

Returadresse: Arkivverket  
Pb.4013 Ullevål Stadion  
0806 OSLO



## ARKIVVERKET

Avinor

Postboks 150  
2061 Gardermoen

Dato	26.10.2021
Din ref.	21/00392-7
Vår ref.	2021/15165
Saksbehandler	HANKNU/BEVAR

### Vedtak om bevaring - databasen DL+ med filer

Vi viser til brev av 16. august 2021, hvor Avinor søker om bevaring av databasen DL+ inkludert tilhørende filer. Brevet ble mottatt av Arkivverket 30. september 2021. Avinor søker om bevaring av databasen i sin helhet, inkludert filer hvor disse er tilgjengelige.

Med hjemmel i arkivloven § 12, jf. arkivforskriften § 16, vedtar Riksarkivaren at databasen DL+, inkludert tilhørende filer, slik dette er beskrevet i Avinors brev av 16. august 2021, skal bevares og avleveres til Arkivverket.

Når det gjelder avlevering av databasen ber vi om at Avinor tar kontakt med Arkivverket om dette i egen henvendelse.

Med hilsen

Espen Sjøvoll  
avdelingsdirektør

Anne Aune  
fagdirektør

Arkivverket  
Postboks 4013 Ullevål Stadion  
0806 OSLO  
Norge

**Vår ref.**  
21/00392-7

**Vår dato:**  
16.08.2021

**Deres ref.**

**Deres dato:**

**Vår saksbehandler:**  
Jeanette Larsen

---

## **Avinor AS - Avlevering av database - Forenklet bevarings- og kassasjonssøknad - Luftfartsverket 1987 - 2003 og Avinor 2003 - 2011**

Viser til oversendt dokumentasjon i e-post av 06.04.2021 med anmodning om oversendelse av en forenklet bevarings- og kassasjonssøknad.

Vedlagt finnes en slik forenklet bevarings- og kassasjonssøknad for databasen DL+. Databasen inneholder som beskrevet journalen for følgende arkivskapere:

1. Luftfartsverket – Perioden 1987 - 2003
2. Avinor – Perioden 2003 - 2011
3. Oslo Hovedflyplass – Perioden 1989 – 2000
4. Oslo Lufthavn AS – Perioden 1989 – 2011
5. Oslo Lufthavn Eiendom AS – Perioden 1989 – 2011
6. Værnes eiendom AS – Perioden 2004 – 2011
7. Flesland Eiendom AS – Perioden 2004 – 2011
8. Avinor Parkeringsanlegg AS – 2004 – 2011
9. Sola Hotel Eiendom AS – Perioden 2004 – 2011

Det bes om at journalen bevares i sin helhet inkludert filer, med unntak av filer som er verifisert å inneholde høyere gradert informasjon.

**Med vennlig hilsen**

Avinor AS

Jeanette Larsen

Dokumentet er godkjent elektronisk.



Mottakerliste

Mottaker	Adresse	Post	Land	Kontaktperson
Arkivverket	Postboks 4013 Ullevål Stadion	0806 OSLO	Norge	



# BEVARINGS- OG KASSASJONSVURDERING

Luftfartsverket 1987 – 2003 – Avinor konsernet med datterselskaper 2003  
- 2011

## SAMMENDRAG

Dokumentet inneholder en overordnet bevarings- og kassasjonsvurdering av DL+ databasen i Avinor Konsernet.

Larsen, Jeanette

## Innhold

1	Overordnet beskrivelse av organet sine funksjoner og ansvarsområde .....	2
1.1	Funksjoner og ansvarsområde.....	2
2	Historisk oversikt over organer tilknyttet ansvarsområdet .....	2
2.1	Oslo Lufthavn, Gardermoen OSL .....	4
2.2	Omorganiseringer som har hatt arkivmessige konsekvenser .....	5
2.2.1	Overtakelse av kortbaneflyplasser 1994/1995 .....	5
2.2.2	Forvaltningsbedriften Luftfartsverket.....	5
2.2.3	Innkjøpsavdelingens arkiv – Luftfartsverket – gammelt .....	5
2.2.4	Sikkerhetsavdelingens arkiv – gammelt.....	6
2.2.5	Luftfartstilsynet.....	6
2.2.6	Avinors Parkeringsanlegg AS, APAS .....	6
2.2.7	Luftfartsinspeksjonen .....	6
2.2.8	Kirkegården.....	7
3	Overordnet beskrivelse av databasen .....	7
3.1	Overordnet beskrivelse av historiske hendelser knyttet til journaler .....	7
3.2	Forenklet bevarings- og kassasjonsvurdering.....	8
4	Drøfting av bevaringskriterier.....	9
4.1	F1 – Dokumentasjonsverdi .....	10
4.2	F2 – Informasjonsverdi .....	10
4.3	F3 – Rettighetsdokumentasjon.....	10
5	Bevaringsvurdering – Konklusjon .....	11

