



Samferdselsdepartementet



Postboks 60  
2061 Gardermoen



[nfo@nfo.no](mailto:nfo@nfo.no)



+47 906 07 302



[www.nfo.no](http://www.nfo.no)

Deres ref.:

Vår ref.: 18/22

Dato: 14.08.2020

## Innledningsvis vil vi påpeke **forskjellen på en autorisert flytekniker og en flymekaniker.**

**Alt vedlikehold som er utført på fly må ha en sertifisering før flyvning.** Denne sertifiseringen kalles CRS (Certificate of Release to Service). Flyoperatøren (flyselskapene) kan ikke utstede CRS for flyene sine. Dette kan kun utstedes av en **flytekniker** med flyvedlikeholdslisens og *typerating* på vegne av en godkjent vedlikeholdsorganisasjon.

Alle flyteknikere har en AML (Aircraft Maintenance License) utstedt av Luftfartstilsynet. Innehavere av AML har en grunnutdanning som reguleres av felleseuropeiske regler. I tillegg til AML, må flyteknikeren ha *typerating* for hver enkelt flytype flyteknikeren *skal sertifisere vedlikehold på*. For å få typerating kreves det etterutdanning, og for å opprettholde en aktiv typerating kreves det kontinuerlig erfaring og kontinuerlig trening. Om for eksempel flyteknikeren *bare* har *typerating* for Boeing 737NG, kan han/hun bare gi CRS for denne flytypen.

For å bli flymekaniker er det *ikke* formelle krav. Kompetansen fagarbeider, som er en særnorsk ordning, faller i denne sammenheng inn i boksen flymekaniker. Som flymekaniker kan man ikke utstede CRS for fly. Man har derfor ikke samme rettigheter, og det stilles ikke samme krav som for flyteknikere.

## 2.1 Utvalgets sammensetning og mandat

Norsk Flyteknikerorganisasjon setter spørsmålstegn ved sammensetningen av arbeidsgruppen. Flyteknikere er ikke representert i arbeidsgruppen og NFO skulle gjerne vært mer involvert i utformingen av denne rapporten. Den eneste muligheten vi hadde for innspill var møtet 22. januar 2019, og et møte med Oslo MET. Vi fikk også kun noen få dager til å lese igjennom rapporten for korrektur.

## 3.10 Utviklingen framover

Det er pr. i dag **mangel på flyteknikere** og tall fra Boeing sier det behøves 137000 nye flyteknikere i Europa innen år 2038. Utsetting av tyngre vedlikehold har gjort det vanskelig å utdanne nye flyteknikere og det virker som flyselskapene i Skandinavia i lengre tid har gitt opp faggruppen. Nå er betingelsene i Skandinavia blitt lite attraktive i forhold andre land slik at det blir vanskeligere å leie inn flyteknikere fra resten av Europa.

40% av NFOs medlemsmasse i dag fyller 62 år i 2025 og vi opplever også at flere av de unge ikke blir i bransjen.

Ved tildeling av Postflygning og Ambulansefly ble det ikke fremmet krav om lærlinger i bedriften. Det er viktig med tanke på rekrutteringen til en hardt presset bransje.



Elevene som kommer til skolene har for lave snittkarakterer. Minimum 4 eller 75% iht EASA AML for å kunne gå opp til sertifisering som flytekniker.

Flyvedlikeholdsbransjen sliter med å holde på folk. Det er **høy turnover** blant ungt personell, og et **høyt antall innleid personell** fra utlandet. Utenlandske flyteknikere som blir ansatt i norske selskap har en tendens til å *dra hjem igjen* når de får sertifikatene de er ute etter. Flyteknikeryrket i Norge er lite attraktivt, med dårlige lønnsvilkår sett i forhold til ansvar og arbeidsforhold. Flyindustrien i Norge prøver å løse problemene med å skaffe kvalifisert arbeidskraft med å stille **lavere krav** til teknisk personell. Mange melder om at de ikke har tid til å gi lærlingene god nok oppfølging, de vil helst slippe den tilleggsbelastningen.

