunn av jobbfratredelse skulle utdanne seg til noe annet, begynner man på null, minus glemt kunnskap fra videregående. Ikke ett eneste fag fra "høyskolen" er relevant og kan påbygges dersom man skulle starte på nytt.
- Ledere og mellomledere: "Optimal utnyttelse" - de holder på å drukne i arbeidsoppg. Alle nivåer. Skal man ta opp ting må man gjøre det i korte pauser/på fritida, og ledelen lok/sentr. ikke tilst. eller neddyngtet i annet arb. Ledere over svarer ikke-alle neddyngtet av arbeidsoppg. Tror fam. og fritid ofres over en lav sko av ledere som ikke vil skuffe de over. "Gjør jobben eller noen andre overtar". E-mailene hagler inn -30+ fra fre etterm.-man morgen, 150+ 2 dager. Da går sjefen på ettermiddagen i tillegg til formiddagen fordi det er stilleste perioden og ingen vet han er der...
- 1. Det er negativt at ansatte og ledere, enkeltvis eller i grupper, føler seg truet i forhold til å beholde jobben, hvis de nevner sikkerhetsmessige betenkeligheter. De blir da ofte mistenkt for å misbruke "sikkerhet". (Det er forøvrig nok at de føler seg mistenkt.) 2. Det er positivt at mange enkeltpersoner motstår dette presset, men det ansees på langt nær nok til å opprettholde sikkerhetsnivået. 3. Sikkerhet oppnåes gjennom systematisk målrettet riktig handling, ikke når ord og handling så ofte er motstridende slik det har vært de siste år, det har motsatt effekt.
- Personell i operativ posisjon ved de regionale lufthavnene blir pålagt så mange administrative oppgaver at det kan gå ut over flysikkerheten.
- Det burde vært advart på forhånd om at det var begrensning på 600 tegn i dette feltet. Jeg hadde mye å skrive, og skrev et par tusen. Har fjernet alt. Det har vært så mye tull med dette skjemaet at nå orker jeg ikke å begynne en gang til.
- Har registrert en tendens fra HSLB å henlegge alvorlige saker fordi det ikke resulterte i noen "fare". Feks "runway incursions." Hvis et fly entrer rullebanen uten klarering og det ikke er andre fly involvert, så blir saken henlagt. Er det andre fly involvert etterforskes saken. Begge, mener jeg er like viktige, det er bare konsekvensen som er forskjellig. Denne praksisen kommer til syne på HSLBs egne hjemmesider. Bare å klikke seg inn på "logg" over innrapporterte saker, og man får en fin oversikt over hvilke saker som blir utredet og hvilke som ikke blir det.
- For dårlig kapasitet i luftrommet i komb. m mangel på tekn. hjelpemidl. (arrivalmanager Oslo APP) gjør at sektorene overbelastes daglig. Dette er sekt. som er definert av Eurocontrol som severely overloaded (1999). Vi er nå over dette nivået og AVINOR vil ikke gjøre noe med dette før tidl.2009. Det er rett å slett farlig å fly i Oslo TMA i trafikksterke perioder, men ingenting blir gjort. En alvorlig hendelse i Oslo TMA er ikke et spørsmål om hvis men heller når slik situasjonen er i dag. Jeg tør ikke tenke på hvordan det vil være å jobbe i 2008-2009 med den økningen vi vil ha hatt til da.

- Opplæring og etterutdanning av flygeledere har stoppet opp. Innføring av PFO (periodisk faglig oppdatering) er gjennomført betydelig redusert i forhold til opprinnelige planer og vedtak. Fagmiljøet ved to kontrollsentraler er splittet og pulverisert for å søke en minimal økonomisk gevinst. Ledelsen i AVINOR aksepterer ikke mellomledere som er uenige med toppledelsen. En mellomleder kan således ikke argumentere mot toppledelsen i faglige saker, da blir han å anse som illojal.
- Etter noen private samtaler med personer fra Avinors toppledelse er jeg lettere sjokkert over Avinorledelsen sitt syn på hvilke oppgaver Luftfartstilsynet faktisk har, og hvilken rolle de spiller i norsk flysikkerhet. Avinor ser på tilsynet som bråkmakere som bare er der for å stikke kjepper i hjulene på Avinor sine omstillinger.. Det er også et problem at sikkerhetsansvarlig i Avinor jobber og omgår toppledelsen i Oslo Atrium. Man blir lett påvirket av en kultur der når man burde stått helt selvstendig i jobben. Denne personen innehar minimal eller ingen tillit fra oss ansatte.
- Staben i Avinor mangler bakkekontakt. Det er helt feil personer som sitter i ledende stillinger i Avinor. Det er ingen belastning å ha litt luftfartsmessig bakgrunn når de jobber i Avinor. Det baseres for mye på "exel regneark" der man har bestemt seg for svaret, og det gjelder å få det "over streken" til å passe til svaret.
- 1. Toppledelsen i Avinor har liten/ingen tillit. Dette skaper demotiverte, irriterte og lite engasjerte medarbeidere. I den stillingen jeg har, mener jeg dette har direkte negativ innvirkning på flysikkerheten.
2. Politisk vedtak om å gjøre LV til Avinor AS, har redusert flysikkerheten ved å konkurranseutsette flysikring. Denne divisjonen burde skiller ut.
- Mistillit mellom ledelse og ansatte i AVINOR som er så utrolig sterk tror jeg ikke et "friskmeldt" Luftfartstilsyn hadde godtatt. En ledelse som til og med til media uttaler at deres ansatte sannsynligvis aksjonerer viser tydelig at den ikke hører hjemme i luftfarten, og en organisasjon som selv gjennomgår smertefull endring vil ikke være den rette instansen til å ta affære. Virker som om ALLE aktører i Luftfarten kollektivt overser Human Factors samtidig selv om fokus ALDRI har vært så sterkt på det samme...
- Mye snever tenking på økonomisk sparing ifm Take-Off 05, tenker på sparing i nuet uten å tenke på konsekvensene dette vil få videre framover.
- Økt arbeidsbelastning for gjenværende personell kan i enkelte tilfeller slå uheldig ut for flysikkerheten. Jeg frykter at man ikke vil kunne la være å utføre "unødvendige og ikke-sikkerhets relaterte oppgaver" slik at det i verste tilfelle vil føre til en eller flere hendelser
- Generelt ang situasjonen i Avinor, vil jeg si at sentral ledelse innen flysikringsdivisjonen argumenterer på en slik måte, at så lenge "de ikke skjer noen ulykker", så er flysikkerheten ivaretatt. Jeg er redd for at man vil spille "økt konkurranse", og "krav til bedre effektivitet" kortene så mange ganger man kan, helt til det smeller, før man gjør noe.
- Flysikring ikke organisert i et (AS) som Avinor er. Flysikring bør legges inn under samferdsel og organiseres som et "verk". Med dagens organisering handler det for mye om den virkelige agenda, profitt. Å vise til gode økonomiske resultater teller mye mer enn sikkerhet. Det skjules bare veldig godt i prosedyrer, kulturer, flotte setninger. Når det skjer noe så kan en vise til dette at vi har gjort alt rett og vi har satt sikkerheten i høysetet, mens vi som daglig jobber med dette nok mange ganger er av en annen oppfatning. En hver feil organisering vil gå utover sikkerheten.
- Svært urovekkende noen ganger at Avinor og Luftfartstilsynet har delt meninger på en sak, dette gjelder lokalt regelverk for regionale flyplasser som Divisjon regionale sendte ut ny mal for men denne malen stemmer ikke overens med RFLI FIS-3 men alle lufthavner måtte endre lokalt regelverk pr 01.10.04. Også urovekkende at AFIS-tjenesten ledes av en stab i regionale lufthavner med 3 stillinger en på 100% og 2 på 50% og kun en av disse har vært operativ AFIS i de senere år, disse klarer ikke å se de problemer/utfordringer AFIS-tjenesten står ovenfor.