# 1 Overordnet beskrivelse av organet sine funksjoner og ansvarsområde

## 1.1 Funksjoner og ansvarsområde

Avinor er statens fagorgan for sivil luftfart, og er et aksjeselskap som er 100% eid av staten ved Samferdselsdepartementet. Selskapet skal eie, drive og utvikle luftfartsanlegg ved å legge til rette for sikker og effektiv luftfart, yte tjenester innen samme område og annen virksomhet som bygger opp under foretakets kjernevirksomhet, herunder kommersiell utvikling av virksomheten og lufthavnsområdene. Avinors hovedmål er å gjøre all lufttransport så effektiv som mulig, samt aktivt å arbeide for å styrke luftfartens konkurransevne. Virksomheten kan drives av selskapet selv, av heleide datter-selskaper, eller gjennom andre selskaper det har eierandeler i eller samarbeider med.

Selskapet skal utføre samfunnsplågte oppgaver i henhold til lovgivning, konsesjon mv., herunder planlegging og utredning innenfor luftfartssektoren og beredskapsoppgaver. Avinor leverer lufttrafikk-, navigasjons- og bakketjenester til alle flyselskap og brukere på norske flyplasser og i norsk luftrom. Staten eier og driver 44 lufthavner i Norge, enkelte i sambruk med Forsvaret. 3 kontrollsentraler innenfor flynavigasjon, et teknisk senter i tilknytning til disse. Avinor leverer flysikringstjenester ved en rekke av de andre flyplassene, slike som f.eks. Torp lufthavn – Sandefjord o.a.

Det er Avinor som tilrettelegger for parkeringsanlegg, service og forretningstilbud på egne flyplasser. Det samme gjelder sikkerhetsrutiner, bagasjehåndteringssystemer, struktur for brann og havaritjenester.

## 2 Historisk oversikt over organer tilknyttet ansvarsområdet

Statens ansvar for luftfarten starter 2. juni 1921 med opprettelsen av Luftfartsrådet underlagt Forsvarsdepartementet. Opprettelsen skjedde som et resultat av en innstilling fra året før fra en egen lufttrafikkommisjon. Dette ble i 1938 (1.10.) endret til Statens luftfartsstyre, men var fremdeles underlagt Forsvarsdepartementet, og under eksiltiden i London i løpet av 2. verdenskrig, 19.11.1943, ble navnet endret til Norges luftfartsstyre.

De første etterkrigsår var preget av de anlegg som ble overtatt etter krigens slutt. I 1947 (20.6.) ble det bestemt at staten skulle overta driften av lufthavnene Oslo-Fornebu, Kristiansand-Kjevik og Stavanger-Sola. Perioden fra 1945 til 1952-53 var det ingen utbygging av flyplasser i Luftfartsdirektoratets regi. Antall flyplasser ble redusert og flere ble tilbakeført til f.eks. jordbruksareal.

3. august 1945 ble avdelingene/kontoret for sivil luftfart opprettet, Luftfartsdirektoratet sorterte under Forsvarsdepartementet inntil 15. april 1946 da avdelingen ble overført til Samferdselsdepartementets luftfartsavdeling. Luftfartsavdelingen ble omdannet til et direktorat i Samferdselsdepartementet 1. juli 1947.

I forbindelse med medlemskapet i NATO, 1951-1962, startet en ny stor utbyggingsperiode for flyplassene i Norge med basis i landsplanen av 1952 (Landsplan for utbygging av landflyplasser og sjøflyhavner). Nå ble store fellesfinansierte arbeider gjennomført på Gardermoen, Rygge, Torp, Lista, Flesland, Ørland, Værnes, Bodø, Andøya, Bardufoss og Banak. Under NATOs infrastrukturprogrammer, som startet i begynnelsen av 50-tallet, ble det anlagt et antall flyplasser med bæreevne og overflate tilpasset og begrenset til NATOs behov for den militære virksomheten. I

1965 var det etablert 16 norske lufthavner<sup>1</sup> betjent med flyruter i tillegg til de militære flyplassene Rygge, Torp og Ørland som også hadde noe sivil lufttrafikk.

Først 6. mars 1964 ble Luftfartsdirektoratet organisert som et frittstående direktorat under Samferdselsdepartementet. Luftfartsdirektoratets arbeidsområde omfattet alle forhold angående luftfartslovgivning, avtaler, konsesjoner på ruter og føring av luftfartøyregister, bygningstekniske forhold med ansvaret for flyplasser med mer, kontroll med luftfartsvirksomheten, bestemmelser og reglement, flygerutdannelse, trafikkledelse, telekommunikasjon, værtjeneste, redningstjeneste og saker angående flyteknisk kontroll og godkjenning m.m.

I desember 1964 foreligger en innstilling fra Flyplassutvalget av 1962 (Munthe-utvalget) der det ble foreslått 9 nye stamruteflyplasser<sup>2</sup>. Innstillingen munner ut i en stortingsmelding nr. 47/1967.

I tiden 1970-1975 ble det etablert 5 nye stamflyplasser: Kristiansund (1970), Molde (1972) Evenes (1973), Haugesund og Svalbard (1975).

