

METODERAPPORT



TRØBBEL I TÅRNET

Ulovlig lønnskamp, millionlønninger og
mangelfull ferieplanlegging

NRK Dagsrevyen 2012

1. Journalister

Peter Svaar, NRK
Øyvind Bye Skille, NRK.no

2. Tittel

«Trøbbel i tårnet»

3. Publisert

TV:

Dagsrevyen 08.09.12 «40 av 65 fikk fri - èn flygeleder på jobb i Juli»
Dagsrevyen 24.09.12 «Åge Røde trekkes for arbeidsretten»
Dagsrevyen 27.09.12 «Flygeledere tjener 1.8 millioner kroner i året»
Dagsrevyen 28.09.12 «Flysikringsdirektøren går av»

NRK.no:

08.09.12 «Avinor ga 40 av 65 flygeledere fri – verst på forsinkelser i Europa»
<http://www.nrk.no/nyheter/norge/1.8315212>

08.09.12 «Én flygeleder på jobb»
<http://www.nrk.no/nyheter/norge/1.8315079>

09.09.12 «Europa påvirket av Avinors flygelederproblemer»
<http://www.nrk.no/nyheter/norge/1.8315486>

09.09.12 «Krever Avinor for 100 000 000 kr»
<http://www.nrk.no/nyheter/norge/1.8315896>

24.09.12 «Han får skylda for sommerens flykaos»
<http://www.nrk.no/okonomi/far-skylda-for-flykaos-1.8333894>

27.09.12 «Flere flygeledere tjener over 1.8 millioner kroner i året»
<http://www.nrk.no/nyheter/norge/1.8338754>

28.09.12 «Flysikringsdirektøren slutter»
<http://www.nrk.no/nyheter/norge/1.8339614>

24.10.12 «Røde nektet å stoppe kritikk av eget forbund»
<http://www.nrk.no/nyheter/norge/1.8370769>

4. Adresse

NRK Dagsrevyen, 0340 Oslo

5. Kontaktpersoner

Peter Svaar, NRK Nyheter, tlf. 9163 9903 / epost peter.svaar@nrk.no

6. Innledning

Sommeren 2012 var Oslo lufthavn Gardermoen Europas mest forsinkede flyplass. Enkelte dager i juli hadde nærmere 60 % av ankomstene på OSL avvik. Begrunnelsen som ble gitt fra Avinor var «flygeledermangel». Flyselskapene SAS og Norwegian har senere estimert sine tap som følge av disse forsinkelsene til om lag 100 millioner kroner. Vi ønsket i utgangspunktet å finne ut hvordan Avinor hadde havnet i en situasjon med så prekær flygeledermangel i en måned hvor mange skal reise på ferie. Hvordan var flygeledervirksomheten på Gardermoen organisert, og hvordan så egentlig vaktlistene ut? Etter hvert som vi fikk større innsyn i både vaktlister og i flygeledermiljøet, fant vi imidlertid flere andre nyhets saker. Vi fikk tilgang til eposter som avdekket en bitter lønnskamp, sterk strid internt i flygeledermiljøet, og oppfordringer til ulovlige aksjoner. Gjennom bruk av offentlighetsloven fikk vi innsyn i bruttolønnsstall for alle flygeledere på Østlandet, og kunne fortelle hvordan de best betalte tjener nær 2 millioner kroner i året, med kun toårig utdanning. Høsten 2012 ble tillitsvalgt i tårnet på Gardermoen, Åge Røde, fradømt sitt verv som tillitsvalgt av arbeidsretten. Man fant bevis at Røde hadde oppfordret til ulovlige aksjoner, og gjennom dette bidratt til flyforsinkelsene.

7. Bakgrunn

Torsdag den 12. juli i år stod Gardermoen nærmest stille. Tusenvis av passasjerer sov på koffertene i avgangshallen mens de ventet på fly som ikke kom. Det forbløffet oss hvordan et statlig monopol som Avinor kunne løse oppgavene sine så dårlig. Hvordan kunne en så viktig del av samfunnets infrastruktur operere med så store avvik? Og hva lå egentlig bak forklaringen om «flygeledermangel»?