Flyteknikere m.v.

- Realkompetanse og overgang til nytt sertifikatregime. Sertifikatklassen (B2) faller bort for ICAO type II M for nye AFIS typer. Teknikere med AFIS fartøyer i sert. overført som "grandfathers right", fremstilt som kompetansesp. men er tidsspørsmål (når sert. foretatt). Mangler oversikt og konkretisering av oppgaver som kan gjøres på en flytype i sertinnehavens sertifikat, som ikke kan utføres på annen type i samme innehavens sert. At flyselskapene og luftfartstilsynet har ikke maktet en konkret granseoppgang. Bekymringsfullt ettersom den enkelte må gjøre vurderingen, gjerne under kommersielt press.
- De fleste teknikere i dag får et JAR-kurs og B1 sert. Dette kurset mener jeg er så kort og overfladisk at det skal baseres på videre oppfølging i det daglige arbeid. Denne oppfølgingen er aldri etablert og vi har derfor teknikere med lavere systemforståelse idag enn før. Det andre er stuere som gjør dep-sjekk på flyet i stedet for teknikere. Tidligere hadde piloten alltid teknikere i nærheten hvis han hadde spørsmål. I dag kan han ikke få svar på et kort spørsmål uten å skape delay. Terskelen for når piloten spør er derfor økt.
- kunnskap/erfaring koster penger. Dette blir nå erstattet av detaljerte prosedyrer som er lette å kontrollere og er mye billigere. Men detaljerte prosedyrer stemmer ikke med alle varianter av reel jobbing. Ofte bruker

man kunnskap/erfaring isteden og signerer for noe man i praksis ikke har gjort. Alternativet er å la flyet stå pga dokument ikke stemmer med virkeligheten. Det blir også ofte gjort. Men faglig kunnskap er best.

- Reservedeler på lager blir sett på som "død" kapital, og er derfor ikke et prioritert område i selskapet. Dette resulterer i at maskiner går lengre i drift med systemer ute av drift i mangel av reservedeler. Flyets brukes med tillatelse gitt i flyets driftsbøker som forteller hvilke systemer som kan være ute av drift, og maskinen fortsatt flybar.
- Utenlandske eieres ensidige fokusering på mest mulig utbytte og måten de gjør det på, fører til demotiverte og redde arbeidere. (Stadig trussel om outsourcing eller oppsigelser, trusler om å gå ned i lønn og hvis man ikke gjør det --> mister jobben.)
- Det er for lite fokus på hva det bør/må koste å drive et flyselskap på en forsvarlig og sikker måte. Luftfartstilsynet og myndighetene forøvrig overlater altfor mye av dette ansvaret til flyselskapene selv. Det største flyselskapet i Norge ble (og blir?) kalt inn på teppet til konkurransetilsynet regelmessig, for å dokumentere at billettinntektene stod i et reelt forhold til aktuelle utgifter på bestemte ruter hvor de konkurrerte med mindre aktører. (unngå misbruk av markedsrett). Men at de mindre aktørene ble kalt inn på teppet for å dokumentere det samme vites ikke??
- Prøvde skriva om nokre forhold her men det var ikkje plass. Medvite? Ein skal vel ikkje sei for mykje her heller. Utviklinga e ikkje bra.. "en må tenke mest på aksjonærene" (Mykklebust) Har heller ingen tillit til at denne undersøkinga vil føre fram t endringar, d har gått inflasjon i dei...o e der for at leiarane "skal ha gjort noko". At eg likvel deltek, syner vel eit håp om at nokon snart vaknar.
- 1) Mangelen på reserve deler. 2) Alt vedlikehold skal planlegges, evnen eller viljen til å reparere snar er bare til stede når regningen er klar til å betales.
- Ref del 1 punkt 6 i spørreskjema: Sas Braathens har ikke teknisk personale ansatt i sin organisasjon. STS AB med datterselskap BTS drifter all teknisk vedlikehold for SAS konsernet. Er i sterk tvil om den gamle Braathens organisasjonen med erfaring fra et mindre selskap vil kunne drifte et dobbelt så stort selskap med de gamle datasystemene og planleggingsverktøyene de råder over. I en slik overgangsfase bør audits fra Luftfartstilsynet utføres oftere og mere grundig.
- Fokus på nattproduksjon når det gjelder vedlikehold, Nattarbeide kontra sikkerhet og alder. Andre yrkesgrupper blir bla annet pålagt en form for pensjon, eller arbeidsoppgaver som ikke kan medføre en direkte sikkerhets-risiko.
- kunne stilt flere spørsmål ang, hva folk mener om fortiden med tanke på press og konkurranse. Og i hvilken forskjellige situasjoner de ansatte stoler på ledelsen.
- Etter oppdelingen i JAR mellom operativ og teknisk side er det blitt en stadig større grad av telefoniske releaser fra operativ side, for å få flyene hjem fra ubetjente og betjente utebaser (tekniker tilstede, men ikke tilkalt).
- Luftfartstilsynet burde ha mere makt til å gripe inn direkte og stoppe flyvninger som ikke er forsvarlige. I dag overlates ansvaret til operatøren (jar 145 ansvarlige) Det er etter min mening ansvarsfraskrivelse.
- Overskridelser av MEL, gjentakende MEL på samme feil, svært mye muntlige overleveringer fra crew til teknisk, crew vegrer seg for å skrive anmerkninger i logg, teknisk bruk av logg/data, dokumentasjon/historikk.
- Nei
- måten flyselskapene underbyr hverandre i pris og er villige til å spise av reserver og lånte penger gjør at det knipes inn på safety over alt. det virker som man er villige til å justere sikkerheten ned til et nivå hvor det blir for mange drepte, for dyrt eller for mye mediastøy for så å justere den opp et lite hakk. penger og ikke safety sitter bak spakene i alle selskaper og værst er det når mindre aktører (flyselskaper) med eiere som er villig til å tape noen millioner for å se om deres konsept er liv laga.
- Enda mer ingripende inspeksjon på kompetanse hos planleggere og planleggingsfunksjoner. Forståelsen for disse oppgavene er ikke alltid hva det burde være. Alt henger sammen; deatilgang, tilgjengelig spesialverktøy, riktig kompetanse tilgjengelig, håndlager. En flytekniker kan ikke utføre flyteknisk sikkerhet hvis frustrasjonen over oppgavene er overordnet. Også oppkjøp og sammenslåinger er farlig når alt er usikkert, søvnmangel og nervøsitet henger ikke sammen med flysikkerhet.
- Flyselskapene nedskjæring av intern utdanning. Tillsynets luftfartsverket har bidratt til denne utviklingen. Eksempelvis godkjenning av kortere lengde på typekurs, simulatortrening for vedlikeholdspersonell osv.
- Har Luftfartstilsynet oversikt over luftfartøy som blir brukt i Norsk luftfart og som har hatt sine store og tunge vedlikeholdsjekker satt ut på anbud i et "lavkostland", og evt. om tilstanden til disse fartøyene er på høyden med de i "høykostland" og om dette går ut over flysikkerheten ?
- Mange folk har slutte pga at vi har stagnert lønnsmessig de siste årene. Stadig gjennomtrekk, og at de mest erfarne fagarbeidere slutter vil på sikt føre til en ytvanning av fagnivået i bransjen.
- Mer og mer av vedlikehold og ettersyn overføres til nattarbeid uten at det blir vurdert om dette går ut over sikkerheten. Konkurranse og økonomi med omorganiseringer og oppsigelser forværrer situasjonen for de som skal utføre vedlikehold. Hvert år må vi forbedre oss 10-20%, hvor skal det ende????????????