I 1978 endret Luftfartsdirektoratet navn til Luftfartsverket som ble en samlebetegnelse for direktoratet med ytre etater. Luftfartsverkets sentraladministrasjon gikk under navnet Hovedadministrasjon.

I tiden 1968-1987 var det etablert 23 kommunale kortbaneflyplasser<sup>3</sup> med navigasjon- og sikringstjeneste – AFIS tjeneste – utført av Luftfartsverket.

Flynavigasjonstjenesten omfatter anlegg, vedlikehold og drift av navigasjonshjelpemidler for sivil luftfart. Denne tjenesten ble inntil 1990 utført av Televerket i samråd med flyselskapene og luftfartsmyndighetene.

Fra 1. juni 1993 ble Luftfartsverket omdannet til en forvaltningsbedrift. Dette ga større selvstendighet og økonomisk handlefrihet. For å kunne utnytte nye muligheter og møte framtidens krav gjennomgikk Luftfartsverket en omfattende omorganiseringsprosess basert på målstyring, definerte resultatkrav, desentralisering og etablering av resultatenheter. Etaten besto av 13 arkivskapere, geografisk inndelt i regioner og 3 datterselskaper. Fra hovedadministrasjonen ble det delegert myndighet til å behandle personal- og eiendomssaker i regionene.

Lufttrafikkstjenesten, lufthavnforvaltningen og flynavigasjon hadde tidligere sine egne separate arkiver. Disse ble slått sammen til regionale delarkiver. Luftfartsverkets hovedoppgaver var myndighetsutøvelse og forvaltning av luftfartsloven, utredning og planlegging av den sivile luftfart, planlegging, prosjektering, bygging, drift og vedlikehold av luftfartsanlegg, produksjon av luftfartstjenester og normgivning, kontroll og inspeksjon av luftfartssystemer.

Da Oslo Lufthavn Gardermoen, OSLAS, ble åpnet 8. oktober 1998, ble Luftfartsverket inndelt i 11 regioner. Oslo Lufthavn Fornebu og Oslo Lufthavn Gardermoen ble nedlagt som regioner.

---

<sup>1</sup> Fornebu, Gardermoen, Kjevik, Sola, Flesland, Vigra, Værnes, Bodø, Bardufoss, Lista, Røros, Alta, Banak, Kirkenes, Andøya og Tromsø

<sup>2</sup> Haugesund, Florø, Molde, Kristiansund, Namsos, Sandnessjøen, Leknes, Evenes og Skagen

<sup>3</sup> 1968: Namsos, Brønnøysund, Sandnessjøen og Mo i Rana

1971: Florø, Sogndal, Førde og Ørsta/Volda

1972: Leknes, Svolvær og Skagen (Værøy og Røst knyttes samme år til flyrutenettet ved helikopteranlegg)

1974: Sørkjosen, Hammerfest, Mehamn, Berlevåg og Vadsø

1975: Sandane og Narvik

1977: Honningsvåg

1986: Bringelandsåsen, Rørvik, Værøy og Røst

1987: Mosjøen og Leirin (Fagernes)

1. januar 2000 ble Luftfartstilsynet (tidligere Luftfartsinspeksjonen) opprettet og skilt ut som egen etat fra Luftfartsverket. Luftfartstilsynet har som oppgave blant annet myndighetsutøvelse og regelverk som gjelder luftfarten, kontroll og inspeksjon av lufthavnene og luftfartssystemene.

I oktober 2001 var Luftfartsverket gjennom nok en omorganisering. I den anledning ble bedriften redusert fra 11 til 5 arkivskapende regioner, samt et Hovedkontor som premissgiver. Nye regioner: Region Nord (sete i Alta), Region Nordland (sete i Bodø), Region Midt-Norge (sete i Trondheim), Region Sørvest-Norge (sete i Bergen) og Region Øst-Norge (sete i Røyken). Luftfartsverket fikk nye organisatoriske enheter – Forretnings- og Servicedivisjon og Sikkerhetsavdeling. Sikkerhetsavdelingen hadde også ansvar for arbeid med kvalitet og miljø.

Forvaltningsbedriften Luftfartsverket var selvfinansierende og fikk inntekter fra driften av flyplasser og flytrafikken, samt salg av tjenester til de ikke-statlige flyplassene. Luftfartsverket var leverandør av lufthavn- og flysikringstjenester for reisende og flyselskaper og andre brukere av luftfartsanlegg. Bedriften hadde ansvar for sikkerhet på alle lufthavner samt vedlikehold og utvidelse av terminalbygg, tårn, driftsbygg og rullebaner. Luftfartsverket hadde også ansvar for flynavigasjon, radaranlegg og utstyr. Bedriften utdannet flygeledere ved Skolesenteret i Røyken.

