



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.meld. nr. 32

(2004–2005)

Om flytting av Luftfartstilsynet til Bodø

Innhold

1 Innleiing og samandrag	5	6 Utflytting av Luftfartstilsynet til Bodø	19
2 Bakgrunn	7	7 Helikopterinspektører og sivilingeniører	20
3 Oppfølging	9	8 Utflytting av Luftfartstilsynet til Bodø	21
4 Økonomiske og administrative konsekvensar	12	9 Spesialoppdrag med en generell flysikkerhetsmessig målsetting.....	22
Vedlegg			
1 Finansiering av personalpolitiske tiltak i 2003 i forbindelse med flyttevedtak	13	10 Spesialoppdrag med generell flysikkerhetsmessig målsetning	23
2 Ressurssituasjonen i Luftfartstilsynet.....	15	11 Flytteprosessen – brev nr. 2	26
3 Statsbudsjettet 2003 – Overskridelsesfullmakt.....	16	12 Utflytting av Luftfartstilsynet til Bodø	27
4 Vedrørende flytting av luftfartstilsynet til Bodø – opprettholdelse av tilsynsaktiviteten.....	17	13 Flyttingen av Luftfartstilsynet	28
5 Utflytting av Luftfartstilsynet til Bodø – opprettholdelse av tilsynsaktiviteten.....	18	14 Flytting av Luftfartstilsynet til Bodø.....	33
		15 Reviderte virkemidler for gjennomføring av flyttevedtaket	34
		16 Flytting av Luftfartstilsynet – revidert innspill til handlingsplan	38
		17 Reviderte tiltak ved flytting av Luftfartstilsynet.....	39

Utrykt vedlegg:

SINTEF-rapport STF 38 F04424: Gjennomgang av Luftfartstilsynets rekrutteringsprosess våren 2004 i forbindelse med flyttingen av etaten til Bodø. SINTEF, Trondheim 2004.

St.meld. nr. 32

(2004–2005)

Om flytting av Luftfartstilsynet til Bodø

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 22. april 2005,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Bondevik II)*

1 Innleiing og samandrag

Bakgrunn

Luftfartstilsynet er eit forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet. Luftfartstilsynet skal gjennom utvikling av regelverk og tilsyn medverke til at sivil luftfart i Noreg blir utøvd på ein sikker og effektiv måte. I St.meld. nr. 17 (2002-2003) *Om statlige tilsyn* gjekk Regjeringa inn for at Luftfartstilsynet skulle flyttast til Bodø. Stortinget slutta seg til dette, jf. Innst. S. nr. 22 (2002-2003). Det vart lagt til grunn at flyttinga ikkje skulle gå ut over flytryggleiken.

Etter flyttevedtaket var det få av dei tilsette i Luftfartstilsynet som varsla at dei ønskte å flytte til Bodø. Luftfartstilsynet tok derfor sikte på å rekruttere og lære opp nytt personell i Bodø, samtidig som ein søkte å halde oppe Oslo-organisasjonen i flytteperioden. Luftfartstilsynet har vurdert det som mest krevjande å rekruttere flyfagleg personell til Bodø, og fann det tidlegare formålstenleg å rekruttere og lære opp hovuddelen av det flyfaglege personellet i Bodø først. Luftfartstilsynet la til grunn at ein skulle stille dei same krava til det flyfaglege personellet i Bodø som ein hadde stilt ved tidlegare rekruttering til Oslo. Etter to rekrutteringsrundar var det ved årsskiftet 2004-2005 tilsett rundt 20 flyfaglege medarbeidarar i Bodø.

Etter flyttevedtaket og fram til april 2005 har om lag 40 medarbeidarar i Oslo sagt opp eller slutta. I denne situasjonen har Luftfartstilsynet prioritert å halde oppe tilsynsaktiviteten. Samferdselsdepartementet gav i oktober 2004 Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane i oppdrag å undersøkje konsekvensane for flytryggleiken av dei omstillingane norsk luftfart for tida er inne i. Kommisjonen konkluderer i ein førebels rapport med at Luftfartstilsynet ikkje har fungert tilfredsstillande på alle område, og tilrår at Samferdselsdepartementet og Luftfartstilsynet utarbeider ein handlingsplan for å styrkje dei mest utsette områda.

Oppfølging

Regjeringa legg til grunn at flyttinga av Luftfartstilsynet til Bodø skal gjennomførast i tråd med Stortingets vedtak. Regjeringa legg vidare til grunn at Luftfartstilsynet heile tida skal fungere tilfredsstillande, slik at arbeidet med å betre flytryggleiken i Noreg kan halde fram. Det har vist seg utfordrande å gjennomføre flyttinga. Regjeringa meiner at det grunn til å tru at uroa rundt denne saka har medverka til at det har vore vanskeleg å rekruttere personell til Bodø.

Etter at den tidlegare leiaren for Luftfartstilsy-

net trekte seg frå stillinga 1. februar 2005, vart det tilsett ny luftfartsdirektør for ein mellombels periode. Den nye luftfartsdirektøren har etter oppdrag frå Samferdselsdepartementet lagt fram ein plan for korleis flyttinga til Bodø i all hovudsak kan gjennomførast i tråd med vedtaket i Stortinget. Planen er også ein handlingsplan for korleis Luftfartstilsynet skal skaffe og ta i bruk den kompetansen som tilsynet manglar.

Luftfartstilsynet tek no sikte på ei raskast mogleg rekruttering av alle typar personell til Bodø. Luftfartstilsynet legg til grunn at dette vil skape ein eigendynamikk som vil medverke til å lette rekrutteringa til Bodø. I tråd med dette er fleire stillingar allereie lyste ut, og Luftfartstilsynet tek sikte på å ha 70-90 tilsette i Bodø i løpet av hausten 2005.

Luftfartstilsynet har vidare vurdert kompetansekrava til dei flyfagleg tilsette på nytt. Luftfartstilsynet ønskjer å stille same krav til utdanning og erfaring som andre europeiske luftfartstilsyn. Dette opnar blant anna for søkjarar med militær bakgrunn. Opplæringa vil bli justert tilsvarende, slik at ein til ei kvar tid er sikra at ferdig utdanna medarbeidarar er fullt ut kvalifiserte til dei oppgåvene dei skal utføre. Ut over dette vil Luftfartstilsynet auke bruken av direkte søk etter aktuelle kandidatar, og opne for høgare lønn for stillingar eller stillingskategoriar som det vil vere særleg utfordrande å få fylt opp i Bodø. Tilsynet vil dessutan på ein betre og meir synleg måte profilere det nye Luftfartstilsynet i Bodø.

Ifølgje Luftfartstilsynet har ein tilsett, eller er i er i ferd med å tilsetje, personar som har den kompetansen tilsynet enno manglar. Luftfartstilsynet vil vidare sjå nærare på tiltak som kan gjere det meir attraktivt å flytte til Bodø for dagens medarbeidarar i Oslo. Aktuelle verkemiddel her vil vere lønnstillegg/bonus, tilbod om pendling, subsidiert husleige og reisestøtte for familien, alt i ein avgrensa periode etter flyttinga. Luftfartstilsynet vurderer også å gå inn for å auke flyttetillegget. Dette er tiltak som mange av dagens tilsette i Oslo

vil kunne få tilbod om. For å halde på enkelte tilsette med særleg viktig kompetanse, kan det etter ei individuell vurdering bli aktuelt å gå inn med alternative verkemiddel, så som tilbod om fleksibel arbeidsstad og utvida pendling til Bodø. Eit slikt tilbod vil berre bli gitt til eit mindretal av dagens tilsette.

Flytteprosessen har heile tida vore bygd på at det skal vere dobbelt bemanning i ein overgangsperiode til dei nye medarbeidarane i Bodø er lærte opp, slik at ein sikrar overføring av kompetansen i Luftfartstilsynet. For særleg viktige stillingar kan det bli aktuelt med ei dobbelt bemanning ut over den opphavslege flyttedatoen 1. januar 2007.

Etter Samferdselsdepartementet si vurdering har Luftfartstilsynet lagt fram eit godt opplegg for den vidare flytteprosessen og for å skaffe tilsynet den kompetansen det har mangla. Samferdselsdepartementet vil følgje den vidare flytteprosessen og bemanningssituasjonen i Luftfartstilsynet nøye.

Økonomiske og administrative konsekvensar

Regjeringa har tidlegare lagt til grunn at flyttinga av Luftfartstilsynet kan gjennomførast innan ei ramme på 116 mill. 2003-kroner for åra 2004-2006. Forslaga i denne meldinga kan føre til at flyttekostnadene aukar med 20-30 mill. kr. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til dette i dei årlege budsjettproposisjonane.

Dei ordinære driftskostnadene i Luftfartstilsynet blir dels dekte gjennom løyvingar over statsbudsjettet og dels gjennom gebyr på tilsynets tenester. I St.meld. nr. 17 (2002-2003) vart det rekna med at tilsyna ville få lågare driftskostnader når dei vart flytte ut av Oslo. Isolert sett kan forslaga i denne meldinga medverke til å auke dei årlege driftskostnadene med 10-20 mill. kr. Det må understrekast at dette talet er svært usikkert. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til dette i dei årlege budsjettproposisjonane.

2 Bakgrunn

Luftfartstilsynet er eit forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet. Tilsynet vart oppretta i år 2000 ved at dei delane av Luftfartsverket som hadde oppgåver som luftfartsstyresmakt, vart skilde ut. Luftfartstilsynet har som oppgåve å medverke til at sivil luftfart i Noreg blir utøvd på ein sikker og effektiv måte. Dette skal tilsynet oppnå gjennom å drive utvikling av regelverk og føre tilsyn med at regelverket blir etterlevd.

I St.meld. nr. 17 (2002-2003) *Om statlige tilsyn* gjekk Regjeringa gjennom organiseringa av dei statlege tilsyna. I meldinga foreslo Regjeringa at nokre av tilsyna skulle lokalisrast utanfor Oslo-området. Formålet var mellom anna å medverke til ei balansert regional utvikling gjennom utflytting av statlege arbeidsplassar. Ut frå eit ønske om å vidareutvikle luftfartsmiljøet i Bodø og styrke byen som regionsenter, gjekk Regjeringa inn for at Luftfartstilsynet skulle flyttast til Bodø. Regjeringa la opp til ein flytteperiode på rundt tre år for alle tilsyna.

Forslaget om å flytte utvalde statlege tilsyn, inkludert Luftfartstilsynet, ut av hovudstadsområdet fekk brei tilslutning i Stortinget, jf. Innst. S. nr. 22 (2002-2003). På spørsmål frå Stortinget understreka Regjeringa at tilsynet med flytryggleiken skulle haldast oppe under flyttinga. Likeeins vart det lagt til grunn at Luftfartstilsynet skulle halde på dei godkjenningane som tidlegare var gitt frå internasjonale luftfartsstyresmakter. For å få dette til, ville Regjeringa gå inn med omfattande personalpolitiske verkemiddel. Effekten av verkemidla skulle heile tida vurderast, og ytterlegare tiltak ville bli sette i verk viss det skulle vise seg nødvendig.

Samferdselsdepartementet har eit overordna ansvar for at flyttinga av Luftfartstilsynet blir sett i verk i samsvar med vedtaket i Stortinget. Den praktiske gjennomføringa av flyttinga høyrer til under ansvarsområdet for leiinga i Luftfartstilsynet. Luftfartstilsynet har med jamne mellomrom, både i møte og brev, rapportert til Samferdselsdepartementet om status i flytteprosessen. Relevant korrespondanse mellom Luftfartstilsynet og Samferdselsdepartementet som handlar om flyttinga, er lagd ved denne meldinga som trykte vedlegg. Stortinget har vore orientert om flytteprosessen

gjennom dei årlege budsjettproposisjonane til Stortinget. Situasjonen rundt flytteprosessen er også vorte teken opp av einiske stortingsrepresentantar i spørsmål til samferdselsministeren i spørjetimen, i skriftelege spørsmål og i ein interpellasjon.

Status i flytteprosessen ved utgangen av 2004

Stillingane i Luftfartstilsynet kan delast inn i flyfaglege og ikkje-flyfaglege stillingar. For å bli tilsett i ei flyfagleg stilling, blir det stilt krav om relevant yrkeserfaring innan luftfart. Tilrådingar om kva krav som skal stillast, er gitt i internasjonalt regelverk. 65 stillingar i tilsynet er omfatta av desse tilrådingane. I tillegg har Luftfartstilsynet tradisjonelt operert med ein toårig opplæringsperiode for nyttilsette i flyfaglege stillingar. Tilsynet har vurdert det som mest krevjande å rekruttere denne typen personell til Bodø. Resten av stillingane i tilsynet er administrative og juridiske stillingar som treng kortare opplæringsstid, og som det har vore rekna med at skulle vere enklare å fylle opp i Bodø. Mange av desse arbeider også med flyfaglege problemstillingar, slik at det samla talet på flyfaglege stillingar i Luftfartstilsynet vil vere 116 etter ein vid definisjon.

Etter flyttevedtaket var det få av dei tilsette i Luftfartstilsynet som gav uttrykk for at dei ønskte å flytte til Bodø. Luftfartstilsynet tok derfor sikte på å bygge opp ein ny organisasjon i Bodø, samtidig som ein søkte å halde oppe Oslo-organisasjonen fram til det nye tilsynet i Bodø var klart til å ta over. I Luftfartstilsynets opphavslege flytteplan skulle ein rekruttere hovuddelen av det nye flyfaglege personellet i Bodø og la desse gå gjennom eit toårig opplæringsprogram. Rekrutteringa av ikkje-flyfagleg personell skulle ta til nærare den endelege flyttedatoen. Luftfartstilsynet la vidare til grunn at ein skulle stille dei same formelle krava til dei som vart tilsette i flyfaglege stillingar i Bodø, som ein hadde stilt ved tidlegare rekruttering til Oslo.

Som første steg i flyttinga til Bodø lyste tilsynet i tråd med dette i mars 2004 ut 34 flyfaglege stillingar med arbeidsstad Bodø. 18 medarbeida-

rar vart tilsette, og kontor vart etablert i Bodø 1. oktober 2004. På oppdrag av Samferdselsdepartementet gjennomførte SINTEF ei evaluering av den første rekrutteringsrunden. Rapporten frå SINTEF følgjer denne meldinga som uttrykt vedlegg. I følgje SINTEF gjorde ikkje Luftfartstilsynet nokre formelle feil i første rekrutteringsrunde. Etter SINTEFs vurdering var kompetansekrava dei same som tidlegare, og krava vart elles vurderte å vere i tråd med internasjonale retningslinjer og regelverk. I ein rapport til Samferdselsdepartementet er Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane av den generelle oppfatning at krava ikkje var urimelege. Rapporten er nærare omtalt seinare i dette kapitlet.