- Nyrekruttering til flymekanikeryrket stopper opp, fordi alle selskaper skal spare penger. Dette vil på litt sikt føre til et vakuum, fordi det ikke blir en naturlig overføring av kunnskap til neste alderstrinn, men det blir store huller i kunnskapsnivået. Opplæring blir en salderingspost i kampen om pengene!!!!!! Det stilles ikke nok krav til ledere i flyselskap i forhold til lover og regler i luftfarten. De strengeste kravene har faktisk flyteknikere, flygere og flygeledere!!! Hva med utenlandske eiere? Følger de norsk eller internasjonale lover i luftfarten??? Eller er det pengene som råer?
- Savner et tilsyn med teknisk tyngde som kan auditere på et faglig grunnlag hvordan en arbeidsoppgave blir behandlet i alle ledd i organisasjonen. Det genereres interne prosedyrer og rutiner av mennesker uten faglig bredde/substans. Kjenner minst ett konkret tilfelle der interne arbeidsdokumenter fjernet fokus fra maintenance manual prosedyren og dette førte i sin tur til at en uønsket hendelse oppstod. Det er et paradoks at vårt mest moderne digitale bokverk, Boeings Portable Maintenance aid ble fjernet pga kostnader.
- For lite uanmeldte kontroller av teknisk personell, flygere og dispatchere på alle selskaper på alle norske flyplasser. Ofte uanmeldte audits, kontroller og overvåkinger av at jobbene og prosedyrene utføres etter boka. Nå jukses det!!! Ikke teknisk personell får adgang til å operere flyenes systemer. Sikkerhetshysteriet på norske flyplasser har tatt helt overhånd. Gjerdene rundt flyplassene er så ubevoktet at man kan få farlige gjenstander over gjerdene. Disse kan så bringes ombord i flyene før cabinpersonell kommer ombord. På Gardermoen kan det enkelt kastes ting over gjerdet ved gate 23 og 39...
- For lite fokus på underlag og referanser
- En mer inngående godkjennelsesprosess fra myndighetene side på flyselskapenes administrative håndbøker. Bedre tilrettelegging for anonym rapportering til myndighetene om "hendelser". Myndighetene bør gå dypere inn i flyselskapenes interne rapporteringssystemer.
- Det at Tilsynet i Norge og resten av verden, ikke slår ned på at feil IKKE blir logget når de skjer, men i stor grad kun der de kan bli utbedret, bidrar i stor grad til at seriøse selskaper, som mitt eget, nå følger etter på grunn av den økonomiske skjevhet dette har bidratt til. Det er ulogisk og uriktig at feil i så stor grad som nå, kun oppstår på vei til en stasjon hvor feilen kan bli reparert av eget personell. Laudas B767 ulykke etter avgang BKK, burde ha fått større konsekvenser for alle selskaper verden over. Slik er det desverre ikke. Økonomene styrer for mye.
- Spørsmål om: 1. Et konfidensiell rapporterings system for Norge/Scandinavia (eventuelt i samarbeid med en Europeisk rapporterings system). 2. LT's fysiske kontroll av luftfartøy i daglig drift. 3. (LT's) kontroll av flyselskapenes/vedlikeholdselskapenes sin finansielle tilstand.
- Grunnopplæringen til faggruppene synes å ha mistet holdningsopplysning. For mange av de yngre lager seg sine egne måter å gjøre de forskjellige oppgaver. Det etablerte er ukjent for disse yngre.
- Disse nye JAR 66 B1/B2 sertifikatene henger ikke helt på greip. TECH 2 teknikere (ICAO M-sertifikater) får konvertert gamle ICAO-sertifikater til komplett B1 (mekanisk)/B2 (avionikk) sertifikat, mens en TECH 1 (ICAO X-sertifikater) kun får begrenset B2!!!! TECH 1 er jo ekspertisen i faget, og en med komplett sertifikat får ikke den nødvendige opplæring/praksis i faget avionikk for å opprettholde B2-delen. Likevel blir det skrevet attester om at disse har nok kompetanse, når sertifikatene skal fornyes??!! Hmmm.
- Ufaglærte personer som utfører "tekniske tjenester" ref. stuere i cocpit.
- I forb. med overgang fra ICAO til JAR66 sert. fikk personell med tidl. ICAO 2 sert. konvertert det til et kompl. B1/B2 sert. uten å ha tilstrekkelig B2 kompetanse. Personell med ICAO 1 sert., fikk kun et B2 sert. med sterke begrensninger uten signeringsrett. Det er frustrerende og se at personell uten kompetanse har rett til å drive feilsøking/reparasjon av flyets avionikkssystemer, mens de som har spesialkompetanse og erfaring ikke har slik rett. Dette fører til at fly kan gå med avionikkfeil lenge før de blir utbedret og da som regel etter at avionikkpersonell er tilkalt.
- Det blir mere og mere økonomer som bestemmer hvordan ting skal gjøres da fokusen bare er på overskudd og hvor billig det kan gjøres i andre land. Dette fører til press inn i organisasjonen om at vedlikeholdet må gjøres billigere og hurtigere. Samtidig skal det ikke være reservedeler tilgjengelig da disse utgjør betydelig kapitalbinding. Dette fører ofte til AOG situasjoner og det oppstår en presset situasjon da kundene har skviset prisene pr flytime så langt ned at backup maskiner ikke er tilgjengelige. Kundene blir utålmodige da det ikke er tilgjengelig materiell osv.
- Stadig økende bruk av kontraktører, vil svekke sikkerheten. Dette fordi de mangler tilhørighet og lojalitet til sin arbeidsgiver, som fast ansatte normalt har.
- Savner litt av det som går på det med verktøykontroll etter utført jobb, og hvilke holdninger folk har til det. Om det kanskje burde vært fokusert mere på det i praksis. Tenker spesielt på at innleide strukturmekanikere fortsatt bruker personlig verktøykasse, og ingen system for kontroll av denne.
- Vedlikehold blir nå satt på anbud. Det vil si at de som er billigst får jobben. Men blir jobben gjort? Jeg mener flybransjen i større grad må kontrolleres av myndighetene. Priskrig på flybilletter er en farlig trend som går ut over sikkerhet i det lange løp.
- den usikre arbeids situasjonen har en uheldig virkning på psyke og stress nivå og dermed flysikkerheten.
- Redusert utdanning Svært negativt. Mangel på etterutdanning. Svært dårlig kommunikasjon mellom arbeidstager og ledelse.

- Den enkeltes holdning til yrket. Veldig ofte blir en god mekaniker/tekniker forbundet med en som får ting gjort og skjelden støter på problemer. Etter min mening er dette helt feil. Den enkeltes holdninger bør få større fokus. Dette er ting som kan være vanskelig å avdekke og krver egentlig at en kollega tar affere, noe som igjen er veldig vanskelig. Hvorfor en person har en slik holdning er også et viktig spørsmål. Noen ganske få er kanskje slik av natur, andre har fått den ødelagt gjennom demotivasjon og stadig uro. Tror ledelsen har et ansvar ved å motivere til gode holdninger.
- Ufaglaert personell "handler" i større grad flyene. Kun ved større avvik/feil kontaktes tekniker. Dette kan paa sikt svekke flysikkerheten. Kommunikasjonen underveis mellom pilot og tekniker blir svekket. Mel release gis via ACARS uten fag personell tilstede. Dette maa man sette fokus paa.
- Radardekning offshore Følger LT og OD tilstrekkelig med på hvor mye oljeselskapene presser helikopteroperatørene?
- "Alle" kan sitatene om at "sikkerhet kommer i første rekke", men det gjelder kun hvis det ikke går utover punktlighet og regularitet...