Forvaltningsbedriften Luftfartsverket ble fram til 31. desember 2002 drevet og finansiert gjennom egne inntekter og kommersiell drift. Med virkning fra 1. januar 2003 ble Luftfartsverket omdannet til det statlige heleide aksjeselskapet Avinor AS. Den samme organisasjonsstrukturen ble beholdt, men et nytt styre ble opprettet. Selskapet hadde om lag 3000 ansatte fra Longyearbyen i nord til Lista i sør.

1. mars 2004 var Avinor gjennom en omfattende omorganisering – som et resultat etter resultatforbedringsprosjektet «Take-Off 05». Avinor/Hovedkontoret samt regionene ble nedlagt og gjenoppstod som Konsernstab og Produktdivisjoner. Administrativt arkiv ble sentralisert som en fellestjeneste og samlokalisert med datterselskapet Oslo lufthavn AS, OSL. Lokalisering: Gardermoen.

Fra 1.3. 2011 er det definert 3 arkivskapende enheter; Avinor, OSL og FS, men med arkiv som journalførende enhet.

Fra 01.01.2016 er det definert 2 arkivskapende enheter Avinor AS og Avinor Flysikring AS, men samme journalførende enhet; Administrativt arkiv

Fra sommeren 2016 er Svalbard lufthavn skilt ut som eget AS og det er også for Svalbard opprettet egen arkivdel.

## 2.1 Oslo Lufthavn, Gardermoen OSL

Oslo Hovedflyplass AS ble stiftet 13. november 1992, en måneds tid etter at Stortinget vedtok å bygge den nye hovedflyplassen. 10. mai 1996 skiftet OSL navn fra Oslo Hovedflyplass AS til Oslo Lufthavn AS. 1. januar 1997 overtok OSL driftsansvaret for Fornebu og Gardermoen. Offisielt ble Oslo Lufthavn AS åpnet 10. oktober 1998.

Oslo lufthavn ble avviklet som eget AS og fusjonert inn i morselskapet, 11.1.2016.

OSL var, fram til 2016, et heleid datterselskap i Avinor AS. Oslo Lufthavn er Norges hovedflyplass. Styret i Avinor var generalforsamling for Oslo Lufthavn as. Det var utarbeidet retningslinjer for fordeling av oppgaver mellom de to styrene.



Opprettelsen av OSL som et statsaksjeselskap var en del av regjeringens innstilling til Stortinget. Dette ble gjort blant annet fordi utbyggingen vil være en samfunnsøkonomisk lønnsom investering, som i sin helhet finansieres gjennom brukerbetaling. Utbygging og kostnadene forbundet med idriftsettelsen er lånefinansiert, dels finansiert ved statslån fra Norges Bank. Videre er byggingen finansiert ved at inntekten Avinor fikk fra salget av Fornebu ble gitt til Oslo Lufthavn AS som ansvarlig lån. I tillegg har Avinor betalt inn aksjekapital i Oslo Lufthavn AS slik at de i henhold til aksjeloven kan ta ut utbytte. Lånene tilbakebetalt gjennom ordinære luftfartsavgifter og forretningsinntekter. Totale investeringer utgjorde i 1998, 11,4 milliarder kroner (1992-kroner) inkludert grunnnerverv og erstatninger.

OSL hadde etablert datterselskap som ble eid hundre prosent av Oslo Lufthavn; Oslo Lufthavn Eiendom AS som utviklet, eide og drev boliger, næringseiendommer og -bygg på flyplassområdet. Selskapet eide blant annet flyplasshotellene RadissonBLU og Park-Inn og kontorbygget Flyporten ved terminalen. OSL Eiendom AS ble oppløst og eierskap overført til holdingselskapet Avinor Utvikling 1.1.2015.

## 2.2 Omorganiseringer som har hatt arkivmessige konsekvenser

### 2.2.1 Overtakelse av kortbaneflyplasser 1994/1995

Overtakelse av kortbaneflyplassene ble bestemt etter St.meld.nr. 15 (1994-95): Statens engasjement i regional luftfart. Overtagelsen ble skjedde i tiden 01.01.1997 - 01.10.1998. Tidligere utførte Luftfartsverket elektrotekniske- og lufttrafikkjenester. Luftfartsverket overtok nå bygningsmasse og grunn, herunder baner og veier samt lufthavntjenester, som tidligere var kommunalt. Det ble overtatt 26 flyplasser.

### 2.2.2 Forvaltningsbedriften Luftfartsverket

Etter en omfattende omorganiseringsprosess fikk virksomheten, fra 1993 endret styringsform fra forvaltningsorgan til forvaltningsbedrift (se 9.2) Hovedkontoret var plassert i Wergelandsveien 1 i Oslo og bestod i 2001 av følgende avdelinger:

Personal- og organisasjon, Økonomi, Lufthavn og Flysikring, Sikkerhet, kvalitet og miljø, Kommunikasjon og samfunnskontakt, forretning og service. I tillegg var det opprettet 5 regioner; Region Øst med regionsenter i Røyken, Region Sør-Vest med regionsenter i Bergen, Region Midt-Norge med regionsenter i Trondheim, Region Nordland med regionsenter Bodø og Region Nord (inkludert Svalbard) med regionsenter Alta.

