

Det Kongelige Arbeidsdepartementet
Postboks 8019 Dep
0030 Oslo

Deres referanse
11/3926

Deres dato
2013-11-06

Vår referanse
038/RG/13

Vår dato
2013-12-17

Forslag om videreføring av midlertidig forskrift 27. april 2007 nr. 459 om unntak for arbeidsmiljølovens § 10-8 fjerde ledd for flygeledere

Norsk Flygelederforening (NFF) takker for Deres henvendelse, datert 6. november 2013, vedrørende ovennevnte sak. Det vises også til tidligere møter med Arbeidsdepartementet (AD) i sakens anledning, senest våren 2012.

NFF vil innledningsvis bemerke at det nå er fjerde gang på relativt kort tid at denne midlertidige forskriften blir søkt forlenget. Etter foreningens syn er dette i seg selv nok en bekreftelse på at en realistisk bemanningsplanlegging i Avinor åpenbart er krevende, både på kort og lang sikt. Dette bekreftes ytterlig av det faktum at arbeidssituasjonen for norske flygeledere i mer enn 30 år har vært preget av en alvorlig underbemanning, og at en rekke betydelige unntaksbestemmelser og dispensasjoner fra lovverket har vært påkrevet for å kunne opprettholde tilnærmet normal drift.

Med bakgrunn i dette kan det etter NFFs syn stilles spørsmål ved om ikke disse unntaksordningene nærmest har blitt både en sovepute og en økonomisk fordelaktighet for arbeidsgiver, og at realistiske tiltak for å bedre bemannings situasjonen ikke har fått den nødvendige oppmerksomhet og prioritet. Avinor har ikke, slik vi ser det, iverksatt tiltak av betydning etter at denne midlertidige forskriften første gang ble vedtatt 27. april 2007. Det var en åpenbar forutsetning for inngåelsen av forskriften at man i perioden etter implementering skulle iverksette tiltak i organisasjonen for å redusere den totale helgebelastningen for flygeledere. Dette ble senest drøftet mellom Avinor og NFF i forbindelse med lønnsoppgjøret i 2010, da tatt med som en protokolltilførsel. NFF kan ikke se at det finnes noen konkrete tiltak som imøtekommer dette. Det ble etter hovedtariffoppgjøret i 2012 vedtatt at det skulle settes ned arbeidsgrupper som skulle se på arbeidstid og belastning for flygeledere. Arbeidet i disse arbeidsgruppene har for lenge siden stoppet opp og er fortsatt ikke ferdig.

Det må også kunne stilles spørsmål om ikke terskelen for å gi slike dispensasjoner i for stor grad har vært styrt av behovet for driftsstabilitet -uten tilstrekkelig hensyntagen til helse, miljø og flysikkerhet.

Forslaget om videreføring av den midlertidige forskrift er selvsagt ventet. Dessverre er bemannings situasjonen i Avinor fortsatt kritisk hva angår flygeledere og vil etter NFFs syn fortsatt være det i mange år fremover. Det er derfor også vårt syn at det i den sammenheng vil være behov for en rekke ekstraordinære og krevende tiltak/løsninger for – om mulig – å sikre tilfredsstillende driftsstabilitet og kvalitet innen flygekontrolltjenesten i samsvar med kundenes behov, spesielt hensyntatt nettopp helse, miljø og flysikkerhet.

NFF
Postboks 141
N-1330 FORNEBU

Telefon:
+47 473 60 436

E-post:
office@natca.no

Internett:
www.natca.no

Organisasjonsnummer
980 018 067

I sakens anledning er det også verdt å gjøre oppmerksom på at Avinor først i første kvartal 2012 fikk på plass ukefriday for flygeledere. Dette kom på plass som en konsekvens av det svaret NFF fikk fra AD datert 2.2.2012 i forbindelse med korrespondansen vår med Departementet i etterkant av at den midlertidige forskriften den gang ble videreført med to nye år. NFF mener at det faktum at dette ikke har vært på plass tidligere er svært betenkelig med tanke på at Avinor er en virksomhet som skal forvalte flysikkerhet.

