

**Sammendrag:**

# **Flysikkerhet i Norge**

## **Resultater fra en spørreundersøkelse til ansatte i norsk luftfart**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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