Det fantes 3 delarkiver på Hovedkontoret; Sikkerhetsavdeling, Utbyggingsavdelingen (Tegningsarkivet) og Innkjøpsavdelingen arkiv. Arkivmateriale fra disse avdelingene finnes ikke i det administrative arkivet.

### 2.2.3 Innkjøpsavdelingens arkiv – Luftfartsverket – gammelt

Innkjøpsavdelingens arkiv inneholdt:

- Kontrakter
- Bestillinger
- Bestillings- kontraktsunderlag (tilbud m.m.)
- Protokoller
- Bankgarantier

Fra 1995 er disse sakene arkivert etter bestillings- kontraktsnummer som er tildelt av innkjøpsystemet. <1995 var det manuell nummertilordning. I forbindelse med «Take-Off-05» og

flytting av arkivtjenesten til Gardermoen, ble arkivet ryddet og gyldige kontrakter ble overført Admin Arkivet og registrert inn i saksarkivet etter gjeldende rutiner.

#### 2.2.4 Sikkerhetsavdelingens arkiv – gammelt

Sikkerhetsavdelingen hadde ansvar for sikkerhetsklarering og beredskapsplanlegging m.m. P 1. juli 1999 var det foretatt sikkerhetsklarering av ca. 31 000 personer. Det var 5 ansatte i avdelingen.

Avdelingens arkiv består av følgende arkivmateriale:

- Egen manuell journal for saker gradert hemmelig og konfidensielt etter sikkerhetslovens bestemmelser
- Personellopplysningblanketter for personer som er/blir vurdert for sikkerhetsklarering. Opplysningene registreres i et eget fagsystem TUSS som ble innført fra 1.1 2000 av Forsvaret. Attestene makuleres etter at sikkerhetsklarering er gitt.
- Beredskapsplaner fra 1970 tallet foreligger. Her foretas regelmessig makulering etter retningslinjer gitt av Forsvaret.

Alt materiell fra Sikkerhetsavdelingens arkiv ble ryddet i forbindelse med «Take-Off-05» i forbindelse med flytting av arkivtjenesten til Gardermoen.

#### 2.2.5 Luftfartstilsynet

I januar 2000 delegerte Samferdselsdepartementet formelt sin myndighet over sivil luftfart fra Luftfartsverket til det nyopprettede organet Luftfartstilsynet med plassering i Bodø. Etaten er et selvstendig og uavhengig forvaltningsorgan direkte underlagt departementet.

Administrativt arkiv har ansvar for eldre arkiver som gjelder Luftfartstilsynets korrespondanse mens de var tilknyttet Luftfartsverket i tiden 1989 - 1999. Det fysiske materialet er avlevert Riksarkivet, men er ikke fullstendig. I tiden 1989 - 2001 ble både inngående og utgående dokumenter mikrofilmet, organisert etter år/ukenummer. Alle filer i perioden ble digitalisert sommeren 2013 og er lagret på et filområde.

De arkivmessige konsekvensene av denne utskillelsen ble forsøkt ivaretatt etter vedtak fra Riksarkivet. Sertifikatsaker og Norges Luftfartøyregister ble i sin helhet overført til Luftfartstilsynet (Vedlegg 19.6-6).

#### 2.2.6 Avinors Parkeringsanlegg AS, APAS

Tidligere kalt Luftfartsverkets Parkeringsanlegg (1986), hadde som formål å finansiere og bygge parkeringsanlegg i tilknytning til Luftfartsverkets flyplasser. Selskapet eide parkeringsanlegg på OSL (+P-hus for ansatte) samt Bergen lufthavn, Flesland og Trondheim lufthavn, Værnes. Selskapet hadde ingen ansatte, og Luftfartsverket forestod selskapets forretningsførsel.

Ble i 2003 endret til APAS, Avinors Parkeringsanlegg AS, har som oppgave å tilrettelegge, finansiere og eie parkeringsanlegg med tilhørende fasiliteter ved og i tilknytning til lufthavner. APAS ble i 2003 rendyrket til å være et selskap som skal finansiere og varig eie P-hus med tekniske anlegg. Selskapet skal ikke forestå driften av parkeringsanleggene, men leie ut anleggene til Avinor AS.

#### 2.2.7 Luftfartsinspeksjonen

Luftfartsinspeksjonen var i perioden 1970 - 1992 fysisk stasjonert på Fornebu, men organisatorisk en avdeling ved hovedadministrasjonen. Det ble registrert arkivdokumenter i samme database fra 1987-1992, da avdelingen flyttet fra Fornebu til Wergelandsveien og hovedkontoret og ble integrert i deres arkiv der.

Fra 1992 ble Luftfartsinspeksjonen også integrert i vårt mikrofilmarkiv (se ovenfor 8.4.). Det «eldre» fysiske arkivet forble i «Fred Olsen brakka» på Fornebu, men etter at lufthavnen ble nedlagt i 1998, ble dette arkivmaterialet overflyttet til Wergelandsveien og hovedkontorets lokaler. Det inkluderer også 2 hm journaler fra tidsrommet 1970-1992 og ca. 9,5 hm kopibøker fra samme periode.