Andre rekrutteringsrunde starta i september 2004, der i alt 40 flyfaglege stillingar vart lyste ut. For å sikre fleire kvalifiserte søkjarar, vart det – etter råd frå SINTEF – opna for noko høgare lønn, høve til å pendle i ein overgangsperiode, og dessutan vart det leita meir aktivt etter aktuelle søkjarar i Noreg og utlandet. Ifølgje Luftfartstilsynet var kvalifikasjonskrava dei same i andre som i første rekrutteringsrunde, men etter råd frå blant anna SINTEF vart krava gjorde tydelegare. Rekrutteringa gav dårleg resultat.

Ved utgangen av 2004 var berre rundt 20 flyfaglege stillingar fylte opp i Bodø, mens rekrutteringa av ikkje-flyfagleg personell enno ikkje hadde teke til.

Situasjonen i Oslo-organisasjonen

Sidan flyttevedtaket har Samferdselsdepartementet gjennom brev og møte med Luftfartstilsynet vorte gjort merksam på at det har vore utfordringar med å halde oppe organisasjonen i Oslo. Brev mellom Luftfartstilsynet og Samferdselsdepartementet om dette er lagde ved meldinga som trykte vedlegg, jf. vedlegga 1-8. Rundt 40 medarbeidarar i Oslo har sagt opp eller slutta sidan flyttevedtaket vart gjort og fram til april 2005.

Det har særleg vore utfordrande å halde oppe aktiviteten innan områda luftdugleik, tilsyn med helikopterverksemda i Nordsjøen og risikobasert tilsyn. I denne situasjonen har Luftfartstilsynet prioritert å halde oppe tilsynsaktiviteten. Talet på gjennomførte tilsyn låg i 2004 såleis på same nivå som tidlegare. Talet på tilgangskontrollar gikk noko ned i 2004, men dette har si årsak i lågare etterspørsel i marknaden etter slike kontrollar.

Når det gjeld utviklinga i flytryggleiken på kort sikt, vil Samferdselsdepartementet understreke at det primære ansvaret for tryggleiken ligg hos aktørane i luftfarten, det vil seie Avinor, flyselskapa og andre. Oppgåvene til Luftfartstilsynet er å utvikle regelverk og føre tilsyn med at regelverket blir etterlevd. Talet på ulykker og rapporterte hendingar innan luftfarten har ikkje auka etter flyttevedtaket. Det er likevel her tale om eit for kort tidsrom og for få hendingar og ulykker til at det er mogleg å trekkje slutningar om utviklinga i tryggleiksnivået.

Samferdselsdepartementet gav i oktober 2004 Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane i oppdrag å undersøkje konsekvensane for flytryggleiken av dei omstillingane norsk luftfart for tida er inne i. Kommisjonen la 6. januar 2005 fram ein førebels rapport med ei vurdering av situasjonen i Luftfartstilsynet. Oppdragsbrevet frå departementet og den førebelse rapporten frå kommisjonen er lagde ved meldinga som trykte vedlegg, jf. vedlegga 9 og 10.

Havarikommisjonen konkluderer med at Luftfartstilsynet ikkje har fungert tilfredsstillande. Kommisjonen viser særleg til situasjonen innan områda luftdugleik, tilsyn med helikopterverksemda i Nordsjøen og risikobasert tilsyn. For at arbeidet med å forbetre flytryggleiken i Noreg skal kunne halde fram, tilrår kommisjonen at Samferdselsdepartementet utarbeider ein handlingsplan i samråd med Luftfartstilsynet for særleg å styrke desse områda.

3 Oppfølging

Regjeringa legg til grunn at flyttinga av Luftfartstilsynet til Bodø skal gjennomførast i tråd med Stortingets vedtak. Regjeringa legg vidare til grunn at Luftfartstilsynet heile tida skal fungere tilfredsstillande, slik at arbeidet med å betre flytrygggleiken i Noreg kan halde fram. Gjennomgangen over viser at ein har møtt på utfordringar i flyttinga. Regjeringa meiner at er det grunn til å tru at uroa rundt denne saka har medverka til at det har vore vanskeleg å rekruttere personell til Bodø. Gjennomgangen viser elles at Luftfartstilsynet i Oslo ikkje har fungert fullt ut tilfredsstillande i flytteperioden.

Etter at den tidlegare leiaren for Luftfartstilsynet trekte seg frå stillinga 1. februar 2005, vart det tilsett ny luftfartsdirektør for ein mellombels periode. Etter oppdrag frå Samferdselsdepartementet la den nye luftfartsdirektøren 2. mars 2005 fram ein revidert plan for korleis flyttinga til Bodø i all hovudsak kan gjennomførast innan 1. januar 2007, i tråd med Stortingets vedtak. I oppdraget vart tilsynet også, i tråd med tilrådingane frå havarikommisjonen, bede om å komme med forslag til ein handlingsplan for korleis Luftfartstilsynet skal skaffe og ta i bruk den kompetansen som tilsynet har mangla. Planen for flyttinga og lukkinga av kompetansegapa er lagd ved som trykt vedlegg saman med annan relevant korrespondanse rundt flytteprosessen, jf. vedlegga 11-17. Planen er seinare blitt presisert og utdjupa i møte med departementet og blir presentert nærare i det følgjande:

Vidare flytteprosess

Luftfartstilsynet la opphaveleg opp til å rekruttere og lære opp hovuddelen av det flyfaglege personellet i Bodø, før ein begynte rekrutteringa av ikkje-flyfagleg personell. Luftfartstilsynet tek no sikte på ei raskast mogleg rekruttering av alle typar personell til Bodø. Dette inneber også at ein vil begynne å tilsetje ikkje-flyfagleg personell før hovuddelen av dei flyfaglege stillingane er fylte opp. Luftfartstilsynet legg til grunn at dette vil skape ein eigendynamikk som vil medverke til å lette rekrutteringa til Bodø.

Luftfartstilsynet lyste i tråd med dette i februar 2005 ut 15 nye stillingar med arbeidsstad Bodø. Dette dreidde seg om stillingar for flyfagleg personell som det har vist seg relativt enklast å rekruttere til Bodø, og dessutan nokre administrative stillingar. Desse stillingane vil ha tiltreding i september 2005, og det har meldt seg mange kvalifiserte søkjarar. I første halvdel av april 2005 lyste Luftfartstilsynet ut rundt 60 nye stillingar med tiltreding 1. oktober 2005. Dette omfattar alle typar stillingar. Saman med dei om lag 20 personane som allereie er tilsette i Bodø, tek Luftfartstilsynet med dette sikte på å ha 70-90 medarbeidarar på plass i Bodø i løpet av hausten 2005.

Ein mellombels leiar for Bodø-kontoret vart tilsett i byrjinga av mars 2005. For at ikkje mangel på kontorplassar skal hindre vidare rekruttering, har tilsynet allereie sikra seg at kapasiteten i dagens lokale på Bodø lufthamn blir utvida, slik at ein har plass til alle dei nye medarbeidarane innan 1. september 2005. Ut over dette har Luftfartstilsynet allereie sett i verk, eller vil vurdere, ei rekkje verkemiddel for å styrke rekrutteringa til Bodø:

Luftfartstilsynet la tidlegare til grunn at ein skulle stille dei same formelle krava til dei som vart tilsette i flyfaglege stillingar i Bodø, som ein hadde stilt ved tidlegare rekruttering til Oslo. Luftfartstilsynet har no vurdert desse kompetansekrava på nytt. Tilrådingane i det internasjonale regelverket opnar blant anna for å tilsetje søkjarar med militær bakgrunn, og opnar også for bruk av skjønn når det gjeld kva krav som skal stillast til talet på flytimar og år med yrkeserfaring. Luftfartstilsynet ønskjer å stille same krav til utdanning og erfaring som andre europeiske luftfartstilsyn. Opplæringa vil bli justert tilsvarende, slik at ein til ei kvar tid er sikra at ferdig utdanna medarbeidarar er fullt ut kvalifiserte til dei oppgåvene dei skal utføre.

Ut over dette vil Luftfartstilsynet intensivere bruken av direkte søk etter aktuelle kandidatar. Tilsynet vil også i større grad enn tidlegare – innan rammene for statens lønnssystem – bruke lønn som verkemiddel for å rekruttere personar til stillingar eller stillingskategoriar som det vil vere særleg utfordrande å få fylt opp i Bodø. Dette

vil kunne innebære større lønnsdifferensiering mellom einskilte tilsette eller grupper av tilsette i Luftfartstilsynet enn det som har vore tilfelle fram til no.

På grunn av høgt lønnsnivå blant flygarar, har Luftfartstilsynet i lengre tid hatt vanskar med å rekruttere personell med flygarbakgrunn. Luftfartstilsynet vil vurdere å opne for at desse kan ha stillingsbrøkar i flyselskap dei ikkje fører tilsyn med. Formålet med dette vil vere å gjere det meir attraktivt å arbeide i tilsynet ved at flygarane kan halde på flygarkompetansen og kontakten med miljøet. I mange andre land er dette vanleg praksis, mellom anna i Sverige og Danmark. Av generelle habilitetsomsyn har dette tidlegare ikkje vore tillate i Noreg.

Luftfartstilsynet vil også på ein betre og meir synleg måte profilere det nye Luftfartstilsynet i Bodø, og tydlegare få fram at tilsynet er ein attraktiv og moderne arbeidsplass ved ny lokalisering i Bodø.

Tiltak for å halde på og utvikle kompetansen

Havarikommisjonen konkluderte med at Luftfartstilsynet ikkje har fungert tilfredsstillande, og viste spesielt til situasjonen innan områda luftdugleik, tilsyn med helikopterverksemnda i Nordsjøen og risikobasert tilsyn.

Luftfartstilsynet er no i ferd med å tilsetje tre helikopterinspektørar. Stillingane var lyste ut med opning for at Oslo kunne vere varig arbeidssstad. Luftfartstilsynet vil vurdere å gi desse personane tilbod om fleksibel arbeidssstad og utvida pendling til Bodø. Sjå nærare omtale av dette under. Arbeidet med risikobasert tilsyn er under oppbygging i Bodø, der to nye personar er tilsette og under opplæring. Stillinga som leiar for dette arbeidet er lyst ut, og fleire kvalifiserte søkjarar har allereie meldt seg. Luftfartstilsynet opplyser at utfordringane innan luftdugleik no er løyste. Det kan elles sjå ut som om viktige oppgåver innan dette området gradvis vil bli overtekne av det felleseuropeiske flytryggleiksorganet, EASA, som no er under oppbygging. Luftfartstilsynet vil derfor ikkje tilsetje nye personar innan dette området, men heller basere seg på mellombelse tilsetjingar og innleigde konsulentar i tida framover.

Få av dagens medarbeidarar i Oslo har hittil varsla at dei ønskjer å flytte til Bodø. I arbeidet med å halde på og utvikle kompetanse i Luftfartstilsynet vil det vere positivt viss fleire av dagens medarbeidarar flytter til Bodø for ein kortare eller lengre periode. Luftfartstilsynet vil derfor sjå nær-

are på tiltak som kan gjere det meir attraktivt å flytte:

For å halde oppe Oslo-organisasjonen i flytteperioden, vart det tidleg i flytteprosessen inngått avtaler som gir rett til utbetaling av tillegg for dei som held fram i stillingane sine fram mot 1. januar 2007. Dei aller fleste tilsette i Oslo har slike avtaler. Luftfartstilsynet understrekar at desse avtalene står ved lag. For å gjere det meir attraktivt for dagens medarbeidarar å flytte til Bodø, ser Luftfartstilsynet på om det vil vere mogleg å gi lønnstillegg/bonus, tilbod om pendling, subsidiert husleige og reisestøtte for familien til personell som vel å flytte – alt i ein avgrensa periode etter flyttinga. Luftfartstilsynet vurderer også å gå inn for å auke flyttetillegget. Dette er tiltak som mange av dagens tilsette i Oslo vil kunne få tilbod om.

For å halde på enkelte tilsette med særleg viktig kompetanse, kan det etter ei individuell vurdering bli aktuelt å gå inn med alternative verkemiddel, så som tilbod om fleksibel arbeidssstad og utvida pendlarordningar. Eit slikt tilbod vil berre bli gitt til eit mindretal av dagens tilsette. Luftfartstilsynet tek sikte på at nokre kan ta til å pendle til Bodø allereie frå hausten 2005. Tilbod om fleksibel arbeidssstad og utvida pendlarordningar vil også bli gitt til dei personane innan helikoptertilsyn som det tidlegare er opna for at kan ha Oslo som permanent arbeidssstad. Einskilte medarbeidarar i den såkalla «seniorgruppa», det vil seie medarbeidarar som vil vere fylte 60 år innan 1. januar 2007, og som tidlegare har inngått kontraktar om at dei kan halde fram i Oslo til dei går av med pensjon eller sluttar på annan måte, kan også få eit slikt tilbod. Tilsynet understrekar likevel at også desse avtalene står ved lag.

I dei tilfella stillingane i Bodø ikkje blir fylte opp med dagens medarbeidarar i Oslo, har flytteprosessen heile tida vore bygd på at det skal vere dobbelt bemanning i ein overgangsperiode til dei nye medarbeidarane i Bodø er lærte opp, slik at ein sikrar overføring av kompetansen i Luftfartstilsynet. For særskilde viktige stillingar kan det bli aktuelt med ei dobbelt bemanning ut over den opphavslege flyttedatoen 1. januar 2007. Skulle det elles oppstå særskilte kompetansebehov, vil tilsynet leige inn nødvendig kompetanse for kortare periodar. Luftfartstilsynet tek elles sikte på ei gradvis utskifting av dei av dagens leiarar som ikkje blir med til Bodø, slik at ein unngår ei for stor utskifting av leiargruppa på same tid.

Luftfartstilsynet har elles tradisjonelt gjen-

nomført eit toårig opplæringsprogram for dei som har vorte tilsette i flyfaglege stillingar. Etter ein fornya gjennomgang har Luftfartstilsynet konkludert med at denne opplæringa kan intensiverast, blant anna gjennom bruk av relevante utdannings-tilbod utanfor Noreg. Dette vil medverke til at Luftfartstilsynet vil kunne vere operativt i Bodø frå den opphævelege flyttedatoen.

Samferdselsdepartementets vurdering

Etter Samferdselsdepartementets vurdering har Luftfartstilsynet presentert eit godt opplegg for den vidare flytteprosessen som bør medverke til at flyttinga kan gjennomførast i tråd med Stortingets vedtak. Departementet legg også til grunn at handlingsplanen vil medverke til at Luftfartstilsynet skaffar seg den kompetansen tilsynet tidlegare har mangla.