Planleggere, ingeniører osv.

- Det er "kriminelt" å tro at innsparing/nedbemanning BEDRER sikkerheten på bakken og i lufta!! "Ledelsen" består idag av ikke faglig personell og økonomer. Etterutdanning og oppdatering er det ikke lengre midler til. Komplexiteten på nye fly tilsier at omvendt!! Man kan takke "grasrota" for at det går så bra som det gjør. Hva er det en kan konkurrere på??????? Utgifter til lønn, drivstoff og avgifter er stort sett de samme for de fleste aktørene. Hva står igjen da?? VEDLIKEHOLD. Idag er det KUN pengene som teller.
- Prosedyrer er fine på papiret, men blir de fulgt? Rapportering av feil og mangler på fly er et økende problem. Vi vet at det ikke skrives inn alle hendelser og feil som oppstår. "Intermittent" feil, og feilsøking generelt er et større problem nå enn før. Dialog mellom teknisk og flyvende personell er dårligere, dermed kommer man ikke fram til en felles forståelse og et samarbeid som lettere kunne løst problemet og dermed ivare tatt sikkerheten. "Det er ikke mitt problem" - er blitt en mere utbredt holdning. Opplæring, trening og informasjon er dårligere nå!
- Det er betenkelig at forvaltningen av Norsk luftrom blir tatt hånd om av et AS. Dette fører til at sikkerhetsnivået i luften vil svinge med de kommersielle inntekter Avinor har i sin helhet. Det gjør det ikke bedre at dagens ledelse i Avinor ikke tar flysikkerheten på alvor. Mottoet er: "Vi gjør ikke noe med det før det er et reelt problem." For at sikkerheten i luften skal være seriøs, stabil og uavhengig av økonomiske svingninger i et AS. Må forvaltningen av Norges luftrom (Flysikkerhetstjenesten) være direkte underlagt Samferdselsdepartementet som et statsforetak.
- Ledelsen i Avinor er svært mistenksom overfor egne ansatte og utrolig sta m.h.t. egen fortrefelighet. Egen mangel på luftfartskompetanse og forståelse av bedriften ignoreres, og de henvender seg heller til økonomikonsulenter og PR-rådgivere for politisk støtte. Dette er i ferd med å rasere meget viktig infrastruktur i Avinor (anlegg og kompetanse) og blir mer og mer vanskelig å reversere jo lengre ledelsen får sitte. Dette er et gryende sikkerhetsproblem, selv om konsekvensene ennå ikke er veldig synlige fordi ting ikke har kjørt seg skikkelig fast ennå.
- Kvalitetssikring av selskapenes interne kvalitetssikrings-system er mangelfull
- Som en viktig aktør i norsk luftfart burde HSLB vært en del av vurderingen som departementet har bedt om. Jeg mener det burde vært nedsatt et uavhengig utvalg som også burde se på samspillet med HSLB. Mener ikke at HSLB ikke er i stand til å gjøre en god jobb, men de burde vært en del av det som nå blir vurdert.
- Denne undersøkelsen fokuserer veldig mye på fly og flyvedlikehold. Avinors svært viktige operative bakkesystemer - eksempelvis flykontrollsystemer (ATC) - er uteglemt. Disse sentrale systemene er av betydning for ALLE fly (eksempelvis til separasjon av fly). 2) Denne undersøkelsen burde vært sendt til alle ansatte på Seksjon for Systemutvikling i Avinor (i Røyken). Seksjonen er helt sentral for flykontrollsystemer i Norge, men er nå i full oppløsning grunnet en Avinor-ledelse som ikke evner å forstå forhold som vedrører sikkerhet, økonomi, konkurranseevne, teknologi og kompetanse.
- Internasjonale rammebetingelsers - f eks i form av føringer i EØS-avtalen og/eller Eurocontol -innvirking synes ikke å ha blitt vektlagt. Andre interessenters innvirking foruten Luftfartstilsynet, flyselskapene og Avinor på sikkerheten.
- Populært sagt: "Blårusstenking" er sjelden forenelig med sikkerhetstenking. Desverre.
- Det mest betenkelige med sikkerheten er at sore omorganiseringer i Avinor og Luftfartstilsynet skjer samtidig. Ingen av de to har 100% kontroll
- Avinors omstilling har for rask nedbemanning før AWOS/NATCON er på plass i tårn og kontrollsentraler. Avinors manglende evne til å gi ansatte god medvirkning i omstillingen er i seg selv en sikkerhetsrisiko. Avinors "kommersielle tankesett" er lite egnet for drift av flysikkerhetstjenester. Dialogen mellom lufttrafikkjenestefagmiljøet og økonomiansvarlige er så dårlig at det utgjør en sikkerhetsrisiko i seg selv. Kombinert effekt av Luftfartstilsynets flytting til Bodø og Avinors Take-Off 05 kan bli ett svekket Luftfartstilsyn + større arbeidspress på ansatte i Avinor og berørte flyselskaper.
- Et problem er en økende grad av fragmentering av tenester. Forskjellige tjenester dreies mot større grad av rendyrking. Dette fører til mindre interesse og mindre forståelse for helhetlige problemstillinger i luftfarten, og tettere skott mellom avdelinger og tjenestegrener. Ideen om at man kan regulere en tjeneste gjennom

en kontrakt eller en Service Level Agreement er etter mitt skjønn en uheldig utvikling. Sikkerhetsarbeid må ha sitt utspring i en helhetstenkning og et genuint ønske og en levende motivasjon om at luffarten skal være sikrest mulig for alle involverte.