Luftfartsinspeksjonens arkiv ble aldri overført til Luftfartstilsynet. Arkivets proveniens ble vurdert slik at dette var Luftfartsverkets eiendom, og med den arkivstrukturen som var i tiden 1992-1999 (mikrofilm og ukebokser) var det faktisk ikke mulig å skille ut Luftfartsinspeksjonens arkiv. Administrativt arkiv supporterer Luftfartstilsynets når det gjelder utlån av relevante saker fra tiden før opprettelsen av organet (2000), men de har også mottatt en kopi av serien med digitaliserte dokumenter (2013).

Følgende arkivserier er allikevel overført til det nye Luftfartstilsynet:

- Sertifikatmapper
- Luftfartøymapper
- Norges Luftfartøyregister
- Personalmapper for ansatte i Luftfartsinspeksjonen

### 2.2.8 Kirkegården

Alle avsluttede fartøymapper kalt «kirkegården» ble ved flytting av arkivtjenesten til Gardermoen, overført til Avinors Etatismuseum i Bodø - Luftfartsmuseet.

## 3 Overordnet beskrivelse av databasen

### 3.1 Overordnet beskrivelse av historiske hendelser knyttet til journaler

I 1987 begynte hovedkontoret med elektronisk registrering – ND-Noark ble benyttet som registreringssystem. Journaler ble kjørt ut fra systemet, og sakarkiv ble benyttet, etter datidens gjeldende arkivnøkkel.

I 1989 fortsatte LV med ND-Noark som registreringssystem, men tok i bruk mikrofilm som framfinningssystem. Alle dokumenter – både innkommende og utgående – ble mikrofilmet. Mikrofilmkameraet gav en kode – år/uke – løpenummer – sideantall. Eksempel: 99100175 0009: filmet i år 1999, i uke 10, den ble filmet som nummer 175 i uke 10 og dokumentet hadde 9 sider i tillegg til første side (Første filmede side var alltid side 0000). Alle mikrofilmer ble digitalisert til et PDF-format sommeren 2013. se sak: 13/04984

Systemet som ble benyttet var 16 millimeter smalfilm. Det ble benyttet en film pr. uke, som ved ukenslutt ble sendt til fremkalling og kopiering. En sølvfilm ble benyttet til dagligfilm og en sølvfilm ble benyttet til arkivfilm og oppbevart i brannsikkert skap i kjeller. Mikrofilmfremviser av type MS 6000 MII Skanner.

Fra 1989 ble ikke lenger ordinært saksarkiv ordnet etter arkivnøkkel – kun mikrofilm, både til gjenfinning og arkivering. Det ble iverksatt en elektronisk journal slik at arkivets proveniens ble ivaretatt der. Det ble benyttet "ukebokser" for arkivering av innkommende dokumenter – en arkivboks pr. uke. Dokumentene ble ikke sortert etter løpenummer, kun etter ukenummer. (Se vedlegg; 19.4-29). Utgående brev ble også avfotografert og lagt kronologisk etter dato i tillegg ble de ordnet i kopibøker etter mottakers navn og/eller etter type virksomhet (bank, forsikring osv). Dessverre førte denne praksisen til mange unntak, det er vanskelig å se sammenhengen mellom dokumentene

I 1992/93 ble et nytt registreringssystem benyttet – Scanark. Systemet ble levert av Scansoft og var et element i økonomisystemet ES4. Scanark var svært lite brukervennlig, og Luftfartsverket var eneste bruker. Derfor ble et nytt journalsystem tatt i bruk 1994/95 – DocuLive. Arkivsystemet ble tatt i bruk i alle Luftfartsverkets 13 regioner samt Hovedadministrasjonen, men med lokale servere og regionale journalførende enheter og servere. Denne arkivordningen gir seg blant annet det utslag at flere saker i perioden 1992-2000 har parallelle saksnummer opprettet i de ulike regionene. Alle tidligere systemer ble konvertert til DocuLive, slik at pr. idag har en felles plattform fra 1987 og fram til oppgraderingen av DocuLive til Public360, 1. mars 2011.

Hovedadministrasjonen fortsatte parallelt med mikrofilm som framfinningssystem, fram til 2000. Det finnes enkelte elektroniske filer i sakarkivet fra 1994-1999, dette er i hovedsak utgående dokumenter og interne notater.

1. januar 2000 begynte Admin Arkivet på hovedkontoret å skanne alle innkommende og utgående dokumenter som ikke allerede var opprettet i DocuLive. Mikrofilmperioden ble avsluttet, og ordinært sakarkiv ordnet etter arkivnøkkel, ble igjen tatt i bruk. Ny arkivnøkkel var godkjent av Riksarkivet.

Arkivtjenesten ble 1. juni 2002 sentralisert i en sentral database, med 6 arkivdeler – 5 regioner og 1 hovedkontor.