4 Økonomiske og administrative konsekvensar

Regjeringa har tidlegare lagt til grunn at flyttinga av Luftfartstilsynet kan gjennomførast innan ei ramme på 116 mill. 2003-kroner for åra 2004-2006. Ein del av forslaga i denne meldinga kan vere med på å auke flyttekostnadene. I meldinga blir det lagt opp til ei dobbelt bemanning av ikkje-flyfagleg personell i 2006 og dels i 2007, som det tidlegare ikkje er teken høgde for. På den andre sida vil kortare opplæringstid for flyoperativt personell redusere perioden med dobbelt bemanning for *denne* gruppa. I tillegg kjem verkemidla som skal gjere det meir attraktivt for dagens tilsette å flytte til Bodø, og som i hovudsak vil komme til utbetaling i 2007. Førebelse overslag viser at desse tiltaka kan medverke til å auke flyttekostnadene med 20-30 mill. kr. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med dette i dei årlege budsjettproposisjonane.

Dei ordinære driftskostnadene i Luftfartstilsynet utgjer rundt 130 mill. kr, og blir dels dekte gjennom løyvingar over statsbudsjettet og dels gjennom gebyr på tilsynets tenester. Det har vore eit mål at Luftfartstilsynet skal bli fullt ut brukarfi-

nansiert, jf. St.prp. nr. 66 (1998-1999). I St.meld. nr. 17 (2002-2003) vart det rekna med at tilsyna ville få lågare driftskostnader når dei vart flytte ut av Oslo. Meldinga opnar for auka lønn og utvida pendlarordningar for visse tilsette. Isolert sett vil desse tiltaka kunne medverke til å auke dei årlege driftskostnadene med 10-20 mill. kr. Det må understrekast at dette talet er svært usikkert. Elles kan det peikast på at andre forhold med tida kan trekkje i retning av reduserte driftskostnader i tilsynet, uavhengig av flyttinga. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til den framtidige finansieringa av Luftfartstilsynet i samband med dei årlege budsjettproposisjonane.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 22. april 2005 om flytting av Luftfartstilsynet til Bodø blir send Stortinget.

Vedlegg 1

Finansiering av personalpolitiske tiltak i 2003 i forbindelse med flyttevedtak

Brev frå Luftfartstilsynet til Samferdselsdepartementet 11. juli 2003

Det vises til vår telefonsamtale 10.07.03 med fung. avdelingsdirektør Signe Moe om ovenstående. Det vises også til våre tidligere brev om det samme, herunder også Samferdselsdepartementets brev 23.06.03 vedrørende tilsynet med helikoptervirksomheten på kontinentalsokkelen.

I forbindelse med vedtaket om å flytte Luftfartstilsynet til Bodø er vi opptatt av at den organisasjonen som etableres i Bodø skal være best mulig skikket til å ta over de tilsynsoppgaver som vi er pålagt. Nesten alle ansatte har på spørsmål sagt at de ikke er interessert i å flytte med til Bodø. I denne forbindelse er det av helt vital betydning at Luftfartstilsynet klarer å beholde eksisterende kompetanse lengst mulig for å kunne bygge opp ny kompetanse hos personer som er villig til å arbeide i Bodø.

For å få dette til må det gjennomføres en del personalpolitiske tiltak.

Vi har nå beklageligvis allerede begynt å se at folk slutter, til dels i sentrale tilsynsstillinger. Vi har derfor fokusert på to kortsiktige tiltak for å stoppe den utviklingen.

Disse tiltakene er:

1. Insentivlønnssordning for å motivere ansatte til å bli lengst mulig og helst frem til flytting
2. Tiltak for å opprettholde kompetansen for å kunne fortsette et forsvarlig tilsyn innenfor tung helikoptervirksomhet.

Insentivlønnssordningen vurderes som det viktigste tiltaket for å få ansatte til å bli frem til flytting. Vi har tidligere beskrevet hvordan denne ordningen tenkes innrettet. Vi mener det er svært viktig at denne ordningen kommer i gang snarest mulig for å stoppe den flukten vi nå ser blant de ansatte. Vi har derfor forutsatt at den skal gjelde fra 1. juli i år. I 2003 har vi så langt oversikt over 21 medarbeidere som har sluttet eller som vil slutte. Dette utgjør 15 % av arbeidsstokken og det innenfor en periode på et halvt år. De fleste av disse sier klart at de slutter som en følge av flyttevedtaket. Denne

avgangen står i grell kontrast til en normal turnover på 5 % pr. år.

Vi ber nå om å få tilsagn om midler til å gjennomføre ordningen i første omgang for 2003. Vi vil da umiddelbart ta opp forhandlinger med organisasjonene under den uttrykkelige forutsetning at dette nå kun kan gjelde for i år.

Lønnskostnader knyttet til insentivlønnssordningen for 2003 er rimelig enkel å beregne ganske nøyaktig ut fra de forutsetninger som er skissert. På dette grunnlag er behovet for 2003 beregnet til kr 6 090 000.

Beløpet inkluderer arbeidsgiveravgift og feriepengene.

Problemet med at tilsynskompetansen kan forsvinne er allerede i ferd med å skje for tilsynet med tung helikoptervirksomhet, herunder helikoptertrafikken i Nordsjøen. Vår eneste gjenværende inspektør med erfaring fra operativt tilsyn med tunge helikopter har sagt opp sin stilling. Det er engasjert en ny medarbeider som vi håper vil kunne tilsettes i fast stilling i løpet av høsten, men vedkommende har nettopp begynt sin opplæringsperiode og kan foreløpig ikke drive selvstendig tilsyn. Når vi nå mister vår eneste erfarne medarbeider på fagområdet, må vi kjøpe inn opplæringstiltak fra myndigheter i andre land. Dette er et område hvor vi på kort sikt har et klart behov for å sette inn tiltak.

For tilsynet med tung helikoptervirksomhet er følgende tiltak vurdert som aktuelle:

- a) Ekstraordinære eksterne opplæringstiltak for personer under opplæring (foreløpig bare en). Dette vurderes til å koste om lag kr 250 000 i inneværende år for opplæring i utlandet.
- b) Ekstraordinære rekrutteringstiltak for nytt tilsynspersonell på tungt helikopter. Vi ser her for oss bruk av intensiv annonsering i flere typer media, bruk av rekrutteringsfirmaer for å forsøke å hente inn kompetente søkere, samt til bruk ved intervjuer og personvurderinger. Kostnadene for dette kan fort bli om lag kr

400 000 siden vi har må benytte flere virkemidler.

- c) Innleie av ekstern konsulenthjelp for å bistå ved gjennomføringen av tilsyn. Vi vil forsøke å leie inn bistand fra andre lands luftfartsmyndigheter. For slik bistand er det snakk om betydelig høyere timepriser enn det et ansettelsesforhold ville medføre. For 2003 vil vi anslå innleie av slik kompetanse til å bli om lag kr 500 000.

Disse tiltakene vil delvis kunne supplere hverandre, men tiltak b og c vil til dels kunne bli alternative, slik at en regner med et totalt behov på om lag kr 800 000 til 900 000 for alle tiltakene under dette punktet.

Luftfartstilsynet har ikke midler over ordinært

budsjett til å ivareta ovennevnte tiltak. Til tross for at behovet vurderes som akutt kan ovennevnte tiltak ikke iverksettes uten tilførsel av nye bevilgninger.

Til sammen vil budsjettbehovet til dette for 2003 beløpe seg til kr 6 990 000.

Vi vil avslutningsvis igjen understreke viktigheten av at tiltakene kan iverksettes raskt for å bli effektive og håper på departementets snarlige tilbakemelding.

Med vennlig hilsen

Per-Arne Skogstad
Luftfartsdirektør

Tore Aas
underdirektør

Vedlegg 2**Ressurssituasjonen i Luftfartstilsynet***Brev frå Luftfartstilsynet til Samferdselsdepartementet 8. august 2003*

Vi viser til telefonhenvendelsen fra Bente Risvold 4. august 2003 om ytterligere detaljer omkring status for kompetanse i Luftfartstilsynet, samt vårt brev av 11. juli 2003 om finansiering av personalpolitiske tiltak i 2003 i forbindelse med flyttevedtaket.

Siden regjeringens vedtak ble kjent 5. desember 2002, har følgende medarbeidere i Luftfartstilsynet sluttet eller sagt opp:

Fagområder:	Ledere	Medarbeidere	Totalt
Operativt tilsyn	0	4	4
Teknisk tilsyn	1	5	6
Luftfartsjuridisk	0	2	2
Administrativ	1	4	5
Totalt	2	15	17

Vi har hittil registrert kun én oppsigelse som ikke henviser til flyttevedtaket. Av de tre luftfartsjuridiske medarbeiderne, er det to personer som slutter etter å ha hatt ett års permisjon. Alle tre angir i sin oppsigelse at flyttevedtaket er hovedgrunnen til at de ikke ønsker å komme tilbake.

I tillegg er vi orientert av fire medarbeidere i sentrale stillinger, to ledere og to inspektører på teknisk side, at de har konkrete tilbud om nye stillinger og at de benytter sommerferien til å vurdere tilbudene. Dersom disse fire medarbeiderne velger å slutte, vil dette være til vesentlig skade for organisasjonen. Hvor mange flere medarbeidere som er i en tilsvarende situasjon uten å ha orientert oss om det, er ukjent på dette tidspunktet. Til sammen har vi nå registrert 21 medarbeidere som enten har sluttet eller trolig vil slutte. Dette medfører et betydelig ressurstap for Luftfartstilsynet.

Luftfartstilsynet dekker mange fagområder som er besatt med 145 stillinger. Innenfor de fagområdene der det slutter medarbeidere øker sårbarheten betraktelig, særlig fordi noen av dem har svært spesifikk kompetanse og mangeårig erfaring. Ressurstapping innenfor et fagområde har som regel også konsekvenser for andre fagområder. Spesielt fremtredende er den svekkede kompetanse- og ressurssituasjonen på områdene helikoptervirksomhet, luftdyktighet og analyse.

Sistnevnte område omfatter blant annet oppfølgingen av ulykker og hendelser i norsk sivil luftfart og utviklingen av et risikobasert tilsyn. Innenfor de tre nevnte fagområdene har flere personer sluttet i den aktuelle perioden. Siden Luftfartstilsynet ble opprettet har vi erfart at det på grunn av strenge internasjonalt forankrede krav er svært vanskelig å rekruttere personell.

Luftfartstilsynet tilstreber mest mulig stabilitet i flytteprosessen. Tilsagn om å kunne benytte de virkemidlene som er omtalt i brevet av 11. juli 2003, vil kunne bidra til større ro og kontinuitet i organisasjonen. Luftfartstilsynet ber derfor igjen om tilleggsbevilgninger til dette formålet.

Neste utfordring vil bli medarbeidernes aktive deltakelse i oppbyggingen av en «ny» organisasjon, samtidig med at den «gamle» organisasjonen avvikles. For stor avgang i den fasen vi er inne i nå, kan gjøre oppbyggingsfasen svært vanskelig.

Med vennlig hilsen

Robert Haast
fung.
Luftfartsdirektør

Pål Kristen Rønnevik
fung.
administrasjonsdirektør

Vedlegg 3**Statsbudsjettet 2003 – Overskridelsesfullmakt**

Brev frå Samferdselsdepartementet til Luftfartstilsynet 10. september 2003

Samferdselsdepartementet viser til Luftfartstilsynets brev av 11. juli 2003, samt til tidligere kontakt om kompetansesituasjonen i Luftfartstilsynet, herunder situasjonen i 2003 og behovet for økte ressurser.

I henhold til vedlagte kongelige resolusjon, vedtatt 5. september 2003, gis Luftfartstilsynet fullmakt til å overskride vedtatt bevilgning i statsbudsjettet for 2003 under kap. 1313 Luftfartstilsynet, post 01 Driftsutgifter, med inntil 3,5 mill. kroner. Beløpet forutsettes benyttet til personalpoli-

tiske tiltak for å unngå tap av kjernekompetanse i Luftfartstilsynet i forbindelse med flytting av tilsynet til Bodø.

Med hilsen

Signe Moe e.f.

Stein Batalden

1 vedlegg
Kopi: Riksrevisjonen

Vedlegg 4**Vedrørende flytting av luftfartstilsynet til Bodø
– opprettholdelse av tilsynsaktiviteten***Brev frå Samferdselsdepartementet til Luftfartstilsynet 9. desember 2003*

Departementet viser til etatsmøte den 12.11.2003 der det ble opplyst at Analyseseksjonen i Luftfartsseksjonen er besluttet omgjort til et statistikkontor. I den forbindelse ble det videre opplyst at det ikke vil bli utført selvstendig analysearbeid og studier i flytteperioden, samt at arbeidet med risikobasert tilsyn er lagt på is inntil videre.

Det har vært en forutsetning for regjeringens vedtak at tilsynsvirksomheten skal fungere som normalt og at tilsynsaktiviteten ikke reduseres i flytteperioden.

En nedlegging av et systematisk analysearbeid og stans i arbeidet med å utvikle et risikobasert tilsyn, er etter departementets vurdering ikke i tråd med forutsetningen for regjeringens vedtak. Departementet stiller i den sammenheng også spørsmål til hvorledes Luftfartstilsynet skal kunne håndtere utfordringene som blant annet knytter seg til 'Take-off 05' og oppfølging av utredningene om Helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel (jf. NOU 2001:21 og 2002:17).

Departementet ber om Luftfartstilsynets redegjørelse for hvordan etaten vil ivareta regjeringens forutsetning for flyttevedtaket i forbindelse

med en omgjøring av Analyseseksjonen til et statistikkontor. Videre ber departementet om at Luftfartstilsynet også redegjør for hvilke tiltak som vil bli iverksatt for å ivareta Analyseseksjonens hovedoppgaver i flytteperioden, som blant annet proaktivt flysikkerhetsarbeid og arbeidet med risikobasert tilsyn.

Samferdselsdepartementet forutsetter at Luftfartstilsynet skriftlig informerer departementet dersom lignende utfordringer oppstår innen for andre sektorer i tilsynsvirksomheten, jf. opplysningen fra Luftfartstilsynet på siste etatsmøte 12.11.2003 om at Luftdyktighetsseksjonen sliter med kapasitetsmangel.

Departementet forutsetter videre at Luftfartstilsynet gir departementet en skriftlig redegjørelse om de tiltak som etaten vil iverksette for å opprettholde tilfredsstillende tilsynsaktivitet i flytteperioden.

Med hilsen

Ottar Ostnes e.f.

Bente Risvold

Vedlegg 5**Utflytting av Luftfartstilsynet til Bodø
– opprettholdelse av tilsynsaktiviteten***Brev frå Samferdselsdepartementet til Luftfartstilsynet 30. januar 2004*

Departementet viser til brev herfra av 9.12.2003 om ovennevnte. Vi kan ikke se å ha mottatt noen skriftlig redegjørelse i saken og tillater oss å minne om den.

Med hilsen

Ottar Ostnes e.f.