Dette har resultert i at OSM aviation nå starter lærlingebedrift i utlandet. Den informasjonen vi har fått om lærlingeordningen, vil de få god opplæring i tyngre vedlikehold som igjen gir et godt grunnlag fram mot flytekniker.

### 6.3.2 Lønnsnivå og pensjonsordninger

I statistikken som det vises til i rapporten er ikke flyteknikere representert som en egen yrkesgruppe, men er slått sammen med flymekanikere. Dette er fordi selskapene ikke er konsekvent på å rapportere lønnen til flyteknikere som en egen gruppe. Påstanden på avsnitt 6.3.2 er derfor misvisende, da det ikke kan leses at lønnsutviklingen til flyteknikere ligger sammen med industrien. Hvis man likevel skal bruke statistikken for "flyteknikere og -mekanikere" ser man fra figur 6.1 at gapet mellom industrien og flyteknikere/mekanikere blir større og større. Kompetansen til flyteknikere er ettertraktet i andre industrien, så at det er uheldig at lønnsutviklingen henger etter. Lønnsutviklingen i luftfartsbransjen har dessverre blitt sånn at det har blitt dannet et A- og et B-lag. Som helikoptertechniker kan du lett tjene 20-40 prosent mer enn hva du kan klare som flytekniker.

### 6.3.5 Arbeidstid – skift eller ordinær arbeidstid – balanse mellom jobb og fritid

**Arbeidstid.** På grunn av innsparinger og presset økonomi er mye tungt og **sikkerhetskritisk vedlikehold utført natt**, det vil si mellom 2100 og 0700. Det er utstrakt bruk av **ulovlig overtid**. Bedriftene skylder på at AOG-situasjoner (når flyene står på bakken på grunn av teknisk svikt) må løses hurtig for å spare penger, og at vi da ikke kan ta hensyn til arbeidsmiljøloven – de mener stort sett all overtid i flyvedlikeholdsindustrien er uforutsett overtid, selv om dette skjer ukentlig, og av og til daglig. Man kan nesten si at bedriftene **planlegger med utstrakt overtidsbruk**. Når flyteknikeren jobber overtid kan arbeidet ofte gå langt utover nattetide for å få flyene til å gå på morgenen. I tillegg kan arbeidsforholdene i disse AOG-situasjonene være svært dårlige og flyteknikerne blir overlatt til seg selv – dårlig vær uten mulighet til å bruke hangar, uten mulighet for å skaffe seg mat på stengte flyplasser om natten og psykisk press for å gjøre ferdig jobben. Selv om noe av dette kanskje er en del av det en flytekniker må regne med som en del av hverdagen, **blir fatigue sjeldent hensyntatt** når det gjelder overtidsbruk. Det er en kjennsgjæring at det er mer krevende å jobbe natt- enn dagskift og en flytekniker med fatigue fører til en **lavere sikkerhetsbarriere** i flyindustrien.

Det er vanlig blant flyteknikerens skiftplaner å jobbe halvparten av helgene, men noen har lange vakter på inntil 12,5 timer, springskift kombinasjoner for å redusere fra tre til to av fem helger.



### 6.3.7 Fysisk og psykisk belastning, sykefravær, 'not fit for flight' og jobbsikkerhet

I en undersøkelse utført av NFO blant flyteknikere som går helkontinuerlig skift på Gardermoen svarte 47% at de har opplevd uhell, ulykke eller nesten uhell i arbeidstiden, eller like etter arbeidstid som de mener skyldes redusert årvåkenhet. I tillegg svarte 85% at de regelmessig er så trette i arbeidstiden at de føler behov for å sove eller faktisk sovner på jobb. Vi vil gjerne vise til ICAOs retningslinjer for fatigue blant vedlikeholdspersonell (Appendix H chapter 3).

I år kom det en forskrift til luftfartsloven som sier at flyteknikeren har plikt til å frastå fra å jobbe med flyvedlikehold ved tretthet eller lignende årsak som gjør vedkommende uskikket til å utføre tjenesten på en betryggende måte. (Tilsvarende Not Fit For Flight).