Denne dagen stilte vi oss et enkelt spørsmål: Hvordan ser vaktlistene i tårnet på Gardermoen ut? Hvor mange har Avinor sendt på ferie mens trafikken står stille? Hvor mange har fått permisjon?

Dokumentasjonen vi etter hvert fikk, gjennom bruk av offentlighetsloven, og gjennom eget kildearbeid, avdekket store mangler i Avinors ferieplanlegging. Men den avdekket også påstander om manipulering av vaktlistene fra flygeledernes tillitsvalgte. Gjennom tilgang til en omfattende intern epostutveksling fikk vi innsyn i en opprivende strid mellom miljøet i tårnet på Gardermoen og Norsk Flygelederforbund (NFF) sentralt, knyttet til fordelingen av potten i årets tariffoppgjør. Vi kunne gjennom dokumentinnsyn i flygeledernes bruttolønnsutbetalinger påvise hvordan flere flygeledere ved Røyken kontrollsentral hadde en årslønn på over 1.8 millioner kroner, etter 2 års utdanning. Striden rundt flykaoset kulminerte i en arbeidsrettssak i oktober 2012, hvor den tillitsvalgte i tårnet på Gardermoen, Åge Røde, ble fradømt sitt tillitsmannsverv for en periode på 2 år.

8. Arbeidet med vaktlistene

8.1 Innsyn

Vår undring over forsinkelsene på Gardermoen den **12. juli** fikk oss til å sende en innsynsbegjæring til Avinor. Vi ba kort og godt om innsyn i alle bemannings- og ferielister for alle ansatte ved Røyken og Gardermoen kontrollsentraler for perioden April-September 2012. (Vedlegg 1) Begjæringen avslås den **17. juli** av Avinor under henvisning til at vaktlistene er «saksinterne dokument».

Vi klager på avslaget til Samferdselsdepartementet den **18. juli**, og argumenterer for at vi mener det foreligger særlig sterke grunner til å utvise meroffentlighet. (Vedlegg 2) Samferdselsdepartementet tar seg god tid, og vi purrer flere ganger. Den 28. august får vi telefon fra statssekretær Lahnstein i Samferdselsdepartementet. Vi forstår det slik at innsynsbegjæringen er behandlet av politisk ledelse, og at det innvilges innsyn med henvisning til vår argumentasjon om særlig sterke meroffentlighetshensyn. Brevet kommer neste dag, datert **29. august**. (Vedlegg 3).

AQ	AR	AS	AT	AU	AV	AW	A
Turnusuke 6 Jul [Uke 28 2012]							
Ma 9	Ti 10	On 11	To 12	Fr 13	Lø 14	Sø 15	Ma
A	A	A	A	A	X	O	A
A	A	A	A	A	X	O	A
A	A	A	A	A	X	O	A
X	A	A	O	E3	F3	E1	F

Figur 1: Utdrag fra vaktlisten til Avinor for uke 28

8.2 Bearbeidelsen

Vi satt nå med et enormt datamateriale: Vaktlister for tre enheter med til sammen 160 ansatte fordelt over en periode på et halvt år. (Vedlegg 4) De tre enhetene er Gardermoen Tower (GM TWR), og Oslo APP og Oslo ACC, begge på Røyken. ACC forvalter luftrommet inkludert overflygninger over østlandsområdet, mens APP tar flyene ned fra noe under marsjhøyde og frem til de er 6 km fra hovedflyplassen. Der tar GM TWR over. Hvert fly som

skal lande eller lette blir altså håndtert av tre organisatoriske enheter med hver sine flygeledere og hver sine vaktlister.

Vi innså at det var umulig å kartlegge bemanningen på tre enheter over 180 dager. Vi trengte derfor tall som viste hvilke dager forsinkelsene hadde vært størst, for så å kunne koble disse dagene til vaktlistene og se hvordan bemanningen var i de periodene det oppstod forsinkelser.