Odny Bråten

Vedlegg 6**Utflytting av Luftfartstilsynet til Bodø***Brev frå Luftfartstilsynet til Samferdselsdepartementet 25. februar 2004*

Det vises til Samferdselsdepartementets brev av 09.12.2003 og 30.01.2004.02.25

Forholdene rundt risikobasert tilsyn og ressurssituasjonen innen tilsynsvirksomheten mer generelt, ble drøftet i etatsmøte nr. 3/2003 den 12.11.2003, i møte med statsråden 09.01.2004 og i etatsmøte 01/2004 den 20.01.2004. Luftfartstilsynet vil gjerne summere opp sine kommentarer skriftlig som følger:

Det er ikke truffet noe vedtak i Luftfartstilsynet om «... nedlegging av et systematisk analysearbeid og stans i arbeidet med å utvikle et risikobasert tilsyn...». Som en direkte følge av vedtaket om utflytting av Luftfartstilsynet til Bodø, har imidlertid Luftfartstilsynet i løpet av høsten 2003/vinteren 2004 mistet sine nøkkelpersoner innen utvikling av et risikobasert tilsyn. Forsøk høsten 2003 på ansettelse av nye medarbeidere innen dette til dels smale og kompetansekrevende felt førte ikke frem.

Denne faktiske, kompetansemessige svekkelsen av Luftfartstilsynet er bekymringsfull. Dette gjelder ikke minst i en situasjon hvor norsk sivil luftfart står overfor større omstillinger enn på svært lang tid. Pr. i dag er det et faktum at så vel flyselskaper, flyplassiere, lufttrafikkjenesten – og nå også tilsynsmyndigheten, alle samtidig står overfor betydelige utfordringer når det gjelder endrede rammebetingelser og krav til omstilling.

For Luftfartstilsynet er det en topp-prioritert oppgave generelt å minimalisere negative virkninger av flyttevedtaket. Forholdet rundt risikobasert tilsyn er ett delområde innen denne problematikken. Vi vurderer det nøkternt slik at tapet av nøkkelmedarbeiderne har satt utviklingen av Luftfartstilsynets egenkompetanse innen dette feltet – tre år tilbake i tid.

I løpet av mars vil vi gjøre et nytt forsøk med utlysning av stillinger innen dette området. Dersom vi får kvalifiserte søkere og lykkes i å beholde aktuelle nøkkelmedarbeidere i noen tid, vil vi i de neste to – tre årene bygge opp den spesialkompetansen som er nødvendig for slikt arbeid innen sivil luftfart.

Luftfartstilsynet har tidligere gjort departementet oppmerksom på problemene som følge av at vi mistet medarbeiderne innen operativt område for tunge helikoptre. Dette arbeidsområdet er under oppbygging på nytt etter at to nye medarbeidere er tilsatt. Det vil imidlertid ta tid, normalt inntil to år før inspektørene på et slikt område er operative for selvstendig tilsynsvirksomhet. I mellomtiden kan det søkes innkjøpt kompetanse fra annet hold, noe som imidlertid ikke kan erstatte egen kompetanse. Det må i første rekke betraktes som «brannslukking» og etterlater liten varig verdi i Luftfartstilsynet.

Det er ikke mulig å si noe om de to nevnte områdene er de eneste som vil bli skadelidende som følge av flyttevedtaket. Vi har pekt på at vi har problemer innenfor luftdyktighet. Der benyttes nå innleide konsulenter, men det vil bli gjort nytt forsøk på å rekruttere nye medarbeidere.

Det er som nevnt en hovedmålsetting for Luftfartstilsynet å redusere skadevirkningene av flyttevedtaket. Dersom situasjonen skulle tilsi det, vil departementet som hittil bli holdt orientert.

Med vennlig hilsen

Per-Arne Skogstad
luftfartsdirektør

Sigmund Sandall
avdelingsdirektør

Vedlegg 7**Helikopterinspektører og sivilingeniører**

Brev frå Luftfartstilsynet til Samferdselsdepartementet 29. november 2004

Det vises til møte 19.11.04 med statsråden, departementsråden og avdelingsledelsen i Luft post og tele.

Vi vil for ordens skyld klargjøre hvordan enighet fra møtet vil bli fulgt opp fra vår side under den uttrykkelige forutsetning som er gitt om kontinuerlig ivaretagelse av flysikkerheten fra tilsynsmyndighetens side. Det ble klargjort at det i denne omgang er gitt aksept for at stillinger knyttet til helikoptertilsyn og luftdyktighet skal kunne tilbys vilkår som muliggjør permanent opphold i Oslo.

Vi gjør oppmerksom på at vi i henhold til avtale vil komme tilbake med en mer samlet vurdering av hvilke tiltak som er nødvendig for oppfylle ovennevnte forutsetning, når arbeidet med andre rekrutteringsrunde er avsluttet eller så klar at vi kan orientere om et forventet endelig resultat.

Vi har i dag fire stillinger knyttet til tilsyn med helikoptervirksomheten i norsk luftfart. Den største og viktigste delen av denne virksomheten er knyttet til petroleumsrelaterte operasjoner på norsk og britisk kontinentalsokkel. Dette vil i all hovedsak være tunge helikoptre. Den øvrige delen av virksomheten innenfor dette segmentet er knyttet til innenlands helikoptertrafikk. Dette er en sterkt voksende virksomhet som dessverre har en høyere ulykkeshyppighet enn øvrige deler av luftfarten og som derfor krever høy grad av oppmerksomhet fra vår side.

Det er vår intensjon at alle de fire stillingene

knyttet til helikoptertilsynet gis anledning til permanent opphold i Oslo. I praksis innebærer det at de to inspektørene vi i dag har på området får kontrakt som sikrer fortsatt arbeid ut fra Oslo.

I seksjon for luftdyktighet har vi i henhold til tidligere avtale med departementet utlyst to stillinger som sivilingeniører med garanti for arbeid ut fra Oslo til 2010. Dette har ikke vært et tilstrekkelig tilbud for de mest aktuelle søkerne. Vi vil nå gå videre med de aktuelle søkerne med sikte på å tilby permanent opphold i Oslo. De to stillingene vil eventuelt bli lyst ledig på nytt med en slik betingelse.

Det er for øvrig to medarbeidere i denne seksjonen som allerede har kontrakt på at de kan arbeide ut fra Oslo inntil oppnådd pensjonsalder, mens det er en medarbeider som må flytte til Bodø i 2007. Denne medarbeideren søker seg nå andre stillinger utenfor Luftfartstilsynet. Det er vår intensjon at også denne medarbeideren – med lang erfaring fra arbeidsområdet – skal gis tilbud om permanent opphold i Oslo, slik at vi unngår at også han nå slutter, og for å sikre at luftdyktighetsseksjonen fungerer best mulig fremover.

Dette til departementets orientering om vårt videre arbeid.

Med vennlig hilsen

Per-Arne Skogstad
Luftfartsdirektør

Peder Tømmervåg
avdelingsdirektør

Vedlegg 8**Utflytting av Luftfartstilsynet til Bodø**

Brev frå Samferdselsdepartementet til Luftfartstilsynet 23. desember 2004

Vi viser til møte 22. desember 2004 mellom Luftfartstilsynet og Samferdselsdepartementet. Det vises vidare til telefonsamtaler mellom Bengtson i Luftfartstilsynet og Kolstad i departementet.

I møtet tok Luftfartstilsynet blant annet opp spørsmålet om muligheten for å gi tilbud om permanent arbeidssted i Oslo for fem medarbeidere som i dag er ansatt i Luftfartstilsynet eller som er gitt tilbud om stilling i tilsynet. Samferdselsdepartementet gir med dette brevet Luftfartstilsynet mulighet for at disse fem personene med spesialkompetanse, gitt at ikke noen av dem egentlig kunne tenke seg å arbeide i Bodø, kan gis arbeidssted Oslo. Luftfartstilsynet skal flytte til Bodø. Etter Samferdselsdepartementets vurdering, bør

derfor alle medarbeidere som gir uttrykk for at de ønsker arbeidssted Bodø, gis tilbud om dette. Det er kun i helt spesielle tilfeller at Oslo kan være arbeidssted.

Samferdselsdepartementet viser for øvrig til at Luftfartstilsynet tidligere i brev av 16. desember 2004 fra departementet er gitt mulighet for å utlyse tre stillinger innen helikoptertilsynet hvor arbeidssted kan tilpasses den enkelte.

Med hilsen

Eva Hildrum e.f.

Per Kolstad

Vedlegg 9

Spesialoppdrag med en generell flysikkerhetsmessig målsetting

Brev frå Samferdselsdepartementet til Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane 7. oktober 2004

Vi viser til møte den 4.10.2004 mellom HSLB og departementet angående ovennevnte.

HSLB's grunnleggende rolle er å undersøke forhold i ettertid av en ulykke eller en hendelse. § 20 i forskrift av 22.1.2002 nr. 61 om offentlige undersøkelser av luftfartsulykker og luftfartshendelser innen sivil luftfart, gir også hjemmel til at departementet i samråd med HSLB og Luftfartstilsynet, kan pålegge HSLB spesialoppdrag som har generell flysikkerhets målsetting uten at det har skjedd en ulykke eller en hendelse.

Med det formål å hindre fremtidige luftfartsulykker, ber departementet om at HSLB foretar en mer generell undersøkelse og analyse av hvorledes flysikkerheten (safety) blir ivaretatt i forbindelse med de pågående endringer og omstillingsprosesser hos myndigheter og selskaper i norsk luftfart. HSLB står i denne sammenheng fritt til å undersøke nærmere andre forhold som eventuelt avdekkes i forbindelse med undersøkelsen og

som kommisjonen finner kan ha betydning i arbeidet med å forebygge ulykker. Departementet har i forbindelse med dette oppdraget iaktatt artikkel 6 nr. 2 i Rådskonferensdirektiv 94/56 av 21.11.94 om fastsettelse av de grunnleggende prinsipper for undersøkelse av ulykker og hendelser innen sivil luftfart.

Departementet anmoder om at HSLB avgir en rapport om undersøkelsen til Samferdselsdepartementet om mulig innen 1.6.2005. Kommisjonen kan om den finner det hensiktsmessig avgi delrapporter eller orientere departementet på annen måte underveis i arbeidet. Både sluttrapport og eventuelle delrapporter skal som øvrige rapporter HSLB avgir, være offentlige fra det tidspunkt de er avgitt fra kommisjonen.

Med hilsen

Eva Hildrum e.f.

Odny Bråten

Vedlegg 10

Spesialoppdrag med generell flysikkerhetsmessig målsetning

Brev til Samferdselsdepartementet fra Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane 6. januar 2005

Foreløpig vurdering av Luftfartstilsynet som nasjonal tilsynsmyndighet for flysikkerhet

Generelt

Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (HSLB) har påbegynt ovennevnte spesialoppdrag gitt av Samferdselsdepartementet (SD) i brev av 7. oktober 2004. Så langt har vi hovedsakelig planlagt og strukturert arbeidet, samlet inn dokumentasjon og utført forundersøkelser.

I denne tidlige fasen har vi hatt hovedfokus på Luftfartstilsynet (LT), både på grunn av dets overordnede rolle/betydning som myndighetens kontrollorgan for et luftfarts-Norge i kraftig omstilling (for eksempel Avinor AS og SAS/Braathens) og den uro og usikkerhet som har oppstått i kjølvannet av stortingsvedtaket om flytting av LT fra Oslo til Bodø.

HSLB mener på nåværende tidspunkt å inneha tilstrekkelig informasjon og dokumentasjon til å kunne påpeke noen faktiske forhold og foreta en foreløpig og kortfattet vurdering av situasjonen i LT relatert til luftfartsfaglig kompetanse, samt tilhørende ressurser, kapasitet og aktivitetsnivå. Disse områdene representerer den del av kjernevirksomheten som kan ha en umiddelbar flysikkerhetsmessig påvirkning. De juridiske og merkantile/administrative forhold er ikke berørt/vurdert i denne omgang.

Rekrutteringsprosess og internasjonale kompetansekrav

Stortingsmelding nr. 17 2002-2003 (Om statlige tilsyn) forutsatte at tilsynene ville bli flyttet til områder hvor det var god tilgang på fagpersonell. Arbeids- og administrasjonsdepartementet (AAD) fikk utført en studie som konkluderte med at det ville være godt med luftfartsfaglig kvalifiserte personer til å bekke stillingene i et LT lokalisert i Bodø. HSLB mener denne studien ikke tok tilstrekkelig høyde for de kompetansekravene som (må) stilles ved rekruttering av sentrale luftfartsfaglige stillinger i LT.

På oppdrag fra SD har SINTEF gjennomgått første utlysingsrunde (19. april 2004) og konkludert med at kravene som ble stilt til kandidatene var i henhold til gjeldene internasjonale føringer (Rapport STF38F04424). Det ble videre pekt på at man kunne utlyse stillingene bredere internasjonalt, innsnevre/forbedre kravspesifikasjonene i utlysningsteksten og vurdere å forbedre lønnstilbudene. Dette ble tatt til følge av LT – derfor de «skjerpede» krav i andre utlysingsrunde (30. september 2004).

HSLB er, i likhet med SINTEF av den generelle oppfatning at det ikke har blitt satt urimelige krav til dem som skal bekke de flyfaglige stillingene i LT. Tilsvarende og oppdaterte kompetansekrav vil uansett måtte gjelde ved alle nye tilsetninger, uavhengig av geografisk lokalisering. LT ved Luftfartsdirektøren har kommentert bakgrunnen for at enkelte stillinger tidligere har blitt besatt av personell som ikke fyller alle krav. Disse uttalelsene går i korte trekk ut på at annen relevant erfaring kan kompensere så lenge det er tale om enkelt individ som tas inn i et eksisterende sterkt fagmiljø. HSLB mener at dette er et godt skjønn så lenge det eksisterende miljøet evner å oppta og lære opp personell til det nødvendige kompetansenivå.

LT er som nasjonal tilsynsmyndighet forpliktet til å følge et til dels rigidt internasjonalt regelverk og blir kontrollert opp mot dette (ICAO, JAA og EASA). Pålegg etter ICAO-kontroll (audit) i 2000/2001 bekrefter vektlegging av korrekt formell kompetanse. Dersom LT av ulike grunner ikke makter å leve opp til de internasjonale kravene, kan LT (norsk luftfart) risikere å bli underkjent, med både tapt anseelse og internasjonale sanksjoner/restriksjoner som mulige konsekvenser.

Luftdyktighet inkludert typeaksept

Luftdyktighetsseksjonen har mellom annet til oppgave å gi typeaksept for luftfartøy som tidligere ikke forefinnes på norsk register, samt godkjenne vesentlige reparasjoner og modifikasjoner.

Denne seksjonen har over mange år hatt vakan- ser, og operatører blir derfor gitt tillatelse til å drive virksomheten med midlertidige godkjennin- ger mens de venter på saksbehandling, eller de må endre planer mens saksbehandling pågår.