## 7.2 Utvikling i flysikkerheten

**Flysikkerhet.** Outsourcing av det tyngre flyvedlikeholdet har, etter NFO sin erfaring ført til redusert teknisk standard på flyene, dette kommer også på grunn av bestillingen fra norske operatører som ønsker å maksimere besparelsen når de flagger ut vedlikeholdet. NFO erfarer at flyene kommer tilbake til Norge med stort behov for feilretting og noen ganger med så **alvorlige feil** slik at flyene blir fløyet hjem (position flight) **uten å være luftdyktige**.

**Wet lease.** Utenlandske driftsmodeller gjør det umulig for skandinaviske vedlikeholdsselskaper å konkurrere. Norske myndigheter – arbeidstilsynet og luftfartstilsynet – har **ikke kontroll** på hvordan utenlandske vedlikeholdsorganisasjoner opererer i Norge fordi fokuset og regelverket ved bruk av wetlease kun omhandler operatøren. Eksempelvis var ikke Luftfartstilsynet klar over at det utenlandske vedlikeholdsselskapet Samco opererte i Norge. NFO har ingen oversikt over arbeidsforholdene til flyteknisk personell på postflyene i Norge og mistenker samtidig at tilsynsmyndighetene i Norge heller ikke har oversikt.

### 7.4.2 Europa – grensen mot det nasjonale

Rapporten inneholder følgende mangel om opprettelsen av EASA:

“Fra starten av tok EASA over oppgaven som myndighet for sertifisering av luftfartøyer og produkter og utstyr som er konstruert og produsert av foretak i medlemsstatene.”

Det er riktig at design og produksjon – initial luftdyktighet – ble lagt under EASA, men samtidig ble også kontinuerlig luftdyktighet for alle fly som er registrert i et EASA-medlemsland underlagt EASA sitt regelverk som det enkelte medlemsland forvalter. Det ble opprettet et felles europeisk “Aircraft Maintenance License” for flyteknikere. Dette var en avtale som ble inngått for at fabrikanter som Airbus skulle få tilgang til markedet med en felles standard og at flyteknikersertifikater ble obligatorisk og standardisert. Opprettelsen av EASA og et felles flyteknikersertifikat gjorde at operatører kunne fly hvor de ville og motta teknisk hjelp over hele verden uten å måtte bruke sin egen organisasjon eller en de hadde kjennskap om og forhåndsgodkjent.

Ved dette skiftet måtte Norge oppgi sin ordning med nasjonalt sertifikat for flyteknikere etter ICAO standarder. NFO er sterkt bekymret på grunn av bekreftede rapporter på **juks og svindel** med EASA sin sertifikatordning for flyteknikere og mangel på standardisering innen Europa.

Finansiering av EASA og luftfartstilsyn i andre medlemsstater.

NFO har gjennom vår internasjonale tilslutning Aircraft Engineers International (AEI) i lengre tid erfart at EASA, samt luftfartstilsyn i europeiske land har for sterk tilknytning, og avhengighet til de største



kommerielle aktørene og dermed ikke fører reelt tilsyn over luftfarten. Dette har under koronakrisen blitt veldig synlig da finansieringen av EASA svikter og vi får beskjed at de er tvunget til å godta «sub-optimal» løsninger innen sitt regelverk på grunn av manglende finansiering.

Det europeiske systemet, som det norske Luftfartstilsynet er en del av igjennom EASA, har vist manglende evne til standardisering og baserer seg på selvrappotering uten at luftfartstilsynene har hjemmel til effektivt å kunne håndheve regelverket de selv har laget, og er satt til å håndheve. Etter NFO sin erfaring baserer systemet seg på at så lenge det ikke skjer alvorlige ulykker er det ikke «nødvendig» å følge det felles lovverk som er etablert i Europa.