For øvrig vises til brev fra Riksarkivaren 11.11.2002 *”Inspeksjon av arkivet til hovedadministrasjonen i Luftfartsverket”*.

DocuLive har vært i bruk siden 1995 i Luftfartsverkets hovedadministrasjon. Saksgang var avskrudd fra dag 1 og fram til oppgraderingen i mars 2011. Imidlertid er alle elektroniske journalopplysninger konvertert og overført til og igjen fra DocuLive til Public 360. Vi har elektronisk journal tilbake til 1987. (Se punkt 9.4 Arkivtjenesten og arkivordning).

OSL tok i bruk DocuLive i 2004 i forbindelse med Take-Off prosessen og sentraliseringen av Admin Arkivet. Før 2004 ble ProArc benyttet som arkivsystem (se nedenfor, 12.7.4).

Alle historiske baser for Luftfartsverket, fram til 2003, er deponert Riksarkivet og i Statsarkivene i landet, se vedlegg 19.4.31.

Oppgradering av DocuLive til NOARK5 - Public 360 i Avinor, skjedde 1. mars 2011. Arkivsystemet er konsernovergripende og kan benyttes av alle ansatte. Saksbehandlingsverktøyet er bygget på sharepoint teknologi og NOARK 5 standarden.

### 3.2 Forenklet bevarings- og kassasjonsvurdering

Materialet omfatter elektronisk journal fra perioden 1987 – 2011. Materialet håndterer journaler fra flere forskjellige arkivskapere fra Luftfartsverket (fra perioden 1987 – 2003 er dette hovedarkivet) til overgangen til Avinor, utbygging av Oslo hovedflyplass og utskillingen av forskjellige datterselskap (se vedlegg 2, 4 og 5).

Databasen har i varierende grad tilknytning av filer avhengig av utviklingen av skanning og tilknytning av egenprodusert materiale gjennom utviklingen av arkivtjenesten i denne perioden. Disse rutinene og endringene er presentert i innledende kapitler.

Databasen har et stort omfang, og dekker i stor grad dokumentasjon av det administrative arbeidet knyttet til drift av flyplasser i Norge. Ettersom det er et fåtall av flyplassene som på dette tidspunktet var private (og fortsatt er dette et fåtall), vil materialet være forholdsvis unikt i norsk sammenheng.

Den tematiske variasjonen i materialet er stort, men kun innenfor denne sektoren. Dette er et arkiv som er helt spesialisert i forhold til luftfart, og som i liten grad har dokumentasjon som handler om noe annet enn luftfarten sin drift og utvikling i Norge. Det vil i noen grad være lenking til dokumentasjon som også finnes i overliggende departement, men dette er kun en liten del av det materialet som finnes i arkivene. I tillegg vil noe materiale knyttet til utbygging av flyplasser, eller næringsområder/boligområder rundt flyplassene kunne finnes i noen kommunale og/eller fylkeskommunale arkiver, men dette vil kun gjelde deler av materialet og ikke organet sine interne vurderinger på høringsuttalelser. Det antas derfor at materialet i stor grad er unikt.

Materialet dokumenterer også utbyggingen av Norges nye hovedflyplass, og driften av denne. Dette er en handling som skjer veldig sjelden, og som i norsk historie («Hurumsaken») innebar en kontroversiell beslutning og har vært gjenstand for stor oppmerksomhet i perioder.

#### 4 Drøfting av bevaringskriterier

Vurderingen av bevaring- og/eller kassasjon er gjort på et makronivå i denne gjennomgangen. Grunnen til dette er at det vil være for kostbart for organet å gjøre en vurdering på et mikronivå av dette materialet. Vi har derfor vurdert hele basen totalt, og ikke gått ned i enkelte deler av databasen, eller vurdert verdien av materialet til hver enkelt organisasjon, bedrift eller organ som har materiale dokumentert i databasen.

Til tross for at materialet ikke har blitt vurdert for bevaring på et mikronivå har databasen som søkes avlevert vært grundig analysert for å beskrive både innholdet og omfanget av databasen. Disse analysene ligger vedlagt i vedlegg 3 – 5.

Databasen bærer også preg av å ha vært gjennom en rekke periodiseringer, konverteringer og NOARK standarder. Materialet er derfor beskrevet i varierende grad i selve databasen, og utover selve saks- og dokumenttittelen er det ikke mulig å benytte databasen i seg selv til å danne seg et overordnet bilde av hvorvidt deler av databasen i praksis kan kasseres. I tillegg har det ikke blitt gjort bevarings- og kassasjonsvurderinger under arkivdanningen av dette materialet, og funksjoner og prosedyrer for å ivareta bevaringsverdig materiale og faktisk skille ut det som ikke er bevaringsverdig er ikke iverksatt. Det er heller ikke gjort tilstrekkelig dokumentering av materialet i etterkant, og en vurdering av materialet krever derfor store ressurser for å gjøre ytterligere analyser. Dette fordyrer prosessen med å gjøre dette i etterkant i stor grad.