Spesielt for mindre operatører er det økono- misk kritisk hvis behandling av søknader drar ut i tid. HSLB er derfor opptatt av at kapasiteten må være slik at ingen blir «fristet/tvunget» til å droppe den formelle myndighetsgodkjenningen av planlagte og utførte reparasjoner eller modifika- sjoner. Både det å drive virksomhet med midlerti- dige godkjenninger mens det allerede utførte arbeidet utredes av LT, og det å gjøre reparasjo- ner og modifikasjoner uten nødvendig godkjen- ning kan ha en negativ effekt på flysikkerheten. En mulig konsekvens er at operatører kan velge å flagge ut for å få det ønskede tempo i saksbehand- lingen. Dette vil utvanne det nasjonale flyfaglige miljøet og igjen, på sikt, svekke flysikkerheten.

Helikoptervirksomhet «offshore»

Innen dette tilsynsområdet har LT ikke greid å holde på sentrale fagpersoner siden flyttevedtaket ble gjort, og har heller ikke maktet å tilsette nye. Her har aktivitetsnivået på tilsynsvirksomheten følgelig falt betydelig. Siden også de kommersi- elle «offshore» aktørene har vært, og er, inne i store endringsprosesser, er det spesielt viktig at man her har et aktivt og oppgående LT.

Det er lagt ned mye arbeid i å utrede og forbe- rede tiltak for å bedre sikkerheten i denne sekto- ren, og LT er tillagt et sentralt ansvar for å drive dette arbeidet videre. Blant annet er en rekke av sikkerhetstilrådingene som ble gitt etter Norne- ulykken i 1997, fortsatt til behandling, dvs. at til- tak som kan bidra til bedret sikkerhet, ennå ikke er iverksatt.

Dagens situasjon er bekymringsfull, og det er viktig at det blir iverksatt tiltak slik at kompe- tanse, ressurser og kapasitet snarest mulig brin- ges opp til et nivå som står i forhold til de oppga- ver og den risiko som helikopteroperasjoner generelt og «offshore» spesielt representerer.

Risikobasert tilsyn

HSLB anser utøvelse av risikobasert tilsyn som vesentlig både for å opprettholde og bedre sikker- heten i norsk luftfart. Risikobasert tilsyn framhe- ves for øvrig som ønsket i Stortingsmelding nr. 17 2002-2003 (Om statlige tilsyn), samt ligger til grunn i tildelingsbrevet fra SD til LT.

Etter at flyttevedtaket ble gjort, har flere dyk- tige og kompetente medarbeidere i Luftfartstilsy- nets analyseseksjon sluttet. Som følge av dette har mye av arbeidet med risikobasert tilsyn som var på gang, blitt «lagt på is». Det har så langt ikke vært mulig å rekruttere ny leder for seksjonen. HSLB er kjent med at 2 personer nylig er tilsatt med arbeidssted Bodø for å inngå i analyseseksjo- nen, men vil samtidig påpeke at de med sin begrensede luftfartsfaglige kompetanse må gjen- nom en lengre opplæring før de er operative.

For å kunne utøve et risikobasert tilsyn – dvs. prioritere regelverksutvikling og tilsynsaktiviteter som inspeksjoner og systemrevisjoner med sikte på å oppnå størst mulig sikkerhetsgevinst – er det blant annet essensielt at hendelses- og ulykkes- data samles inn, bearbeides, gjøres tilgjengelige og analyseres på en profesjonell og hensiktsmes- sig måte. Et nytt EU-direktiv om rapportering fra markedet til myndighetene som blir gjeldende i løpet av 2005 skal legge grunnlaget for at dette blir mulig i stor skala innen EU og EØS. I denne forbindelsen er LT gitt ansvaret med å legge inn data fra norske ulykker og hendelser i en felles Europeisk database for bruk til flysikkerhetsfrem- mende arbeid. LT har pr. dags dato ikke mulighet for til fulle å utføre denne arbeidsoppgaven med tilhørende analyse og samordning/koordinering internt og eksternt.

Kompetanse innen risikoanalyse er også viktig i forbindelse med vurdering av sikkerhetstilrådin- ger i rapporter fra HSLB. LT har ansvar for å iverksette tiltak for å forebygge nye ulykker og må kunne vurdere forventet flysikkerhetseffekt av ulike tiltak. Tempo i saksbehandlingen knyttet til oppfølging av slike tilrådinge synes å være redusert i forhold til tidligere, noe som nok også skyldes mangel på luftfartsfaglige ressurser i andre enheter (ref. over).

HSLB konstaterer med andre ord at LT pr. i dag ikke har den nødvendige fagkompetansen for å kunne gjennomføre risikobasert tilsyn som til- tenkt.

Tilsynsmyndighetens generelle betydning for flysikkerheten

LTs rolle er å fungere som myndighetenes kon- trollorgan overfor samtlige luftfartsvirksomheter, herunder flyselskaper, flyverksteder, Avinor AS, flyskoler, sertifikatnehavere mm.

De kommersielle aktørene er inne i en periode med økt konkurranse, til dels stram økonomi og «tøffere» krav til inntjening. Som følge av dette

pågår det store og potensielt sikkerhetskritiske omstillingsprosesser som eksempelvis rasjonalisering, nedbemanning, fusjoner, organisasjonsendringer og oppsplitting av ansvarsforhold innen norsk luftfart. Nettopp i denne situasjonen er det spesielt viktig med en sterk og oppegående tilsynsmyndighet som nøye overvåker og kontrollerer at flysikkerheten ivaretas på en god måte.

Flere vestlige land gikk for noen år siden gjennom lignende og svært omfattende endringer. Studier av slike prosesser er interessant og lærerik lesning. Det viser seg nemlig at en ikke erfarte noen signifikant økning i antall ulykker og alvorlige hendelser under selve omstillingene, men at enkelte land (bl.a. USA og Sveits) i etterkant over noen få år opplevde en opphopning av alvorlige ulykker som kunne spores tilbake til rasjonalisering og svak endringsledelse, samt utilstrekkelig sikkerhetsregulering og myndighetstilsyn.

Foreløpige konklusjoner og tilrådinger

Luftfarten har over tid utviklet et meget høyt sikkerhetsnivå, spesielt i vår «vestlige» del av verden. Dette skyldes primært at en på myndighetsnivå i internasjonalt samarbeid har hatt og har kontinuerlig forbedring av flysikkerhet som felles overordnet og forpliktende målsetting.

Dersom kontinuerlig forbedring av flysikkerheten fortsatt skal være et overordnet mål også for norsk luftfart, noe HSLB oppfatter det er både politisk og faglig enighet om, er HSLBs vurdering at LT pr. i dag ikke fungerer tilfredsstillende – både sett i forhold til store utfordringer knyttet til gjennomføring av flyttevedtaket og det økte tilsynsfokus som er påkrevd i tider med omfattende omstillinger innen norsk luftfart.

Derfor mener HSLB at det bør utarbeides en troverdig/realistisk handlingsplan for så raskt som mulig og på permanent basis bringe LTs kompetanse, ressurser og kapasitet i overensstemmelse med de utfordringer og oppgaver som

etaten står overfor. *Så langt* har HSLB avdekket at planen *som et minimum* bør inneholde tiltak for å lukke «gapene» innen følgende av LTs ansvars-/kompetanseområder:

- Luftdyktighet inkludert typeaksept
- Helikoptervirksomhet «offshore»
- Risikobasert tilsyn

Utarbeidelse og gjennomføring av en slik tilsynelatende «fagrelatert» handlingsplan ville under «normale» omstendigheter vært den berørte tilsynsmyndighetens eget ansvar, men i dette tilfellet tilrår HSLB at Samferdselsdepartementet i samråd med Luftfartstilsynet påtar seg dette ansvaret. Dette fordi politisk involvering har vært og er en sentral del av problemstillingen og derfor representerer mulige, og etter HSLBs oppfatning, nødvendige virkemidler i en slik handlingsplan.

I denne sammenheng er det betimelig å minne om at Stortingets flyttevedtak basert på innstilling nr 222 (2002-2003) fra Familie-, kultur- og administrasjonskomiteen, bl.a. forutsatte at flyttingen ikke skulle skje på bekostning av gjennomføring av primæroppgaver og luftfartsfaglig kjernekompetanse i Luftfartstilsynet.

Utdypende dokumentasjon av de foreløpige funnene og vurderingene i dette notatet vil bli gitt i prosjektets endelige rapport.

Vennlig hilsen

Sverre Quale
Direktør

Kåre Halvorsen
Sjefingeniør/
Prosjektleder

Mottakere:
Samferdselsdepartementet

Kopi til:
Luftfartstilsynet

Vedlegg 11**Flytteprosessen – brev nr. 2**

E-brev frå Samferdselsdepartementet til Luftfartstilsynet v/Per-Arne Skogstad 3. desember 2004

Jf. tlf. samtale vedr. brev nr. 2 om korrektive tiltak ifm. flytteprosessen. Vi er nok avhengig av å få innspill, om nødvendig foreløpige, så raskt som mulig i neste uke. Dette av hensyn til videre framdrift i vår beslutningsprosess.

I tillegg til temaer du selv vil ta opp mht. å definere og avgrense behov for fleksible løsninger, hvordan du ser for deg organisering av slike fleksible løsninger og øk./adm. konsekvenser av disse, har vi bl.a. behov for å få belyst følgende problemstillinger:

- Forholdet mellom mål/bør krav iht. internasjonale retningslinjer (oversender eget brev om dette)
- Nærmere beskrivelse av løsning for personell over 60 år pr. 1.1.07 (jf. det såkalkte «senior-kontoret»)

- Antall ledige stillinger pr. i dag
- Vurdering av grunnlaget for å begynne å ansette personale i Bodø også i ikke-flyfaglige stillinger, jf. eget utsagn om at dere frykter stor avskalling neste år
- Tilrettelegging for pendling til Bodø for eks. ansatte

Kan du ta kontakt for å avklare videre framdrift m.v.

Med vennlig hilsen

Ottar Ostnes

Vedlegg 12**Utflytting av Luftfartstilsynet til Bodø***Brev frå Samferdselsdepartementet til Luftfartstilsynet 3. desember 2004*

Vi viser til vedlagte e-brev fra Åge Thorsen til Samferdselsdepartementet og vedlagte innspill fra Bodø kommune til departementet. Departementet ber om Luftfartstilsynets merknader til brevet fra Åge Thorsen, samt de to vedleggene angående kvalifikasjonskrav i innspillet fra Bodø kommune. Vi ber om et svar innen onsdag 8. desember 2004.

Med hilsen

Ottar Ostnes e.f.

Per Kolstad

Vedlegg: E-brev fra Åge Thorsen
Innspill fra Bodø kommune

Vedlegg 13

Flyttingen av Luftfartstilsynet

Telefaks frå Luftfartstilsynet til Samferdselsdepartementet 9. desember 2004

Vi viser til tidligere korrespondanse med Samferdselsdepartementet i forbindelse med gjennomføringen av flyttingen av Luftfartstilsynet til Bodø. Det vises videre til departementets e-post og brev 03.12.04 med konkrete spørsmål om flytteprosessen. Vi beklager at vi har oversittet svarfristen med en dag.

Hovedutfordringer

Luftfartstilsynet har to hovedutfordringer i flytteprosessen:

1. å etablere pr. 01.01.07 en ny flyfaglig kompetent organisasjon i Bodø som tilfredsstiller nasjonale og internasjonale krav
2. å beholde dagens høyt kompetente medarbeidere i Oslo frem til tidspunktet hvor Bodø-organisasjonen er i stand til å ta over ansvaret for tilsyn med sivil luftfart i Norge.

Etablering av ny flyfaglig kompetent organisasjon i Bodø

Samferdselsdepartementet er kjent med hvilken betydelig innsats Luftfartstilsynet har ytt for å nå dette målet, men et sammendrag av dette er beskrevet under.

Luftfartstilsynet lyste i april 2004 ut 34 flyfaglige stillinger. De stillingene gjaldt Luftfartstilsynets kjernekompetanse; tekniske og flyoperative inspektører, men omfattet i tillegg flysikringsinspektører herunder også flynavigasjon, securityinspektører, flyplassinspektører og analysemedarbeidere. Resultatet av første rekrutteringsrunde ble at 18 medarbeidere ble ansatt (16 har hittil tiltrådt), hvorav én flyoperativ rådgiver og tre tekniske inspektører. Det ble i tillegg ansatt én teknisk og én operativ utdanningsinspektør. De øvrige ansettelsene besto av flysikrings- og securityinspektører, og to analyserådgivere. Dette innebærer at på Luftfartstilsynets kjerneområde ble det kun ansatt 4 personer, hvorav 3 inspektører.

SINTEF fant i sin analyse av første rekrutteringsrunde at det ikke ville ført til flere ansettel-

ser om Luftfartstilsynet hadde gjort noe annerledes. SINTEF kom allikevel med noen anbefalinger som ble fulgt i den annen rekrutteringsrunden. Ett av rådene var at stillingsbeskrivelsene burde klargjøres enda bedre for å unngå at personer som ikke tilfredsstiller minimumskravene skulle søke på stillinger som de ikke er kvalifisert til.

Luftfartstilsynet lyste i august 2004 ut 40 flyfaglige stillinger. Stillingene var også i denne runden innenfor Luftfartstilsynets kjerneområde; tekniske og flyoperative inspektører samt noen stillinger innen lufttrafikkjenesten (flysikringsinspektører).

Antall medarbeidere som vil kunne bli ansatt er ennå ikke helt avklart, men det ligger an til å bli mellom 5 og 8 personer. Det ser ikke ut som om det vil være mulig å ansette flere enn tre av de fjorten utlyste flyoperative inspektører og bare én av i alt 8 utlyste flytekniske inspektører. Den som ble ansatt som flyoperativ rådgiver i første ansettelsesrunde vil i tillegg bli overført til stilling som flyoperativ inspektør. Personellet i disse stillingsgrupper – tekniske og flyoperative inspektører – er Luftfartstilsynet helt avhengig av for å kunne fungere. Det er ikke mulig å etablere et fungerende tilsyn i Bodø uten disse spesialistene. ICAOs audit i 2000/2001 hadde et alvorlig avvik på Luftfartstilsynet om at det ikke var et tilstrekkelig antall flyoperative inspektører.

Ivaretagelse av dagens organisasjon i Oslo frem til ny organisasjon i Bodø er i stand til å overta selvstendig tilsyn med sivil luftfart

Samferdselsdepartementet er informert om hvilke tiltak Luftfartstilsynet har gjennomført for å nå dette målet, men et sammendrag av dette er beskrevet under.

I en langvarig omstillingsfase hvor en organisasjon skal legges ned og en ny organisasjon skal etableres er det et problem at de som slutter – fordi de ikke vil flytte – ikke bare skal utføre 100 prosent av virksomhetens produksjon i nedbyg-

gingsfasen (med en redusert bemanning), men de må også lære opp de nye medarbeiderne som skal overta deres oppgaver i den nye organisasjonen. Denne situasjonen er preget av uro og motstridende følelser, og det er derfor av avgjørende betydning å gi medarbeiderne i dagens organisasjon så mye ro og trygghet som mulig.