## 7.6.5 Arbeidstakerorganisasjonene

NFO jobber aktivt med flysikkerhetsspørsmål gjennom et dedikert teknisk utvalg og har samarbeid med Luftfartstilsynet. NFO er medlem av Aircraft Engineers International (AEI) og er derigjennom representert hos EASA hvor NFO og europeiske søsterorganisasjoner bidrar med kompetanse og personer til arbeidsgrupper.

## 7.6.6 Trepertssamarbeid

NFO opplever at NHO og flyselskapene **ikke er interessert** i trepartssamarbeid om flysikkerhet, men isteden ønsker å tvinge igjennom sine løsninger uten å drøfte dette med tillitsvalgte. NFO sine medlemmer frykter for sine arbeidsplasser og represalier hvis de belyser svikt i rutiner og brudd på regelverk.

## Kommentarer til AFI Rapport 2019: Lønn og arbeidsforhold i norsk luftfart – En kartlegging. Arbeidsforskningsinstituttet, av Underthun, A. og M.H. Ingelsrud:

Side 7, andre avsnitt: “Flyteknikere og administrativt personell har en overvekt av ansatte mellom 45-65 år.” Årsaken er nedleggelse av tungt vedlikehold, først Braathens så kom SAS og tungt vedlikehold med reduksjoner fra 2000 tallet og til slutt nedleggelse. Her ble de eldre flyteknikerne spart i oppsigelsesrundene, og de unge måtte finne seg annet arbeid. Dette gjør yrkesgruppen spesielt sårbare framover i tid. Ca 40% av medlemmene våre når – eller er passert – 62 år i 2025.

Side 28, siste avsnitt: “Det er få ansatte gjennom andre underleverandører. Bruken av bemanningsbyrå virker for eksempel begrenset”. Teknisk er glemt i dette avsnittet. Pga mangel på rekruttering og tilgang på sertifiserte flyteknikere i Norge, har Norwegian som et eksempel konstant innleie på 20-30 personer hele året. Egen bemanning 130 + innleie. De må øke innleie på sommeren for å kunne avvikle ferie, dette gjelder også SAS på Gardermoen. Widerøe leier også inn personell på flere baser. Babcock som betjener ambulanseflyene har en stor grad av innleie fram til de greier å etablere basen i Tromsø 2021. Mangel på personell ble veldig tydelig her, den viste også kultur og språkbarrierer ved bruk av utenlandsk arbeidskraft.

Side 38, sjette avsnitt: Teksten er bra, men vi vil gjerne presisere følgende. Den store utflaggingen av det tyngre vedlikeholdet har medført at tyngre og kompliserte oppgaver er flyttet til natt. Nattarbeid har økt betydelig, jul, nyttår og andre helligdager er nå brukt til flyvedlikehold. Hele 13% jobber kun nattevakter. Høyt overtidstall, mange ganger over det lovlige, gir også et inntrykk av høye lønninger i bransjen når statistikken blir lagt fram. Man jobber julaften eller nyttårsaften, mye av forskjøvet tid og overtid går på natt med de tillegg dette gir. NFO har lenge ønsket å dreie nattarbeidet til enda kortere ukentlig arbeidstid på grunn av fatigue under og etter endt vakt. Skifttillegget regnes ut ifra





85% av lønnen. 15% av lønnen kalles akkordavsavn, og utbetales for at flyteknikeren skal jobbe likt som ved akkord.

Side 41, første avsnitt: : Skrivefeil i andre setning, "Blant flyteknikerne (**skal stå flymekanikere**) er det også en overvekt av ansatte som sjelden eller aldri jobber nattevakter."

Side 71, første avsnitt; Kommentar, hvorfor er det ikke brukt tid på å hente inn tall fra utlandet for lønns og arbeidsvilkår for flyteknikere.

MVH  
Andreas Sundt  
Leder, NFO sentralt



Norsk Flytekniker Organisasjon  
Postboks 60  
2061 Gardermoen



Cargobygget, OSL  
Edvard Griegs veg 6  
2060 Gardermoen



Nordea-NO  
Kontonr: 6223 05 07339  
Org.nr: 985 615 713