- I Avinor blir avgjørelser fattet uten at fagekspertisen blir hørt og seriøse sikkerhetsanalyser foretatt, økonomien er uansett viktigst. Datoer for utførelse blir fattet uten at man engang vet om det er realistisk å gjennomføre beslutningene. Først etter at en beslutning er fattet sendes søknad til Luftfartstilsynet, og dette setter et unødvendig press på LT om å godkjenne planene. Burde undersøke med LT først og deretter fatte avgjørelser, eventuelt med de endringer som LT påpeker? Mye tid, penger, dobbeltarbeid og irritasjon ville vært spart.... med mer fokus på flysikkerhet!
- Selv om Avinors visjon sier noe om at vi har som mål å være best i Europa når det gjelder sikkerhet og punktlighet, synes det som at i hverdagen gjelder: "hva er krevet av oss, - hva er godt nok"? Avinors sentrale ledergruppe mangler teknologisk kompetente folk. Dette burde være en tankevekker i en så teknologisk drevet organisasjon som vår. Beslutningen om å legge ned Oslo KS til fordel for en oppsplittet løsning med KS Sør i SV og APP/DEP på GM er den største feil som er gjort innen norsk luftfart i nyere tid. Dette vil medføre flere år med dårligere sikkerhet, enn det kunne vært ellers.
- Uroen i Tilsynet og Avinor fører til at personer med viktige kunnskaper forlater selskapene, og dette kan medføre at sikkerheten blir dårligere. Det er også slik at når medarbeidere sies opp, teller ansenitet mer enn kompetanse (på tross av at det hevdes noe annet), noe som også medfører at man mister de flinkeste medarbeiderne.
- Det er av avgjørende betydning at en bedrift som drifter sikkerhetskritiske systemer, fastsetter kvantifiserbare sikkerhetskrav og bruker standarder som beskriver hvordan krav til kvalitet skal nåes. I Avinor er økonomi styrende for all virksomhet. Fastsatte økonomiske mål blir definert, men hvordan Avinor skal nå målene (strategien bak), er likegyldig for toppladelsen i Avinor. En rekke uheldige avgjørelser er tatt på dette grunnlag som medfører at den sikkerhetskultur det tok årtider å bygge opp i Luftfartsverket nå går i oppløsning.
- Det fokuseres på "sikkerhet", men med det så er den allmene oppfatning at ledelsen i Avinor "tror" at "sikkerhet" er kun å engasjere diverse sikkerhetselskaper for å foreta kontroller av ansatte og reisende. Dette er en falsk "sikkerhet" (spill for galleriet) som bla. skaper stor frustrasjon og oppgitthet blandt ansatte på lufthavner og flygende personell. Det blir ikke mer "sikkerhet" med å ta fra bestemødre neglesaker og strikkepinner.
- Forhold som gjelder innføring av nye systemer i flyene uten oppdatering av nødvendig kompetanse til personell i vedlikehold. Nytt utstyr monteres i flyene etter at flytype er innført i selskapet, uten intern oppdatering. Produsenter av utstyr til flyene, endrer vedlikeholdsprosedyrer i form av utsendelse av Service Letter, Service Bulletiner o.l.
- Omorganiseringen av Avinor brøt ned sterke driftsmiljøer lokalisert i regionene og og hovedkontor. Når det ble etablert en konsernmodell ble disse fagmiljøene borte, uten å bli erstattet av nye. De nye divisjonene innehar etter min mening ikke kompetanse til å legge premisser for drift av lufthavner og flysikringstjeneste. Man er opptatt av nytenking, uten å videreføre det som fungerte bra i gammel organisasjon. Faglige innsigelser blir oppfattet som usanne og bakstreberske. Dette har medført en grunnleggende misstillit mellom ledelse og ansatte som påvirker den daglige driften av Avinor.
- Her hos oss ble en av de mest kvalifiserte teknikere med erfaring og svært god serviceinnstilling (i sin beste alder) i landet sagt opp.(har i ettertid hørt at de prøvde å få ham tilbake) Det tror jeg i gitte tilfeller kan gå ut over flysikkerheten. F.eks. v. tordenvær i en akutt situasjon. Enmannsbetjente kontrolltårn med 1 flygeleder på vakt, kan også komme til å svekke sikkerheten. Lange vakter utover 9 timer f.eks ved forsinkede rutefly etter kl.2400 (15-24 vakt), og som er ganske valig hos oss
- Det har blitt et økt fokus på økonomi de siste årene. Det gjør at det av og til foretas valg hvor en ikke går for den beste løsningen en kan få for de pengene en har, men for den rimeligste løsningen som er "god nok". Det virker også som det har blitt en holdning, hvor en ikke gjør mer enn det som er påkrevd (i lover og regelverk) og har sluttet å tenke selvstendig om hva en bør gjøre. Hvis en kan slippe unna uten å bli tatt for noe, så er det greit. Det er forøvrig liten takhøyde for reelle diskusjoner i Avinor om dagen. Toppladelsen unngår kritikk og legger lokk på uenighet.
- Spørsmålene er for unuanserede og manipulerende og går mere på, om man beskytter egne faggrupper eller ej. Der er heller ikke fokus på om prosedyrer og dokumentation er indviklede og/eller svære å følge og forstå. Dette kan være en stor sikkerhedsrisiko.
- Folkene som sitter i ledende stillinger i Avinor er enten blå russ eller tidligere flygeledere. Det er mangel på teknisk kvalifisert personell som er i stand til å se galskapen i det som foregår i nedskjæringene og endringer i vedlikeholdsintervaller. Fokus ligger på økonomi fremfor sikkerhet samt flygeledernes beskyttelse av sine egne. Eksempel på sistnevnte er at flygeledere skal overta oppgaver fra kvalifisert personell for å skåne flygeledergruppen for nedbemanning.
- Bruken av Security har tatt helt av!! Som ansatt føler jeg meg mistenkeliggjort ved at det gjennomføres kontroll av oss ansatte t.eks på teknisk base på Gardermoen, med full metaldetektor. Flere tiltalls personer kommer jo på jobb både med verktøy og vernesko. Det piper jo hele tiden!! Om tilliten til oss ansatte er så skjør som det ser ut til å være nå, så burde vi hjelpe meg ikke jobbet i flybransjen. Security hinder oss i komme oss på jobb når vi ønsker og må
- Omorg. i Avinor (take-off05) truer flysikkerheten. Toppladelsen mangler totalt kunnskaper og insikt i denne bransjen (BI-økonomer). Folk som har jobbet i Avinor i flere titalls år blir blankt avvist når de tar opp

betenkelige/farlige ting. Ledelsen snakker om "tilstrekkelig" sikkerhet! Alt er basert på synsing. Flere steder kunne ha spart penger og oppnådd bedre flysikkerhet, men toppledelsen vil ikke lytte! Samtidig er visjonen "Best på sikkerhet i Europa" ledelsens mål. Helt klart urealistisk. Da er synd å si det, men "alle" snakker bare om når det kommer til å skje noe..

- Det er veldig fokus på fysisk sikkerhet men lite på IKT sikkerhet. Dette siden FNT er et eget "selskap" i Avinor. Ved sammenslåing med administrativ IKT ville man få et annet fokus og kunne gjøre innsparinger ved å velge hyllevare fremfor egen utvikling.
- Personlighet/personkonflikter ser ut til å være alvorlige sikkerhetskritiske faktorer i Avinor. Styret ser ikke ut til å ha tatt dette seriøst nok, og beholder en topp-/mellomledelse som ikke har tillit og som oppfattes som inkompetent og har feil sikkerhetsfokus. Miljøet blant de ansatte i bedriften er så dårlig at svært mange jeg arbeider med ønsker seg en ny arbeidsplass. Mange har et nokså høyt lønnsnivå og snever kompetanse, og har ikke 'råd' til å skifte jobb. Dette får sikkerhetsmessige konsekvenser, da motivasjonen for å arbeide i liten grad har med yrkesstolthet og lojalitet å gjøre.
- Vinteroperasjoner har vært i en årrekke, tiltak er utført. Spørsmål kan likevel stilles? - Hvorfor samordner ikke Luftfartstilsynet kravene til innsamling/formidling av informasjon og flyoperativt bruk av informasjon. - Hvorfor krever/tillater Luftfartstilsynet at villedende informasjon skal gis. (Friksjonsmålinger) - Hvorfor publiserer Avinor gammel informasjon som sanntidsinformasjon på internett. (SNOWTAM på ipcc.no) - Hvorfor får dårlige bane og værforhold sjelden konsekvenser for regulariteten. Korrumpert sikkerhetsnivå?