Luftfartstilsynet inngikk høsten 2003 en lokal omstillingsavtale med tillitsmannsorganisasjonene. Denne avtalen regulerer bl.a. hvilke tiltak som kan benyttes, hvordan informasjon til de ansatte skal gis, og hvordan de ansattes medbestemmelse skal sikres. Avtalen er således en spesifisering av hovedavtalen for staten og av den lokale tilpasningsavtalen i Luftfartstilsynet.

Alle som var ansatt i Luftfartstilsynet før 6. juni 2003, det vil si den datoen Stortinget opprettholdt regjeringsvedtaket om å flytte Luftfartstilsynet til Bodø, ble bedt om et forpliktende svar om de ønsket å flytte med til Bodø eller ikke.

Det ble inngått individuelle avtaler for å gi den enkelte medarbeider en så stor trygghet som mulig i overgangsfasen, og for å gjøre det økonomisk mindre risikabelt å fortsette sitt arbeidsforhold i Luftfartstilsynet helt frem til flyttedato for de som ikke ønsker å flytte til Bodø.

Disse avtalene er et tillegg til den enkeltes ansettelseskontrakt. Avtalen regulerer blant annet om medarbeideren har sagt seg villig til å flytte til Bodø eller ikke, tidspunktet for dette og den kompensasjonen den enkelte medarbeider vil motta ved å fortsette i stillingen i Luftfartstilsynet frem til flyttetidspunktet eller for å bli med til Bodø. Det er svært usikkert hvorvidt noen av dagens medarbeidere faktisk vil flytte til Bodø, selv om det finnes en mindre gruppe som har skrevet avtale om det. Noen av de som skrev under en slik avtale har allerede gått bort fra sine avtaler eller sagt opp sine stillinger.

Uten dagens ansatte vil Luftfartstilsynet ikke lenger være i stand til å gjennomføre de oppgavene som internasjonale konvensjoner og avtaler krever for å ha en bærekraftig og sikker sivil luftfart. Hvor mange som må slutte før vi er der, kan vi vanskelig si på forhånd. Vi viser imidlertid til vår forrige redegjørelse (e-post og brev) datert 19.11.04 som går nærmere inn på disse problemstillingene. Vi vil bare gjenta at enkelte funksjoner vil bli satt helt eller delvis ut av drift før alle innenfor en seksjon eller et fagområde har sluttet.

Luftfartstilsynet siterer hva Stortingets flertall skrev i forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 17 (2002-2003) om statlige tilsyn:

«det er avgjørende at flyttingen av Luftfartstilsynet til Bodø gjennomføres på en slik måte at det ikke får negative konsekvenser for kompetansen innen Luftfartstilsynet, for gjennomføringen av Luftfartstilsynets primæroppgaver, eller for de internasjonale sertifiseringer Luftfartstilsynet har i dag.»

Luftfartstilsynet har i sine planer for gjennomføringen av flyttevedtaket lagt stor vekt på å oppfylle Stortingets intensjoner foruten å møte de forpliktelser vi har påtatt oss gjennom det internasjonale samarbeidet i luftfarten; gjennom ICAO, ECAC, JAA, Eurocontrol, EASA og EU-kommisjonen. I tillegg nevnes også det skandinaviske samarbeidet om et felles tilsyn med SAS og de mer enn 80 bilaterale luftfartsavtaler Norge har inngått med andre land.

Vi er imidlertid helt avhengig av at et tilstrekkelig antall kvalifiserte kandidater er interessert i stillinger i den nye organisasjonen i Bodø. Vi har etablert kontorer i Bodø, vi gjennomfører en grundig opplæring for de som er ansatt, vi har gjort det klart at alle nye i Bodø ønskes velkommen inn i Luftfartstilsynet, de integreres aktivt i de eksisterende fagmiljøer og de tilbys konkurransedyktige betingelser. De nyansatte fungerer da også som gode ambassadører for Luftfartstilsynet.

Pendling og flere ledelser

Departementet reiser spørsmål om tiltak som pendling for dagens ansatte og en egen stedlig ledelse i Bodø. En deling av organisasjonen gjennom en egen stedlig ledelse kan lede til to, divergerende ledelsesfilosofier og bedriftskulturer som står i motstrid til hverandre. En slik utvikling vil med stor sannsynlighet bidra til demotivering av den enkelte ansatte og bidra til å forsinke og redusere muligheten for gjennomføringen av flyttevedtaket og gjøre den omstillingsprosessen Luftfartstilsynets ansatte er inne i enda mer krevende for den enkelte. Dette er verken god personalpolitikk eller fornuftig bruk av offentlige midler.

Luftfartstilsynet har etter opprettelsen bestrebet seg på å bygge en enhetlig organisasjon, hvor de ulike faggruppene samarbeider nært og godt. Med så ulike faglige bakgrunner som de ansatte har og med de relativt avgrensede fagområdene hver ansatt dekker, er det av vesentlig betydning for arbeidet at de ulike kompetanseområdene trekker veksler på hverandre. Menneskelig sett kreves det stor tiltro mellom medarbeidere som arbeider på en slik måte. Det vil ofte være slik at

en medarbeider må stole på de vurderingene en annen faggruppe gjør, fordi egen kunnskap innenfor et fremmed fagområde ikke er tilstede eller er bred nok.

Utstrakt bruk av pendling vil vanskeliggjøre den gode kontakten mellom medarbeiderne. Ettersom vi allerede har etablert et kontor i Bodø, benyttes allerede pendling for begge grupper. Det er helt klart at pendling over så store avstander som her er svært ressurskrevende. Kapasiteten til opprettholdelse av primæraktivitetene innen tilsyn og adgangskontroll er derfor redusert. Det er i tillegg kommet til uttrykk at pendlingen menneskelig sett oppfattes som vanskelig. Tiden som tilbringes på hotellrom i Bodø og Oslo utenfor arbeidstiden oppleves som lite tilfredsstillende. Kommunikasjonen mellom de ulike deler av Luftfartstilsynet har blitt klart vanskeligere selv om vi har utstyrt alle medarbeidere med mobile løsninger både hva angår telefoner og datautstyr.

Vi har nå erfaring med bruk av pendling over en relativt kort periode, men selve konseptet er velprøvd i arbeidslivet ellers. Pendling er et virkemiddel som formentlig kan benyttes som et kompenserende tiltak for manglende samlokalisering over kort tid, men som varig løsning vil det måtte betraktes som lite heldig. Det er dyrt, det er belastende for de som må pendle, det bidrar til dårligere kommunikasjon og mindre samarbeid, det bidrar til utvikling av ulike kulturer og det vil for Luftfartstilsynets del gjøre at arbeidet for flysikkerheten ikke er av samme kvalitet som tidligere.

Luftfartstilsynet har utviklet metoder for felles tilsyn fra de ulike seksjonene, noe som krever grundige forberedelser i forkant og et velordnet etterarbeid. Praktisk sett fordrer dette mer enn bare organiserte for- og ettermøter. Bruk av e-post, telefoner og videokonferanser vil kunne kompensere for en del, men så langt vi kan bedømme hittil vil vi miste en del gjennom spredning av det involverte personalet på ulike lokaliteter.

Den internasjonale utviklingen innenfor luftfarten peker klart på fordelene med et utstrakt samarbeid over faggrensene.

Oppsigelser og videre rekruttering

Avskallingen av erfarne medarbeidere vil øke ytterligere i 2005. Det er allerede 32 personer som har sagt opp, hvorav 23 er flyfaglige. I arkivet har nå syv av åtte medarbeidere sagt opp sine stillinger.

Det er ikke formålstjenlig å forsere etableringen av andre stillinger enn de rent flyfaglige i

Bodø i denne fasen bare for å ha mange medarbeidere i Bodø så raskt som mulig. Luftfartstilsynet har lagt opp til en strategi for flyttingen ut i fra nødvendigheten av å rekruttere og lære opp flyfaglig personell. Opplæringsperioden er normert til to år for inspektørgruppene. Først etter den tid vil de kunne opptre som selvstendige tilsynsinspektører. Det er dette som gjør flytting av en etat som Luftfartstilsynet svært spesielt og krevende når på det nærmeste alle medarbeiderne skal skiftes ut.

Det kan jo allerede konstateres at det kun er de 16 som tiltrådte 01.10.04 som vil ha tilfredsstillende opplæring innen flyttedatoen 01.01.07.

Luftfartstilsynet blir ikke raskere flyttet ved å ansette jurister og administrativt personell i Bodø. Dagens ansatte, også i disse to kategoriene, har avtaler med klausul om at deres arbeidsplass er i Oslo ut 2006. Luftfartstilsynet kan derfor ikke nedbemanne denne delen av organisasjonen i Oslo og samtidig bygge den opp i Bodø. Etaten ville bli større uten tilsvarende effekt på tilsynsvirksomheten. En slik fremprovosert dobbeltbemanning vil virke ytterligere forstyrrende for dagens ansatte med de konsekvenser dette kan få. Konsekvensene vil bl.a. være dårligere koordinering i utviklingsarbeidet av forskrifter og vanskelige rammevilkår for overføring av juridisk luftfartskompetanse fra «gamle» Oslo-jurister til «nye» Bodø-jurister.

Vedtaket om å flytte Luftfartstilsynet er tuftet på å bidra til utviklingen av et såkalt «luftfartskluster» i Bodø. Dette vil ikke kunne oppnås om Luftfartstilsynet i Bodø hovedsakelig består av jurister og administrasjon.

All moderne tilsyns- og sikkerhetsteori er entydig på at tett samarbeid mellom fagjurister og forskjellige typer flyfaglig tilsynspersonell er den beste metoden for å sikre et godt og proaktivt sikkerhetstilsyn som skal bidra til et høyest mulig sikkerhetsnivå i luftfarten. Et tilsyn som er delt mellom Bodø og Oslo er derfor en dårlig løsning for norsk sivil luftfart.

Seniorpersonell

Luftfartstilsynet har under gjennomføringen av flyttevedtaket tilbudt alle medarbeidere som vil ha fylt 60 år innen 01.01.07 avtale om å kunne beholde Oslo som sin arbeidsplass inntil oppnådd pensjonsalder. De 27 medarbeiderne som omfattes av denne ordningen fordeler seg i hele organisasjonen. Det er både ledere, inspektører og administrative medarbeidere i denne gruppen.

Gruppen vil bli redusert allerede i overgangsperioden frem mot flyttedato. Vi har for øyeblikket indikasjoner eller konkrete pensjonssøknader fra 8 i denne gruppen. Vi har lagt stor vekt på at disse medarbeiderne skal kunne fortsette i sine stillinger med dagens arbeidsoppgaver og at de skal tilbys tilfredsstillende arbeidsforhold i Oslo. De vil således kunne representere en kontinuitet for Luftfartstilsynet, dersom de velger å bli også etter flyttedato. Hovedparten av de aktuelle medarbeiderne er allikevel i den situasjonen at de kan velge å pensjonere seg innenfor gjeldende ordninger i statlig sektor, dersom de erfarer at arbeidssituasjonen endrer seg vesentlig.

Det har ikke vært vår intensjon å etablere et seniorekontor slik departementet antyder. Disse medarbeiderne er forutsatt å skulle kunne fortsette i sine respektive seksjoner og avdelinger. Konkret planlegging i forhold til gjennomføringen av dette er allikevel ikke fullført, fordi vi har avventet resultatet av nyrekrutteringen av medarbeidere. Også for denne gruppen vil de problemer som er nevnt ovenfor eventuelt bli aktuelle, hvis et flertall av medarbeiderne i de enkelte seksjoner kommer på plass i Bodø.

Vi vil nevne at det kan være et særskilt tiltak å gå bredere ut med en større seniorgruppe, for eksempel alle som har fylt 50 år innen 01.01.07. Det vil fange opp enda flere medarbeidere for en lengre periode. Det må imidlertid innvendes hva vi allerede har uttrykt i forhold til en delt organisasjon som en dårlig løsning.

Kommentarer til påstander og forslag fra Bodø kommune og enkeltpersoner om kompetansekrav og gjennomføringen av flyttingen til Bodø

Luftfartstilsynet har i en tid fylt av uro og store utfordringer knyttet til alle tilsynsområder ikke anledning til å prioritere deltakelse i debatter med enkeltaktører. Departementets henvendelse vedrørende e-post 30.11.04 fra Åge Thorsen (søker til flere stillinger) besvares ved å vise til at SINTEF har vurdert vår forståelse av gjeldende retningslinjer for krav til fagpersonell. Disse kravene er ytterligere tydeliggjort i annen rekrutteringsrunde etter råd fra SINTEF. Vi har gjennom tilsynsprogrammet til ICAO – Universal safety oversight audits – erfart at vi evalueres ut fra disse kravene. Det er en helt uaktuell problemstilling å avvike fra disse kravene som følges av luftfartsmyndighetene i hele verden.

Vi vil dessuten tilføye at det er en forutsetning at Luftfartstilsynets inspektører har minst samme

kompetanse som aktørene det skal føres tilsyn med, for at inspektørene skal kunne nyte tilstrekkelig faglig respekt og integritet, det vil si møte aktørene i norsk sivil luftfart på et «level playing field». Inspektører uten tilstrekkelig kompetanse er i de fleste sammenhenger uten noen praktisk verdi for flysikkerhetsarbeidet.

Bodø kommune har også utarbeidet en oversikt som synliggjør deres oppfatning av hvilke stillinger det må stilles formelle krav til. Vi kan kun bemerke at oversikten bygger på en mangelfull forståelse av hva slags organisasjon Luftfartstilsynet er.

Behov for faste rammebetingelser

Luftfartstilsynet er nå inne i en særdeles vanskelig situasjon, hvor det forsøkes å beholde så mange erfarne medarbeidere som mulig, samtidig som det forsøkes å rekruttere kvalifiserte flyfaglige medarbeidere. I en slik situasjon er det avgjørende at Luftfartstilsynet kan forholde seg til klare rammebetingelser. Endringer i forhold til det Luftfartstilsynet har kommunisert internt til sine medarbeidere og eksternt til Samferdselsdepartementet, vil kun gjøre en vanskelig prosess enda vanskeligere.

Vi vil i den forbindelse gjenta at en delt løsning er lite hensiktsmessig. Vi vil videre peke på at antallet søkere gikk vesentlig ned fra første til annen rekrutteringsrunde. Det gjenstår å rekruttere minst 90 flyfaglige stillinger i Bodø. Det grunnleggende spørsmålet er hvorvidt det vil være mulig å få flere kvalifiserte søkere til Bodø enn de som allerede har meldt seg.

Foreløpige vurderinger etter annen rekrutteringsrunde

Det er i dag sendt ut tilbudsbrev til 8 søkere i annen rekrutteringsrunde. Vi vil ikke vite hvor mange av disse som takker ja til tilbudet før i slutten av neste uke. Vi vet heller ikke hvorvidt noen av søkerne vil be om pendlerordninger eller anmode om annet kontorsted enn Bodø ut fra den offentlige debatt om dette som er blitt kjent gjennom media den siste tiden.