I tillegg anses det som nødvendig å avlevere selve databasen fordi registre i seg selv er definert som bevaringspliktige (ref. Forskrift om offentlige arkiv § 15). Det som ville blitt aktuelt er da å vurdere filene som er koblet til disse journalene.

I vurderingen av selve dokumentene/filene vanskeliggjøres dette av noen faktorer:

1. deler av materialet er faktisk avlevert enten til Riksarkivet sentralt eller til aktuelle statsarkiver.
2. deler av materialet eksisterer på mikrofilm.

Ut fra Avinor konsernet sin økonomiske situasjon grunnet Corona pandemien, og en vurdering av at en detaljert gjennomgang i liten grad ville ført til store resultater i form av avgrensning av dokumentasjonen som avleveres har konsernet vurdert det som ikke mulig å gjennomføre en enda mer detaljert gjennomgang av det materialet som ønskes avlevert.

For å sikre at materialet ikke går tapt, har derfor konsernet gjort det som er mulig å gjennomføre på nåværende tidspunkt, og dette innebærer en vurdering på makronivå.

Det presiseres at det på nåværende tidspunkt søkes om en bevaring/avlevering av den elektroniske journalen, og at det fysiske materialet som gjenstår i Avinor konsernet sine lokaler ikke er vurdert som en del av denne delen av arbeidet. En ordning og fysisk avlevering av hele, eller deler av dette materialet, er noe konsernet ønsker å komme tilbake til på et senere tidspunkt.

#### 4.1 F1 – Dokumentasjonsverdi

Databasen bidrar til å dokumentere Avinor sitt samfunnsoppgrad, og funksjoner i samfunnet. Det bidrar også til å opplyse endringen av fokus på nettopp dette samfunnsoppdraget når organisasjonen ble endret fra å være et offentlig direktorat til å bli en statlig eid bedrift.

Som beskrevet tidligere i vurderingen har dette samfunnsoppdraget i stor grad blitt knyttet til en aktiv regional politikk for å kunne sikre gode og bærekraftige levevilkår i distriktene, og med stadig sentralisering av andre tjenester i distriktene, som eksempelvis helsetjenester er dette samfunnsoppdrag vel så viktig som tidligere.

Både i forhold til å beskrive en forvaltningsmessig rolle og den samfunnsmessige betydningen av luftfarten i Norge er materialet unikt, og dette taler for en bevaring av materialet.

#### 4.2 F2 – Informasjonsverdi

Utover de beskrivelsene som er gjort under vurderingen av F1 viser dette materialet også på en unik måte samfunnsutvikling fordi databasen har mulitproveniens og beskriver en periode med overgang fra å være et offentlig direktorat til å være et offentlig eid selskap.

Dette belyser en tendens, og en samfunnsutvikling drevet av politiske prosesser i Norge som flere deler av den tidligere statsforvaltningen har vært gjenstand for. I mange tilfeller har slike overganger ført til endring av måten organet har journalført på, og det kan være av stor forskningsmessig interesse å ha beskrevet en slik overgang for ettertiden.

I tillegg viser arkivet en stor grad av gjennomslagskraft som ligger i den endringen av administrativ tilknytning til offentlig sektor. Ved overgangen til å styres utenfor statsbudsjettet, og hvor ansvarlig departement fremstår som en «eier» fører til at organet i mindre grad blir detaljstyrt fra overordnet organ, og viktige avgjørelser skjer i større grad enn tidligere innenfor rammen av selve konsernet. Disse avgjørelsene kan igjen få store konsekvenser for eksempelvis lokalsamfunn i Norge. Eksempler på dette er hvordan det ble opplevd at noen få kortbanelufthavner med nærhet til andre lufthavner ble midlertidig stengt i første fase av Corona epidemien, og hvordan dette ble mottatt både på lokalt og sentralt politisk hold.

Denne typen vurderinger taler også for en bevaring av materialet.

#### 4.3 F3 – Rettighetsdokumentasjon

Materialet inneholder i noen grad rettighetsinformasjon. Dette er blant annet:

1. Inngåtte avtaler/kontrakter som fortsatt er gjeldende.
2. Eiendomsmessige rettslige kontrakter
3. Personalmapper

Dette er materiale som i stor grad (for denne perioden) også finnes på papir, og som organet i noen grad også fortsatt benytter. En avlevering av databasen med filer knyttet til denne informasjonen vil

i liten grad påvirke konsernet sitt eget behov for å ta kontakt med arkivverket for å finne frem denne informasjonen.

## 5 Bevaringsvurdering – Konklusjon

På basis av beskrivelsene og vurderingene i kapittel 1 – 4 ønsker Avinor konsernet å søke om bevaring av databasen i sin helhet (inkludert personalmapper). Dette inkluderer også filer der hvor disse er tilgjengelig. Eneste unntak som ønskes gjennomført i denne sammenheng er en kassasjon av elektroniske filer som måtte være gradert K (konfidensielt)/NC (NATO confidential) eller høyere.