Sommeren 2012 ble den kritiske bemannings situasjonen i flygekontrolltjenesten eksponert i full offentlighet med tilhørende driftsforstyrrelser og betydelig grad av «skittentøyvask». At dette dessverre fikk lov til å utvikle seg skyldes etter NFFs oppfatning en kombinasjon av høyst ulik virkelighetsforståelse hva gjelder blant annet plassering av ansvar i forbindelse med bemanningsplanleggingen - samt tilhørende mangelfull kommunikasjon og samhandling mellom partene.

Etter hvert som de omtalte driftsforstyrrelser tiltok i omfang ble det fra ulikt hold lansert en rekke mer eller mindre panikkartede forslag til løsninger og tiltak. NFF vil benytte anledningen til å fremheve innføringen av Forordning (EU) nr. 805/2011 som kom medio 2013, omtalt som «Flygelederforordningen». På tross av en meget kritisk og bekymret høringsuttalelse fra NFF i sakens anledning, valgte Luftfartstilsynet (LT) å benytte anledningen, med hjemmel i den nye Forordningen, til å fjerne bestemmelsen i BSL C 3-1 om operativ aldersgrense på 60 år for flygeledere. Dette skjedde etter at LT i første gangs høringsrunde hadde gått inn for å opprettholde nettopp denne spesifikke bestemmelsen. LT har tilbakevist at denne endringen skjedde etter offentlig press som følge av bemanningsproblemer og kommersielt press fra Avinor. Ikke desto mindre forskutterte Avinor i en påfølgende bemanningsanalyse en vesentlig økning i antall operative flygeledere som følge av at operativ aldersgrense var tatt bort. Ovennevnte står etter NFFs syn i sterk kontrast til det faktum at gjennomsnittlig alder for fratreden fra operativ tjeneste for norske flygeledere etter hva NFF erfarer er under 60 år. Vår oppfatning er, basert på signaler fra medlemmer som har fratrudd operativ tjeneste før fylte 60 år, at slitasje i tillegg til andre helsemessige og medisinske årsaker etter mange år med meget belastende arbeidsordninger er hovedårsaken til at man ikke finner det forsvarlig å fortsette operativt arbeid.

Behovet for flygelederressurser styres p.t. i stor grad av 24-timers skiftturnus i tillegg til alle andre arbeidsoppgaver heller enn søndagstjeneste spesifikt. Fra våre medlemmer har vi tilbakemeldinger på at det fortsatt er en økning blant de som nå føler totaliteten av treskiftsordning og hyppig søndagstjeneste som stadig mer utmattende og belastende. I tillegg viser overtidsoversikter fra svært mange enheter at Avinors bekymring for å ha for mange flygeledere i resten av uken dersom man implementerer reduksjoner i helgebeklastningen, med den bemanningsøkningen det måtte medføre, i realiteten er svært overdrevet.

NFF organiserer nær samtlige av landets flygeledere. Ved siden av vanlig organisasjonsmessig virksomhet har foreningen også et betydelig faglig og internasjonalt engasjement. Som et eksempel på foreningens engasjement og kompetanse vises til vedlagte kopi av en nylig avgitt høringsuttalelse til Samferdselsdepartementet angående EU-kommisjonens forslag til mål for RP2 av ytelsessystemet for flysikringstjenester. NFF var i utgangspunktet ikke en del av denne høringen, men ble kjent med høringsnotatet gjennom Avinors postlister, og forfattet på eget initiativ et hørings svar i sakens anledning.

NFF ønsker også å fremheve vårt bidrag i forbindelse med trafikkavviklingen i sommerhalvåret 2013. I utgangspunktet lå det an til betydelige bemanningsmessige utfordringer også for sommerhalvåret 2013. Til tross for dette ble resultatet noe helt annet.

Flygekontrolltjenesten leverte tjenester til alles tilfredshet og fikk betydelig anerkjennelse for innsatsen. NFF er av den oppfatning at den sikre og stabile produksjonen i all hovedsak kommer som en konsekvens av foreningens initiativ til – og tilbud om – en avtale om utvidet arbeidstid for flygeledere. Avtalen ble signert med Avinor 15.2.2013. I tillegg til dette betydelige bidraget, har lokalt tillitsvalgte lagt ned en betydelig innsats, kreativitet og ansvarsbevissthet i arbeidet med å sikre så optimale vaktplaner som mulig.