Det vi kan konstatere er at det etter to rekrutteringsrunder ikke har vært mulig å ansette noen i Seksjon for allmennflygning og Luftdyktighetsseksjonen. Det har heller ikke vært mulig å ansette noen av de utlyste lederstillingene (underdirektører) i Analyseseksjonen, Vedlikeholdsseksjonen (flyteknisk) og Flyoperativ seksjon. Gjen-

nom de to rekrutteringsrundene har vi foreløpig bare greid å tilsette en håndfull medarbeidere i Flyoperativ seksjon, Vedlikeholdsseksjonen og Utdanningsseksjonen. Disse seksjonene er dimensjonert med henholdsvis 16, 16 og 18 medarbeidere, alle med flyfaglig kompetanse. Luftdyktighetsseksjonen og Seksjon for allmennflygning er dimensjonert med henholdsvis 7 og 5 stillinger.

Vi har ansatt flere medarbeidere i Flysikkerhetsseksjonen og Securityseksjonen, mens det i Flyplassseksjonen er ansatt en medarbeider. I Analyseseksjonen er det ansatt to medarbeidere.

Vi står følgelig overfor en situasjon hvor vi må kunne ta i bruk ekstraordinære tiltak for å sikre driften i nesten alle deler av Luftfartstilsynets flyfaglige seksjoner. For helikopterinspektørene i Flyoperativ seksjon (4 medarbeidere) har departementet gitt oss nødvendig fullmakt til å besette de ledige stillingene i Oslo og det er vi alt i gang med. For Luftdyktighetsseksjonen er to stillinger lyst ledige i Oslo. Vi arbeider med å finne en ordning med aktuelle søkere, slik at de kan tilbys en permanent arbeidsplass i Oslo.

Disse tiltakene er å betrakte som brannslukking og leder mot en delt løsning i strid med Stortingets opprinnelige forutsetninger, foruten at det faglig sett er en dårlig løsning. Luftfartstilsynet

kan ikke betraktes som andre virksomheter hvor filialer kan fungere godt. I Luftfartstilsynet er samvirket mellom de ulike faggruppene som nevnt tidligere, av vesentlig betydning for flysikkerhetsarbeidet.

Konklusjon

Det er vår vurdering at departementet i sin videre behandling av saken må ta stilling til hvilken mulighet som faktisk foreligger for å få til en vellykket flytting av Luftfartstilsynet. Det er ikke vår intensjon å reise spørsmålet om grunnlaget for regjeringens beslutning om flytting, men vi ser ikke hvordan departementet kan unngå å gjøre det.

Det er vanskelig for oss å uttrykke oss tydeligere enn det som er gjort i forhold til ekstraordinære tiltak og vi ber om departementets forståelse for det.

Med vennlig hilsen

Per-Arne Skogstad
Luftfartsdirektør

Vedlegg 14**Flytting av Luftfartstilsynet til Bodø***Brev frå Samferdselsdepartementet til Luftfartstilsynet 4. januar 2005*

Vi viser til Luftfartstilsynets brev til Samferdselsdepartementet av 9. desember 2004 og møte mellom tilsynet og departementet 22. desember 2004.

1.

Luftfartstilsynet viser til utfordringene som har oppstått i forbindelse med flyttingen av tilsynet til Bodø, og ber departementet ta stilling til hvilken mulighet som foreligger for å få til en flytting av Luftfartstilsynet.

Samferdselsdepartementet har merket seg utfordringene som Luftfartstilsynet har beskrevet. Departementet har vurdert innspillene fra Luftfartstilsynet grundig. Regjeringen ønsker fortsatt å gjennomføre flyttingen av Luftfartstilsynet til Bodø.

Informasjonen fra Luftfartstilsynet viser imidlertid at det vil være vanskelig å ha gjennomført flytting til Bodø, avsluttet opplæring av nytt personell og ha et fullt operasjonelt tilsyn på plass i Bodø fra 1. januar 2007. For Samferdselsdepartementet er det en overordnet målsetning at flysikkerheten skal opprettholdes under flytteprosessen. Departementet vil derfor vurdere å åpne for at enkelte funksjoner kan beholdes midlertidig i Oslo ut over 1. januar 2007. Som et strakstiltak har Samferdselsdepartementet allerede åpnet for at åtte personer kan gis tilbud om arbeidssted i Oslo ut over 1. januar 2007. Departementet legger til grunn at ledelsen skal være etablert i Bodø innen 1. januar 2007.

2.

På bakgrunn av dette ber Samferdselsdepartementet Luftfartstilsynet om å utrede og komme med forslag til et opplegg som har til hovedhensikt en raskest mulig etablering i Bodø, men hvor en samtidig åpner for forskjøvet flytting og midlertidig funksjonsdeling av tilsynet for å ivareta «kri-

tisk» kompetanse. Innspillet bør gi en beskrivelse av hvilket omfang den midlertidige aktiviteten i Oslo bør ha og hvilke funksjoner eller typer kompetanse dette gjelder. Videre bør det gis en vurdering av tidsperspektivet for de midlertidige løsningene, samt økonomiske og administrative konsekvenser, herunder konsekvenser for organisering og arbeidsformer. Departementet ber dessuten Luftfartstilsynet spesielt å vurdere om lavere alderskrav til personer som ikke omfattes av flyttingen, kan være et egnet virkemiddel som kan bidra til å opprettholde organisasjonen i Oslo inn til det nye tilsynet i Bodø er klart til å ta over.

Samferdselsdepartementet ber videre Luftfartstilsynet om å komme med konkrete forslag til tiltak for å rekruttere medarbeidere til Bodø. Departementet ber Luftfartstilsynet spesielt om å vurdere følgende punkter:

1. Ansettelse av egen ledelse i Bodø umiddelbart.
2. Insentiver for dagens ansatte i Oslo for å bli med til Bodø, herunder pendlerordninger.
3. Mer aktiv «headhunting» i luftfartsmiljøer (som reduserer bemanningen).
4. Kompetansekravene til søkerne, herunder vurdere forholdet mellom «skal-krav» og «bør-krav».
5. Lønnsforholdene for Bodø-ansatte

Departementet ber om at tilsynet gir en beskrivelse av økonomiske og administrative konsekvenser av tiltak som foreslås.

Av hensyn til den videre saksbehandlingen ber Samferdselsdepartementet om en tilbakemelding innen 14. januar 2005.

Med hilsen

Ottar Ostnes e.f.

Per Kolstad

Vedlegg 15

Reviderte virkemidler for gjennomføring av flyttevedtaket

Brev frå Luftfartstilsynet til Samferdselsdepartementet 14. januar 2005

Det vises til departementets brev 04.01.05 samt møte i departementet 13. ds.

Resultatet av andre rekrutteringsrunde

Vi vil for ordens skyld opplyse at andre rekrutteringsrunde nå er formelt avsluttet. Det meldte seg 120 søkere, hvorav åtte ble innstilt etter den ordinære søknadsbehandlingen. Det er tilsatt 3 nye medarbeidere; en fra Bodø, en fra Gardermoen/Maura og en fra Sverige. Den andre rekrutteringsrunden medførte utgifter på 3,1 millioner kroner.

Antallet oppsigelser

Vi har inntil dags dato registrert oppsigelser fra 35 medarbeidere her i Oslo. En av de nytilsatte i Bodø har også fratrådt, slik at det for tiden er 17 under opplæring i Bodø. De tre sist tilsatte vil starte 01.04.05.

Prinsipper for den videre behandling

Det er vår vurdering at det må fastlegges noen prinsipper for den videre gjennomføring av flytteprosjektet som tar utgangspunkt i den formentlig viktigste forutsetningen som lå til grunn for Stortingets vedtak: Flysikkerheten skal ivaretas gjennom hele omstillingsperioden.

Det er følgelig vår tilråding at det slås fast som *prinsipp* at flytteprosessen må ta tilbørlig hensyn til at driften skal være rasjonell og sikre full ivaretagelse av det flysikkerhetsmessige ansvaret. Flyttedatoen må tilpasses dette prinsipp.

Når det gjelder forholdet til de kompetansekrav som stilles til de nye medarbeiderne i Bodø, er det vår tilråding av det slås fast som *prinsipp* at det ikke er ønskelig med noen senkning av kvaliteten for medarbeiderne i forhold til de som har blitt tilsatt etter at Luftfartstilsynet ble etablert 01.01.00.

Det er vår vurdering at dagens krav til kompe-

tanse tilfredsstiller de krav og retningslinjer som følger av internasjonalt regelverk og at dagens praktisering gir tilstrekkelig fleksibilitet for rekrutteringen. Forholdet til søkere med militær bakgrunn endrer ikke dette bildet. Det må her vises til at det er grunnleggende forskjell mellom sivil og militær sektor i luftfarten. Et opplæringsprogram for personer med teknisk militær bakgrunn vil fordre lang utplassering i en sivil vedlikeholdsvirksomhet og vurderes ikke som hensiktsmessig (se også kapittel 5.2 i Luftfartstilsynets konsekvensanalyse av januar 2003).

Det er videre vår tilråding at for å imøtekomme det førstnevnte prinsipp, bør det fastlegges som et eget *prinsipp* at alle stillinger og funksjoner i Luftfartstilsynet skal være besatt. For å oppfylle dette må det legges til grunn en generell fleksibilitet for flyfaglige stillinger til varig tilsetning i Bodø eller Oslo avhengig av søkerens preferanser, dog slik at det under ellers like forhold gis preferanse til søkere som ønsker å etablere seg i Bodø. Dette er et prinsipp som i alle fall må gjelde inntil videre.

Vår siste tilråding er at det fastlegges som *prinsipp* at det i årene fremover er en generell aksept for at det kan være dobbelt bemanning i enkelte flyfaglige stillinger, slik at opplæringsbehovet kan ivaretas på en tilfredsstillende måte.

Virkemidler

Det er vår vurdering at en oppfyllelse av Stortingets forutsetning om full ivaretagelse av flysikkerheten, må bygge på dagens organisasjon i Oslo. Vi ser det da slik at det er vår utfordring å motivere de ansatte i dag til å bli lengst mulig i sine stillinger.

Departementet har allerede akseptert at alle medarbeidere som er ansatt i Oslo i dag og som har fylt 60 år innen 01.01.07, vil kunne fortsette i sine stillinger i Oslo inntil de fratrer som følge av oppsigelse eller pensjonering. Dette gjelder for øyeblikket 27 stillinger, men en del av disse vil fra-

tre de neste par årene på grunn av pensjonering. I tillegg er nå ytterligere 2 personer gitt slike vilkår etter særskilt fullmakt fra departementet, samtidig som 5 nye er under rekruttering.

Det er vår tilråding som et *virkemiddel* at de flyfaglige medarbeiderne gis tilbud om å kunne pendle mellom bosted og Bodø etter at flyttingen er gjennomført. Forutsetningen for dette er at det søkes særskilt dispensasjon fra dagens regler, slik at pendling kan vare i mer enn 2 år og at det gis full dekning for utgifter til reise, kost og losji. Vi legger til grunn at pendling tilbys på ukebasis.

Det er vår tilråding som et *virkemiddel* at flere flyfaglige medarbeidere i dagens organisasjon gis tilbud om å kunne fortsette i sine nåværende stillinger i Oslo inntil de fratrer som følge av oppsigelse eller pensjonering. I utgangspunktet var vårt forslag at dette tilbudet gis til alle flyfaglige medarbeidere som vil ha fylt 50 år innen 01.01.07.

Vi har i forkant av vårt møte med departementet kartlagt holdningen til et tilbud om pendling etter de ovennevnte prinsipper blant de flyfaglige medarbeiderne. Det viste seg da at det var svært liten interesse for dette. Kun en medarbeider svarte positivt på forespørselen, mens to ga uttrykk for at de kunne være interessert i pendling for en kortere periode, dersom de ikke fant en annen tilfredsstillende stilling utenfor Luftfartstilsynet før 01.01.07. Det er allikevel vår holdning at dette tilbudet bør etableres.

Med det utgangspunktet kartleggingen avdekker, vil vi imidlertid tilrå at tilbud om å kunne fortsette i sine nåværende stillinger, gis til flyfaglige medarbeidere uten noen nedre aldersgrense. Med noe avgrensning i gruppen flyfaglige medarbeidere, har vi kommet til at det kan dreie seg om i overkant av 40 medarbeidere som er svært viktige for å opprettholde alle normale funksjoner innenfor flysikkerhetsarbeidet.

Det er vår tilråding som *virkemiddel* at de stillinger som er ledige og som hindrer Luftfartstilsynet i å utføre et tilfredsstillende arbeid på alle områder, nå utlyses med den form for fleksibilitet som nevnt overfor som prinsipp. Deretter lysess stillinger ledige når det oppstår vakanser. Det synes ikke hensiktsmessig å igangsette noen tredje puljevis rekrutteringsrunde nå ut fra de erfaringene vi har trukket ut av de to første rundene.

Det er videre vår tilråding som *virkemiddel* at det legges til rette for en kontinuitet i ledelsen av Luftfartstilsynet. Det er vår vurdering at ledelsen

bør holdes samlet i størst mulig utstrekning. Ledelsen bør videre befinne seg der tyngdepunktet av medarbeiderne er. Vi vil i den forbindelse vise til de erfaringer som gjelder i alt sikkerhetsmessig arbeid, om at sikkerhetstenkning må ha en solid forankring i en tilstedeværende ledelse, før det kan forventes at medarbeiderne følger opp dette på en tilsvarende tilfredsstillende måte. Det kan opplyses at vi nå vil igangsette en nærmere utredning av hvordan en midlertidig delt løsning mellom Bodø og Oslo kan kombineres på en klok måte med ivaretagelse av hensynet til tilsynsarbeidet.

Vi vil så tidlig som mulig vurdere hvorvidt den del av virksomheten hvor rekrutteringen så langt har vært vellykket, kan etableres i Bodø før tyngdepunktet for øvrig ligger der. Vi har nevnt at dette kan gjelde bl.a. Securityseksjonen. Gjennom et slikt tiltak vil vi også kunne få en fast stedlig lederordning som er fullt ut tilfredsstillende.

Det er vår tilråding som *virkemiddel* at vi også i fremtidige rekrutteringer legger vekt på direkte søk (headhunting) og henvendelser. Dette har vært benyttet i omfattende grad i de to gjennomførte rekrutteringsrundene, og vi vil nå vurdere om vi kan benytte informasjon fra vårt eget registreringssystem NORCAS i dette arbeidet. Det må imidlertid først klarlegges om det er lovlig å benytte dette verktøyet i en slik sammenheng. Det er allerede etablert kontakt med Datatilsynet om dette.