Bakketjeneste

- De bevilgende myndigheters inkompetanse
- På min arbeidsplass lager de regelverket etter å mange ansatte vi på jobb om gangen. Ledelse prøver hele tiden å hopper bukk over det mest av regelverk. Alt regelverk trekkes helt til ytterpunktene hele tiden for å få turusen til å gå i hop.. Vi har ein ledelse som kunn kjører prinsipper, i stede for å høre på smarte gode løsninger.. Vi har en ledelse som vi ikke kan stole på....
- For få spørsmål som går direkte på vintervedlikehold av rullebaner. Hvilken alder og stand det er på brannbiler som står i beredskap holder
- Det å kutte på bemanning og økonomi vil føre til svekka beredskap/sikkerhet på Norske flyplasser.
- Kravet til effektivisering, kortere turnarounds, konkurranse og kravet til On-Time-Performance kan indirekte føre til at mange føler tidspress og dermed gjør feil. Stadige krav til effektiviseringer av arbeidstidsordninger, nedbemanning, og utstrakt bruk av midlertidig og "0-timers" ansatte fører til stor misnøye, liten lojalitet på arbeidsplassen.
- ** Konsekvenser-langtidsvirkninger av turnusarbeid over 20-30 år. ** Resultatoppfølging mht. innrapporterte avvik (noen ledere setter bare forlenget tidsfrist på avvik.) ** Vintervedlikehold v/norske flyplasser utgjør en altfor stor risiko.Dårlige rapporteringmuligheter og opplæring av personell.
- nedbemanning og individuell turnus og bemanning.
- overdrevet security sjekk på OSL av vektere.
- Det virker som om kravene til resultat går foran sikkerheten.selv om aktørene på det sterkeste ikke vil vedkjenne seg det.
- Den største sikkerhetsrisikoen i Avinor er at de ansatte ikke føler seg inkludert og ivaretatt.MU 2004 som viste at 3/4 av de ansatte mente at toppledelsen ikke løste oppgavene på en god måte. Toppledelsen i Avinor skiftes ut. De tillitsvalgte(som representerer ca 90% av de ansatte) har uttrykt at de ikke har tillit til ledelsen. De tillitsvalgte blir truet. Prinsippet fra ledelsen har vært(i Take off 05) at enten er du imot eller så er du med. Er du imot så bør du finne deg noe annet å gjøre...
- Når det gjelder avinor, så sitter jeg med en følelse av at toppledelsen i selskapet sliter med tillit i fra samtlige avdelinger. Og en del endringer ser ikke ut til å være økonomisk besparende, men fører mest frustrasjon med seg. Viktigheten med å få gjennomført planer til datoer, går foran sikkerheten i flere tilfeller.
- Økt bruk av vikarer/ekstrahjelp ved SGS fører til gjennomsnittlig færre ansatte med erfaring/kunnskap/rutine omkring sikkerhet. 2. Lavere bemanning for å senke lønnsutgifter fører til økt stress. Ansatte blir fort slitne, stressa og uoppmerksomme. 3. Kortere "turnaround"-tid fører til økt press på ansatte. Det føles ofte som om punktlighet er viktigere enn sikkerhet.
- På grunn av de kraftige innsparingene og fundamentale omorganiseringene i bakketjenesten i Avinor, som er igangsatt som følge av "Take off" programmet, er sikkerheten på mange områder betydelig redusert.Dette framkommer sjelden i den dokumentasjonsform som selskapet nå anvender, og innspill fra ansatte blir som oftest tilbakevist fra ledelsen med "At så lenge ikke tilsynet pålegger oss noe, driver vi slik vi gjør, selv om det kanskje ikke er riktig". Årsaken til dette er at det er vanskelig å gjennomføre ting som vil koste penger, og ledelsen er underlagt meget streng budsjett disiplin.
- Jeg synes den største svakheten i norsk luftfart er at toppledelsen i Avinor har liten interesse og forståelse for de teknisk operative utfordringer som Avinor står overfor på de enkelte lufthavnene. Det er for stort

fokus på økonomi og kommersielle interesser og mulighetene for å spare inn penger på drift og vedlikehold. Dessuten fungerer dagens organisasjon i Avinor dårligere enn ved forrige organisering.

- Savner mer fokus på trivsel med arbeidsoppgaver og ledelse som et viktig element for engasjement i egne arbeidsoppgaver. En følelse av at det er mulig å bli hørt om forhold som ikke er umiddelbart lønnsomme.
- Kurs/opplæring for brann/havari-personell har blitt dårligere
- Arbeidspresset er blitt høyere med take off 05, noe som går ut over sikkerheten.
- Det blir fokusert veldig ensidig på et selskap spesielt i fra medias side, det gjenspeiler seg litt her også som sp.nr. 92. De fleste selskaper har en visuell sjekk gjort av pilotene. SAS har 2 forskjellige personer til å oppdage feil og mangler (piloter og "dispatcher" i fra SGS), samt ice check/continuation check utført av SGS. Ved den minste uregelmessighet blir flightdeck underrettet og tilkaller teknikere ved behov. SAS har prosedyrer som er vesentlig strengere enn de som er lovpålagt.
- Overdreven fokus på security, som f.eks. den nye ordningen med sjekk av ansatte, gjør at vi ansatte blir forbannet. Dette kan ta bort litt av fokuset på safety, for vi er fra før av misfornøyde med måten toppledelsen tar vare på oss ansatte - og når nye irritasjonsmoment legges til, kan det gå galt. Man kan ikke gå rundt å være (stort sett) misfornøyd med arbeidsplassen, uten at det går ut over arbeidet.
- Er viktig at folk får bra opplæring i alle oppgaver de kan bli satt til! I dag blir man "presset" til å utføre oppgaver de ikke har fått opplæring på de dagene det er mye å gjøre og lav bemanning. "Du fikser det..." holdning! Opplæringen blir: "Det er bare å...."-to minutter før. Eks: At vikarer blir sendt ut alene for å ta imot fly som man er nødt til å "vinke" inn! Skulle tro man burde hatt kurs/opplæring for å gjøre det? Jeg har uansett aldri hatt det, men likevel gjort det mange ganger. Når man står der alene og må gjøre det føler man seg uansett ikke veldig sikker på det man driver med!
- Hvordan kan man klare å bedre flysikkerheten ved å redusere antall ansatte samtidig som man øker arbeidsmengden? Det andre er hvorfor man skal legge opp og tvinge gjennom turnusordninger som flertallet av de ansatte ikke ønsker å gå? Hvorfor skal take off gjennomføres for enhver pris, når man etter så kort tid ser at mye ikke vil fungere??
- Gardermoen som eksempel, så synes jeg security sjekken av de ansatte er for forutsigbar. Den utføres jo stort sett kun ved vaktbytte, aldri ellers, tenker på sjekken som foregår for stuerne. Det er helt sikkert andre security oppgaver som er viktigere, men det er hvertfall et innspill.
- Lojalitet til organisasjon og ledelse er viktigere å tilfredsstille, enn det å virkelig sette seg inn i problemstillingene som daglige oppstår, og som veldig ofte er relatert til flysikkerhet. Sagt på en annen måte "det er viktigere å gjennomføre sikkerhetskurs som første lufthavn på samtlige ansatte, enn å forstå hvorfor!!!
- For å få ti en enda bedre kontroll fra tilsynet synes jeg at Luftfartstilsynet skulle komme ut på lufthavnene uanmeldt. Slik det fungerer idag blir det til at lufthavnene tar et skippertak i forkant av de meldte kontroller, og det kan da bli en sovepute til neste gang. Jeg liker heller ikke : Vi får se hva tilsynet sier når de kommer. Avinor burde hatt som polsesi at alt hvar i orden den dag tilsynet kom. Etter at driftsavdeling ble rassert bort er det veldig vanskelig å få råd og svar på spørsmål knuttet opp mot Brann/ redning og plasstjeneste.
- Det er mange momenter å ta tak i, om alle er kommet like godt fram er ikke godt å si eller om svæne er dekkene nok. Men det gått for fort fram med omorganiseringen i avinor mener jeg. det er ikke stoppet og sett om det er farbarvei det som er gjort før nå helt til slutt. Jeg mener det er fokusert for mye på økonomi i omorganiseringen, at for mange medarbeidere har måtet slutte, og avinor har mistet mange faglig dyktig medarbeidere. alt for å spare penger.
- Det er alt for mye fokus på å tjene penger. Noen tjenester som f.eks. brann og redning vil aldrig lønne seg. det er også et problem at ledere ikke kan noen ting om jobben de de leder gjør.