Som tjenesteleverandør av flysikringstjenester står Avinor overfor store utfordringer i årene som kommer. Dette grunnet sterk trafikkvekst, omstilling, internasjonalisering og øket krav til effektivitet og tilgjengelighet. At dette også vil legge ytterligere press på en allerede anstrengt flygelederbemanning er hevet over tvil. Etter NFFs syn er dette en viktig og krevende utfordring som både på kort og lang sikt kun kan håndteres gjennom en helhetlig løsning basert på tett og konstruktiv dialog mellom de berørte parter. I dette tilfelle Avinor og NFF. Dette innebærer at det nok en gang må etableres ekstraordinære og langsiktige ordninger/avtaler som sikrer kundene stabilitet og forutsigbarhet, samtidig som de også gjensidig må ivareta partenes særskilte behov. NFF har lang erfaring i å bidra til slike løsninger

En klar forutsetning fra NFFs side for å i det hele tatt skulle kunne gi sin tilslutning til en videreføring av en midlertidig forskrift er derfor at denne inngår som et element i en slik helhetlig løsning. NFF forutsetter videre at både AD og Samferdselsdepartementet (SD) gir tilslutning og støtte til dette arbeidet.

Hvis ønskelig kan NFF gjerne utdype sine synspunkter ytterlig i ett eget møte.

Vennlig hilsen
NORSK FLYGELEDERFORENING



Robert Gjønnnes
Leder

Vedlegg: NFFs brev av 2013-12-06 til SD

Kopi: SD
Avinor

Det Kongelige Samferdselsdepartement
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Deres referanse
13/1250

Deres dato
7.11.2013

Vår referanse
037/RG/13

Vår dato
2013-12-06

Innspill til hva Norge skal mene om EU-kommisjonens forslag til mål for kostnadseffektivitet for RP2 av ytelsessystemet for flysikringstjenester

Norsk Flygelederforening (NFF) viser til brev datert 7.11.2013 fra Samferdselsdepartementet (SD) til Avinor. Vi har funnet dette i Avinors postmottak og benytter anledningen til å komme med noen innspill og synspunkter i sakens anledning. Å svare på alle elementer i brevet er tidkrevende, så vi velger å fremheve noen områder vi oppfatter som de viktigste for oss, og dermed også etter vår oppfatning viktige for vår arbeidsgiver Avinor.

Avinor har per i dag en rekke aktiviteter som vil medføre betydelige investeringer igangsatt for å gjøre tjenesten så godt rustet som mulig for fremtiden, og for å nå nasjonale så vel som internasjonale forventninger til ytelse. Det er etter NFFs syn svært viktig at organisasjonen får en reell mulighet til å gjennomføre nødvendige og planlagte aktiviteter som er med på å ruste organisasjonen for fremtiden.

Når det gjelder rammevilkårene for Avinor som tjenesteleverandør av flysikringstjenester, må man sikre at disse er liberalisert og like for alle aktørene i markedet. Når vi snakker om rammeverk her, sikter vi spesielt til at Avinor må få betalt for de tjenester som leveres – også de tjenester som Avinor er forpliktet til å yte. Om så ikke skjer vil det være direkte konkurransevridende i et internasjonalt marked.

NFF har gjentatte ganger gjennom flere år fremhevet problemstillingen knyttet til EUs overordnede mål om konkurranse i et fritt marked på like vilkår, og det faktum at Norge ikke får delta som en del av blant annet TEN-T subsidieordningen knyttet til SES og SESAR. Dette på tross av at Norge, etter det NFF erfarer, er det landet i Europa som bidrar med mest penger inn i den europeiske økonomien for å utjevne de økonomiske skjevhetene. At vi da ikke skal få kunne ta del i en finansiell støtteordning "den andre veien" er for oss fullstendig uforståelig. Dette er også konkurransevridende i Avinors disfavør når man tar i betraktning alle de tunge investeringene, som er nødvendig i årene som kommer for å rigge virksomheten på den aller beste måten, må tas av driftsbudsjettet. Det er også et tankekors at Avinor i tillegg til denne mangelen på "EU-finansiering" må betale betydelige utbytter til eier hvert år med den konsekvens dette har for totalregnskapet, investeringene og konkurransedyktigheten på lang sikt.

Det foreligger i dag andre finansieringsformer enn TEN-T innen EU området. Connecting Europe Facility (CEF) er blant annet en slik ordning.