Søkergrunnlaget i Norge

Vi har foretatt en grov kartlegging av aktuelle søkere innenfor de kjerneområdene vi rekrutterer til, operative og tekniske inspektører/ingeniører. Innenfor disse områdene er det i dag 65 – 70 medarbeidere. Det stilles noe ulike krav til de enkelte stillinger innenfor disse samlebetegnelsene. Dersom vi konsentrerer oss om de grunnleggende kravene for de operative med minst 5 000 flytimer som kaptein og gyldige rettigheter (CPL eller ATPL) og for de tekniske med minst 7 års erfaring fra sivil sektor og gyldig teknisk sertifikat, finner vi henholdsvis 539 innen operativ sektor og 622 innen teknisk sektor. Av disse er 37 innen operativ sektor og 102 innen teknisk sektor bosatt i Nord-Norge. I Midt-Norge og Sør-Norge er de tilsvarende tallene 491 og 520.

Dette er et grovt anslag over størrelsen på det markedet vi henvender oss til når det gjelder de viktigste stillingene i Luftfartstilsynet. Det må imidlertid tilføyes at det faktiske marked selvføl-

gelig er langt mindre når det tas hensyn til andre forhold enn kun oppfyllelse av de viktigste formelle kravene, for eksempel personlig egnethet som inspektør.

Det er vår vurdering at utfordringen ligger i å få aktuelle kandidater til å flytte fra Sør-Norge og Midt-Norge til Bodø, ettersom pendlerordninger, ut fra det vi har nevnt tidligere, neppe vil være aktuelt for særlig mange og heller ikke på lengre sikt.

Ressursfordelingen

Av hensyn til sakens korrekte fremstilling, ønsker vi å opplyse at ressursene i Luftfartstilsynet er fordelt som følger:

Teknisk-operativ avdeling	49 årsverk
Utdannings- og lufthavnavdelingen	46 årsverk
Luftfartsjuridisk avdeling (inkl. analyseseksjonen)	27 årsverk
Ledelse, kvalitet, informasjon, flymedisin og administrasjon	26 årsverk
Sum:	148 årsverk

Dette er den fordelingen som vil bli fulgt i oppbyggingen i Bodø og det innebærer noen mindre endringer i forhold til dagens organisasjon. Det er 15 årsverk avsatt til administrasjon, men noe av disse ressursene går direkte inn i tilsynsarbeidet. I de tre fagavdelingene er det ingen administrative ressurser eller sekretærbistand. Vi legger til grunn at 116 av stillingene er knyttet direkte til det flyfaglige arbeidet og at disse i tillegg støttes av 17 luftfartsjuridiske medarbeidere.

Vi finner det riktig å informere formelt om dette siden det stadig kommer påstander om en annen ressursfordeling ut i offentligheten.

Innretning av dagens avtaler med de ansatte

Departementet har stilt spørsmål om den praktiske innretningen av den avtaleordning som er inngått med dagens ansatte. Departementet var som kjent trukket inn i vurderingen av den ordningen før den ble innført. Avtalene gav Luftfartstilsynet en oversikt som viser hvilke stillinger som måtte lyses ledige, fordi dagens stillingsinnehavere ikke ville flytte til Bodø. Dette var nødvendig informasjon for gjennomføringen av flyttevedtaket. Ordningen var allikevel slik innrettet at alle medarbeiderne hadde angrefrist i forhold til avtaletype frem til 31.12.04. Det var vår vurdering at vi

ville kunne håndtere det dersom en gruppe ansatte ombestemte seg og allikevel ville flytte til Bodø etter å ha tenkt seg om halvannet års tid og med flyttedatoen nærmere enn når Stortingets vedtak ble gjort. Vi kan opplyse at det faktisk var noen medarbeidere som ønsket å endre avtale innen fristen, men det var kun medarbeidere som hadde opplyst at de ville flytte som endret avtale til at de ikke vil flytte allikevel.

Lønn

Vi legger til grunn at det er tilstrekkelig fleksibilitet i statens lønnssystem til at vi kan håndtere ulike behov uten ytterligere fullmakter. Lønn har så langt ikke utgjort noen vesentlig faktor i rekrutteringsprosessen.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Departementet har anmodet om at vi klargjør de økonomiske og administrative konsekvenser av disse reviderte virkemidlene. Vår vurdering er at det vil være viktig å beholde et flyttebudsjett lenger enn opprinnelig forutsatt fra departementets side, men vi kan ikke nå vurdere om det vil være behov for tilleggsmidler utover det som allerede er innmeldt. Ettersom rekrutteringen ikke går som planlagt, er heller ikke forbruket som forutsatt. Videre vil forbruket gå ytterligere ned, dersom departementet finner å kunne akseptere en senkning eller fjerning av aldersgrensen for de som tilbys varig tilsetning i Oslo. Disse medarbeiderne vil nødvendigvis (som en følge av det) miste den bonusordning som de har i dag og flytteutgiftene vil bli redusert.

Ønske om særskilt fullmakt

Havarikommisjonen for Sivil Luftfart og Jernbane har i sin foreløpige rapport om flysikkerheten i Norge pekt på tre viktige områder hvor Luftfartstilsynet i dag ikke er i stand til å gjøre tilfredsstillende arbeid. Innenfor områdene luftdyktighet og helikopter har vi allerede fått fullmakter som gjør at vi nå arbeider med rekruttering av nye medarbeidere. Selv om det vil ta lang tid før nye medarbeidere er i stand til å utøve selvstendig tilsynsarbeid, vil i det minste den konkrete ekspertisen på området komme på plass og de vil kunne virke sammen med andre erfarne inspektører i det direkte tilsynsarbeidet overfor markedet.

Vi har imidlertid ikke vært i stand til å finne

noen løsning innenfor området analyse. Lederstillingen i den seksjonen har nå vært lyst ledig to ganger uten at det har innkommet søknader fra kvalifiserte personer. Vi vil nå be om fullmakt til å utlyse denne stillingen med den samme fleksible ordning som for luftdyktighet og helikopter.

Det vil være ønskelig at departementet også vurderer om vi kan gjøre det tilsvarende med lederstillingen i vedlikeholdsseksjonen og de to ledige inspektørstillingene innenfor allmennflyging. De har vært lyst ledig med tjenestested i Bodø uten at vi har fått kvalifiserte søkere.

Avslutning

Det er viktig å få en rask avklaring i forhold til den oppståtte situasjonen i Luftfartstilsynet. Vi håper derfor på et snarlig svar, og vil ellers stå til departementets disposisjon for ytterligere informasjon når det gjelder de foreslåtte virkemidler og etter behov i arbeidet med meldingen til Stortinget.

Med vennlig hilsen

Per-Arne Skogstad
Luftfartsdirektør

Robert Haast
informasjonsdirektør

Vedlegg 16**Flytting av Luftfartstilsynet – revidert innspill til handlingsplan**

Brev frå Samferdselsdepartementet til Luftfartstilsynet 11. februar 2005

Vi viser til Luftfartstilsynets brev av 14. januar 2005. Brevet var et svar på Samferdselsdepartementets brev av 4. januar d.å., der departementet ba om et innspill til en handlingsplan for en raskest mulig flytting av Luftfartstilsynet til Bodø.

Luftfartstilsynet har fått ny ledelse. Departementet finner det derfor naturlig å be Luftfartstilsynet om å revidere innspillet til handlingsplan. Formålet med handlingsplanen er fortsatt å sikre en raskest mulig flytting av Luftfartstilsynet til Bodø i tråd med Stortingets vedtak.

Til grunn for planen skal det ligge en forutsetning om at Luftfartstilsynet skal fungere mest mulig tilfredsstillende både på kort og lang sikt, slik at tilsynets arbeid med å bedre flysikkerheten i Norge kan holde fram. Departementet viser i denne sammenhengen til den foreløpige rapporten fra Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane av 6. januar 2005.

Samferdselsdepartementet ber om at Luftfartstilsynets innspill også gir en beskrivelse av økonomiske og administrative konsekvenser av handlingsplanen.

I arbeidet med handlingsplanen bes Luftfartstilsynet spesielt om å vurdere følgende punkter for å bedre rekrutteringen til Bodø:

1. Insentiver for dagens ansatte i Oslo for å bli med til Bodø, herunder pendlerordninger og muligheter for hjemmekontor, fleksible arbeidstidsordninger m.v.

2. Lønnsforholdene for Bodø-ansatte
3. Mer aktivt direkte søk etter aktuelle kandidater i luftfartsmiljøene som for tiden reduserer bemanningen.
4. Kompetansekravene til søkerne, herunder vurdere forholdet mellom «skal-krav» og «bør-krav».
5. Vurdering av ulike opplæringstiltak for medarbeidere som ikke tilfredsstiller kvalifikasjonskravene.

Luftfartstilsynet står selvsagt fritt til selv å foreslå tiltak som ikke er nevnt over.

I brevet av 14. januar ber Luftfartstilsynet om fullmakt til å lyse ut fire stillinger med mulighet for Oslo som permanent arbeidssted. Samferdselsdepartementet ber om at Luftfartstilsynet foretar en fornyet vurdering også av denne forespørselen.

Av hensyn til den videre saksbehandlingen ber Samferdselsdepartementet om en tilbakemelding innen 4. mars 2005.

Med hilsen

Ottar Ostnes e.f.

Per Kolstad

Kopi til:
Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane

Vedlegg 17

Reviderte tiltak ved flytting av Luftfartstilsynet

Brev frå Luftfartstilsynet til Samferdselsdepartementet 2. mars 2005

Vi viser til Samferdselsdepartementets brev av 11. februar 2005 vedrørende revidering av innspill til handlingsplan og virkemidler for en raskest mulig flytting av Luftfartstilsynet til Bodø.

Revidert innspill og handlingsplan kan deles i tre elementer:

1. Tiltak for å øke rekrutteringen i Bodø
2. Tiltak for å beholde Luftfartstilsynets Osloansatte så lenge som mulig
3. Tiltak for å oppmuntre Osloansatte til å flytte til Bodø.

Tiltak for å øke rekrutteringen i Bodø

Luftfartstilsynet vil på en bedre og mer synlig måte profilere «Nye LT» i Bodø, og tydeligere få frem at Luftfartstilsynet fortsatt er en attraktiv og moderne arbeidsplass, også med ny lokalisering i Bodø.

Luftfartstilsynet foretar nå en ny vurdering av skal/bør-krav, kombinert med kompensierende tiltak der hvor potensielle kandidater vil være aktuelle etter tilpasning, det være seg kompetansemessig eller erfaringsmessig.

Luftfartstilsynet vil i større grad enn tidligere søke direkte etter aktuelle kandidater og vil benytte den fleksibiliteten som statens lønssystem gir. Dette kan innebære individuell differensiering for stillinger og stillingsgrupper som er særlig krevende å rekruttere.

Utdannelsesprogrammene for nyansatte vil bli intensivert, og effektive utdannelsetilbud utenfor Norge vil bli også benyttet.

Luftfartstilsynet har hittil ansatt 20 personer i Bodø, og lyser i disse dager ut ytterligere 15 stillinger med tiltredelse i september. Ytterligere rekruttering vil bli gjennomført fortløpende, enten for enkeltstillinger eller for grupper av stillinger, og vi forventer en forholdsvis hurtig økning i antall ansatte i Bodø.

Luftfartstilsynet vil ha ca 90 arbeidsplasser tilgjengelige i lokalene på Bodø Lufthavn innen 1. september 2005.

Tiltak for å beholde Osloansatte så lenge som mulig

Det er i denne sammenheng avgjørende å skape så stor trygghet for ansatte i Oslo, slik at vi ikke opplever en avskalling av virksomhetskritisk personell som er større enn det den nye organisasjonen i Bodø er i stand til å bygge opp. I en overgangsfase vil det derfor være aktuelt med en viss dobbeltbemanning innenfor de virksomhetskritiske områdene.

Som Samferdselsdepartementet er kjent med, er det inngått avtaler med den enkelte medarbeider for å sikre størst mulig trygghet for den enkelte, og samtidig gi Luftfartstilsynet forutsigbarhet i den gjeldende situasjonen. «Stay on board»- bonuser og hjelp til omstilling til nytt yrke er virkemidler som er regulert i disse kontraktene.

Luftfartstilsynet vil vurdere å benytte ytterligere virkemidler der hvor det er behov for dette for å beholde særlig kvalifiserte medarbeidere lenger. Dette vil være tiltak som vil komme i tillegg til de allerede avtalte virkemidlene. Dette kan være fleksibelt arbeidssted, utvidet pendling og lignende.

Tiltak for å oppmuntre Osloansatte til å flytte til Bodø

Få medarbeidere har hittil uttrykt ønske om å flytte til Bodø. Luftfartstilsynet vil etablere virkemidler for å forsøke å gjøre flytting mer attraktivt for den enkelte. Aktuelle virkemidler kan være ytterligere flyttebonus, større dekning av kostnader enn det som er utgangspunktet lagt opp til i statens standardvirkemidler, og muligheter for fleksibelt arbeidssted gjennom pendling i en overgangsperiode.

Luftfartstilsynet vil også forsøke å finne løsninger slik at 60+ gruppen vil kunne finne det attraktivt å arbeide i Bodø, enten i perioder eller permanent. Fleksibel pendling vil være et aktuelt virkemiddel i denne sammenheng.

Det vil ikke bli lagt opp til at flere stillinger, enn de som allerede er besluttet, lyses ut med permanent tilholdssted i Oslo.

Økonomiske og administrative konsekvenser av tiltakene

Det er vanskelig å estimere eksakt behov for ytterligere virkemidler og det er dermed vanskelig å si noe nøyaktig om de økonomiske konsekvensene av dette. Luftfartstilsynet forutsetter imidlertid at Samferdselsdepartementet gjør de prinsipielle avklaringene med moderniseringsdepartementet. Det er særlig bruk av virkemidler som går utover de ordinære virkemidlene som stilles til rådighet for statsetater i omstilling som må avklares. Luftfartstilsynet vil selv søke avklaring mot skatte- og avgiftsmyndigheter der hvor dette er relevant.

Luftfartstilsynet vil også snarest etablere en fast, stedlig ledelse i Bodø. Innretningen av en slik ledelse er enda ikke besluttet, men Luftfartstilsynet vurderer det som et viktig virkemiddel for å gjennomføre flyttingen som planlagt.

Konklusjon

Det er Luftfartstilsynets oppfatning at vi med fornuftig bruk av virkemidler, slik som det er skissert vil ha Luftfartstilsynet operativt i Bodø tidlig i 2007.

Ingen ytterligere stillinger vil bli utlyst med arbeidssted i Oslo.

Det vil i perioden frem til midten av 2007 være nødvendig med en del dobbelbemanning grunnet opplæring.

Det vil i en viss periode etter at tilsynet er operativt i Bodø også være nødvendig å benytte fleksibel pendling for et begrenset antall personer innenfor virksomhetskritiske områder. Slike ordninger vil bli avviklet gradvis over tid.

Med vennlig hilsen

Otto Lagarhus
Luftfartsdirektør

Geir Miskov
Luftfartsrådgiver