Luftfartstilsynet

- Avinor har en tvetydig sikkerhetstenking: på den ene siden arrangeres kurs i risikoanalyser, mens man på den andre siden ønsker ubegrenset bruk av overtid for å kunne spare penger.
- Det burde vært fokusert mer på hva omstilling og usikkerheten i arbeidsforhold virkelig gjør med "human factor" siden til de som rammes. Man skal være hardhudet for ikke å ta dette med seg i den daglige jobben. Tenker også på hva blanding av personel imSAS/Braathens. Hvis politikere / "omstillere" hadde vist hvordan motivasjon og lojaliteten til arbeidsplassen forsvinner i et krevende yrke som luftfarten ville de nok tenkt en gang til. Det burde også vært spurt hva direktør skifte i LT har å si. Spurt også hvor lenge tilsynspersonel orker/ønsker å stå i stillingen sin.
- 1. Utilfredstillende rammevilkår for luftfarten. Egnert nasjonal flysikkerhetspolitikk mangler. SD er lite faglig kompetent til å styre Luftfartstilsynet og HSLB. 2. Med unntak av virksomheten med offshore-helikopter, er sikkerheten innefor de forskjellige formene for luftfart svært dårlig kartlagt. 3. Det fører igjen til flysikkerhetsdiskusjoner som er unyanserte og mest preget av synsing. Denne spørreundersøkelsen er i så måte intet unntak. Selv ville jeg ha satt spørsmålsteget ved verdien av de konklusjoner "flertallet" kommer til.

- Jeg synes ikke spørsmålene passet så godt for min del, men har forsøkt å svare etter beste evne.

Vedlegg 5

Vedlegg 5: Norske piloters svar på spørsmål sammenlignet med australske piloter.

av Pål Ulleberg

I november 2003 ble det gjennomført en spørreundersøkelse med sikte på å kartlegge australske piloters oppfatning av sikkerhetsklimaet i det flyselskapet de jobbet i. Om lag 900 australske piloter svarte på et tjuetalls spørsmål var tiltenkt å fange opp relevante aspekter ved sikkerhetsklimaet (fra trening i prosedyrer til ledelsens engasjement i sikkerhet) i flyselskapet de jobbet i. Resultatene av en faktoranalyse¹ tydet på sikkerhetsklimaet innen et selskap kunne sees på som bestående av fire dimensjoner (1) ledelsens engasjement i sikkerhet, (2) sikkerhetstrening, (3) teknisk utstyr og vedlikehold og (4) sikkerhetsregler- og prosedyrer.

Flere av de spørsmålene de australske pilotene svarte på var inkludert i undersøkelsen gjennomført blant norske piloter. Det er derfor interessant å undersøke om samme dimensjonene av sikkerhetsklima kan gjenfinnes blant de norske pilotene.

Resultatene av en faktoranalyse tyder på at det er både likheter og forskjeller mellom hvordan pilotenes i Australia og Norge vurderer sikkerhetsklimaet. Hovedforskjellen er at sikkerhetsklimaet, slik norske piloter vurderer det, kan sies å bestå av tre dimensjoner (1) Ledelsens engasjement (2) Sikkerhetstrening og (3) Overholdelse av prosedyrer for sikkerhet og vedlikehold. De ulike enkeltspørsmål innen den enkelte dimensjon er presentert i tabell 1.

Grovt sett kan man si at det som skiller norske fra australsk piloter, er at norske piloter ser mer samsvar mellom prosedyrer for tekniske vedlikehold/sjekk og overholdelse av andre sikkerhetsregler (slik som det å ikke bli presset til å ta av når man har innvendinger mot sikkerheten). Australsk piloter ser på sin side overholdelse av regler og prosedyrer for teknisk vedlikehold/sjekk som mer separat fra overholdelse av andre sikkerhetsregler (f eks det å ikke la seg presse til å ta av når man har innvendinger mot sikkerheten).

1

1. Ledelsens engasjement i sikkerhet

Lederne betrakter sikkerhet som svært viktig i alle arbeidsoperasjoner eller aktiviteter
Selskapet har realistiske krav til arbeidsinnsats fra pilotene
Lederne i organisasjonen er klar over de viktigste sikkerhetsproblemene ved virksomheten
Ledelsen avsetter nok ressurser til sikkerhet
Det blir oppfordret til å komme med forslag som kan bedre sikkerheten
Pilotene blir konsultert i spørsmål knyttet til sikkerhet
Pilotene kan åpent diskutere sikkerhetsproblemer med overordnede og ledelse
Sikkerhet blir betraktet som noe som øker og ikke noe som reduserer produktiviteten
Rapporterte avvik med sikkerhetsmessig betydning blir utbedret
Pilotene får tilstrekkelig tilbakemelding om hendelser av sikkerhetsmessig betydning som har skjedd med selskapets flymaskiner

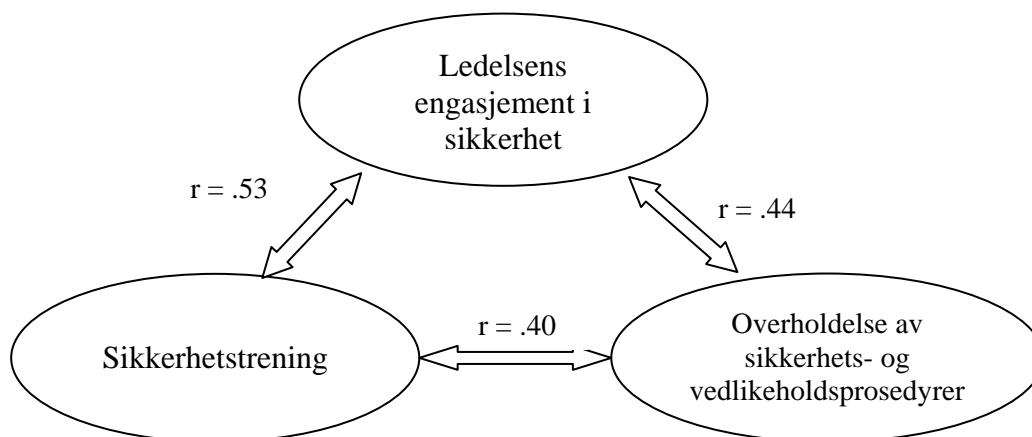
2. Sikkerhetstrening

Trening i håndtering av nødsituasjoner blir gjennomført regelmessig
Det blir gitt regelmessig trening for å vedlikeholde og oppdatere kunnskap
Selskapets treningsopplegg blir gjennomført av folk som har den nødvendige kunnskap og erfaring
Det er enkelt for pilotene å følge/benytt sikkerhetsregler og - prosedyrer under vanlige operasjoner
CRM-trening blir holdt jevnlig
De som gransker ulykker og hendelser i min organisasjon forsøker å finne de reelle årsakene bak ulykker/hendelser
Pilotene blir informert om sikkerhetsforhold som direkte angår dem
Det blir gitt instruksjon og/eller trening når nye prosedyrer eller nytt utstyr blir introdusert
Pilotene er trent til å vurdere sikkerhet som viktigere enn å holde rutetabellen
Selskapets sikkerhetsregler og - prosedyrer er enkle å forstå