The Connecting Europe Facility (CEF) is a genuinely European instrument aimed at supporting the development of high-performing, sustainable and efficiently interconnected trans-European networks in the field of energy, telecommunications and transport. In the context of the next multi-annual financial framework (MFF) 2014-2020, the CEF has an overall budget of €29.3 billion to invest in those fields. For the same period CEF investments

NFF
Postboks 141
N-1330 FORNEBU

Telefon:
+47 473 60 436

E-post:
office@natca.no

Internett:
www.natca.no

Organisasjonsnummer
980 018 067

will focus in particular on projects with high EU added value, such as building missing cross-border links and removing bottlenecks along main trans-European transport corridors. By improving links between different parts of the EU, it will become easier for different countries to exchange goods and people with each other.

NFFs oppfatning er at TEN-T er et subsidieringssystem som er forbeholdt EUs direktmedlemmer – altså ikke EØS-landene. CEF derimot er etter NFFs oppfatning en ordning som også EØS-landene kan ta del i. Vi ber SD om en tilbakemelding på dette spesifikt da en potensiell subsidiering fra dette ”fondet” kan ha avgjørende betydning for Avinor i forhold til økonomi, investeringer og konkurranse frem mot 2020 og forbi.

Mangelen på implementering av forskriftsverk som skal regulere prissettingen i blant annet Farris TMA og underveissegmentet mener NFF at også skaper økonomiske utfordringer for Avinor, og da også utfordringer for NFF og våre medlemmer. Vi har ikke forhørt oss med Avinor i sakens anledning om totalsum av tapte inntekter for Avinor i sammenhengen, men vi er av den oppfatning at det er snakk om betydelige beløp. Anslagsvis vil vi tippe at det ligger i størrelsesorden opp mot 50 millioner norske kroner årlig. Dette tapet må også dekkes inn gjennom driftsbudsjettet som tapte inntekter, og får således konsekvenser gjennom hele produksjonslinjen og investeringslinjen til virksomheten.

I forlengelsen av dette med mangelen på implementering av relevant forskriftsverk mener NFF at det også er naturlig at SD gjør en vurdering av hva Avinor har av tapte inntekter knyttet til en del samfunnsoppgaver som vi oppfatter som relativt kostnadsdrivende. Vi er av den oppfatning at den driftsmodellen Avinor drifter under i dag er en meget god og stabil modell, og uten tvil den beste for virksomheten. Vi mener også at denne modellen er den klart beste i forhold til å ivareta Norges samferdsels- og distriktspolitiske mål. For å optimalisere driftsmodellen mener NFF at Avinor i det minste bør få kostnadsdekning for de pålagte samfunnsoppgavene.

NFF mener at det er et avgjørende suksesskriterium at målsettingene knyttet til RP2 er av en slik karakter Avinor får gjennomføre og ”leve-gjennom” de nødvendige omstillings- og investeringsplanene for de kommende årene. Det er vanskelig for NFF å komme med konkrete forslag til mål for perioden. Basert på trafikkveksten vi opplever, samt basert på de forventede tall presentert gjennom STATFOR, mener NFF at en reell reduksjon i Determined Unit Cost (DUC) på rundt 2,5-3 prosent, og en reduksjon på Determined Cost på mellom 1 og 1,5 prosent vil være rammer som gir Avinor muligheten til å utvikle seg videre i riktig retning og som gjør virksomheten sunn, god og konkurransedyktig i et langsiktig perspektiv.

De prosessene som i dag pågår i Avinor er preget av evolusjon i stedet for revolusjon, og dette er den eneste veien å gå for å bygge en bærekraftig virksomhet for fremtiden. At Avinor, med norske flygeledere som en del av virksomheten, skal være en bærekraftig og konkurransedyktig virksomhet er et mål NFF med sikkerhet vet at Avinor og NFF i felleskap ønsker å jobbe mot.

NFF håper at SD tar med seg innspillene. Skulle det være noen spørsmål i sakens anledning er det bare å ta kontakt med undertegnede. Vi stiller mer enn gjerne opp i møte med SD for å diskutere våre synspunkter nærmere.

Vennlig hilsen
NORSK FLYGELEDERFORENING



Robert Gjønnnes
Leder