3. Overholdelse av sikkerhets- og vedlikeholdsprosedyrer

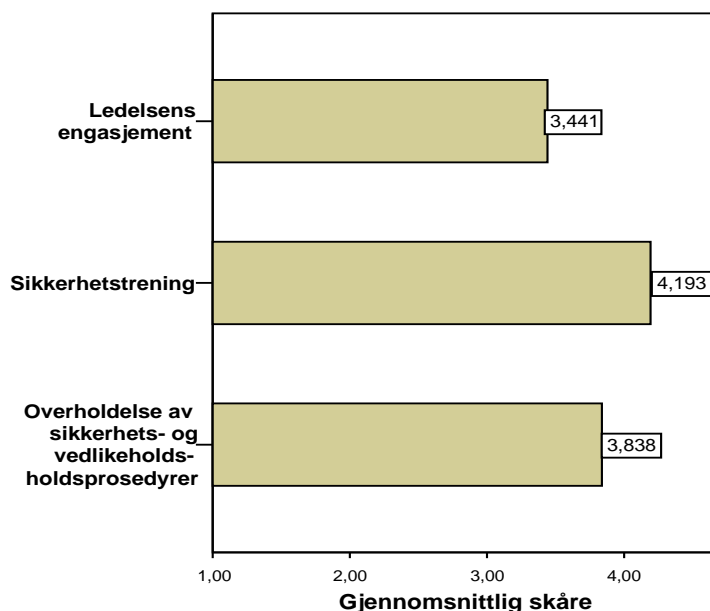
Pilotene flyr aldri med anmerkninger eller "hull" i "Minimum Equipment List" (MEL)
Det er større terskel for å rapportere feil og mangler på flymaskinen på flyplasser uten flytekniker*)
Det er ikke nødvendig å omgå regler og prosedyrer for å få jobben gjort
Systemer og komponenter i flymaskinene blir skiftet eller oppgradert når de skal
Flymaskinene blir vedlikeholdt slik at sikkerheten er tilstrekkelig ivarettatt
Pilotene blir ikke presset til å fly dersom de har innvendinger mht sikkerhet
Selskapets sikkerhetsregler og - prosedyrer er omfattende og komplette

Det er dog viktig å påpeke at disse tre dimensjonene av sikkerhetsklima er relaterte med hverandre. Dette betyr at piloter som synes ledelsen er svært engasjert i sikkerhet, også tenderer til å mene at selskapet legger vekt på sikkerhetstrening samtidig som man prioriterer sikkerhet fremfor å omgå regler og prosedyrer for sikkerhet, vedlikehold og teknisk sjekk.



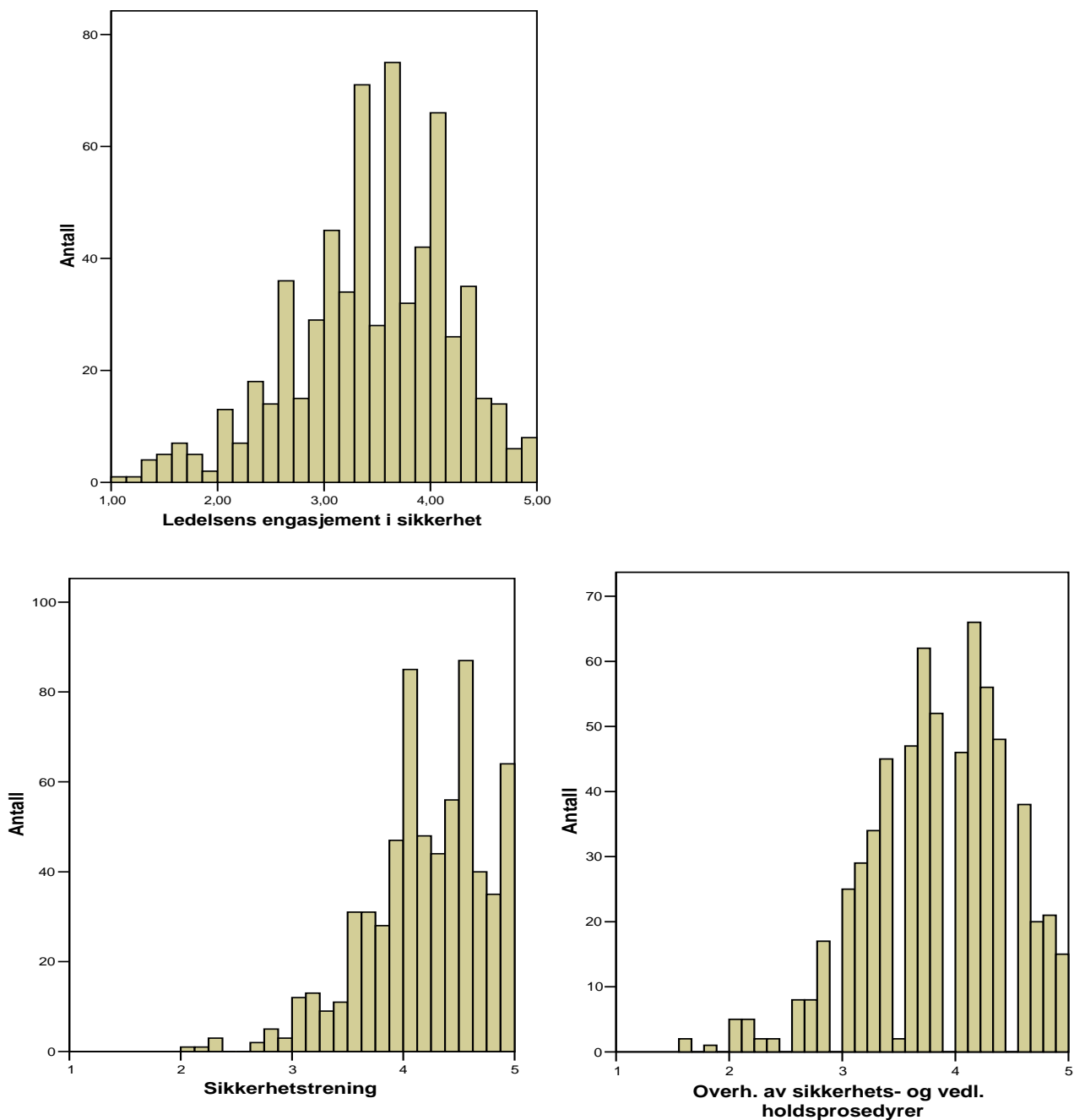
Figur 1. Sammenhengen mellom de tre dimensjonene av sikkerhetsklima blant piloter.

Det ble konstruert en gjennomsnittsskåre for hver av de tre dimensjonene av sikkerhetsklima på grunnlag av skåre på spørsmålene som tilhører den enkelte dimensjon. Hver dimensjon har en minimumsskåre på 1 og en maksimal skåre på 5. En høy skåre representerer at man legger stor vekt på sikkerhet, eller et godt sikkerhetsklima om man vil kalle det det. Figur 2 viser at dimensjonen "Ledelsen engasjement" har lavest gjennomsnittsskåre, mens dimensjonen "Sikkerhetstrening" har høyeste skåre.



Figur 2. Gjennomsnittsskåre på de ulike dimensjonene av sikkerhetsklima. Piloter.

I figur 3 er fordelingen av skårer innen den enkelte dimensjon presentert. Disse viser at det er store forskjeller mellom pilotene i forhold til hvor engasjerte de opplever at ledelsen er i sikkerhet. Når det gjelder sikkerhetstrening, gir de fleste pilotene en fordelaktig vurdering av denne. De fleste pilotene synes også å mene at sikkerhets- og vedlikeholdsprosedyrer stort sett blir overholdt.



Figur 3. Fordeling av skårer på de tre dimensjonene av sikkerhetsklima.

Transportøkonomisk institutt

Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

- utfører forskning til nytte for samfunn og næringsliv
- har rundt 70 forskere med høy, flerfaglig samferdselskompetanse
- samarbeider med en rekke samfunnsinstitusjoner, forsknings- og undervisningssteder i Norge og i utlandet
- gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag av høy kvalitet innen områder som trafiksikkerhet, kollektivtransport, miljø, reisevaner, reiseliv, planlegging, beslutningsprosesser, transportøkonomi og næringslivets transporter
- driver aktiv forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, internett, tidsskriftet Samferdsel og andre nasjonale og internasjonale tidsskrifter

Transportøkonomisk institutt

Stiftelsen Norsk senter
for samferdselsforskning
P.b. 6110 Etterstad
0602 Oslo

Telefon 22 57 38 00

www.toi.no