Vi tok derfor kontakt med Eurocontrol i Brussel som utarbeider avviksstatistikk for det europeiske luftrommet, og fikk etter hvert en detaljert avviksstatistikk for luftrommet rundt Oslo for juli måned. (Vedlegg 5) Gjennom å bearbeide dataene i Excel, satt vi med en sortert liste over de datoer som hadde størst antall avviksminutter.

Det viste seg raskt at **uke 28** skilte seg ut, med både 9., 11., 12. og 13. juli blant de verste dagene. Dermed visste vi hvor vi skulle lete, og kunne gå detaljert inn i vaktlistene for blant annet disse datoene.

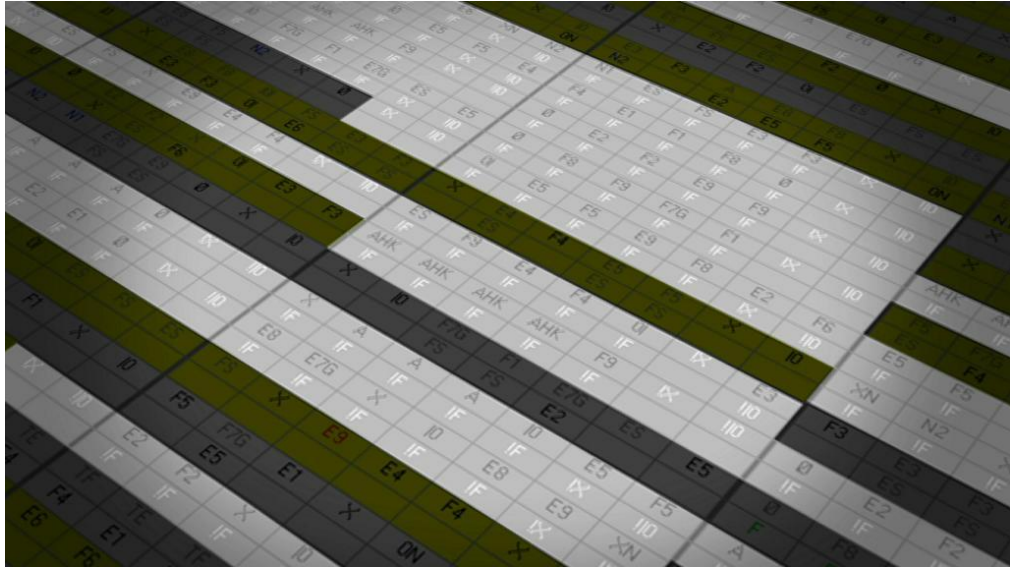
Avinors informasjonsrådgivere tilbød oss nå et møte for å sikre at vi hadde en «omforent» forståelse av hvordan vaktlistene skulle tolkes. Det takket vi ja til, og møtet ble holdt på Avinors kontor i Bjørvika i begynnelsen av september. Avinor stilte her med både turnusplanlegger for enhetene på Østlandet, Tone Simonsen, og leder for fagavdelingen for Network Management, Jan Gunnar Pedersen. Vi foreholdt dem våre viktigste funn, og sikret at de var enig i måten vi hadde talt vakter på for de ulike dagene.

Vi så raskt to hovedkonklusjoner: for det første hadde Avinor gitt et oppsiktsvekkende stort antall flygeledere feriefri i juli. På det meste var 40 av 65 flygeledere ved Oslo APP ute i ferie i juli, samtidig som flytrafikken stoppet nesten helt opp.

For det andre, viste det seg at på en bestemt lørdag, 21. juli, var det bare satt opp én flygeleder på morgenvakt på APP. Kombinasjonen av høyt feriefravær og noen akutte sykdomsforfall gjorde at det bare var én person som kontrollerte deler av inn- og utflygningen til hovedstaden denne morgenen.

8.3 Publisering

Å gjøre et Excel-ark med vaktlister om til forståelig TV var også en krevende oppgave. Her gjorde NRKs nyhetsgrafikere en stor jobb gjennom å visualisere regnearket i en 3D-modell som vi så kunne «fly» gjennom. Dermed kunne vi visuelt illustrere både det store fraværet og den ene personen på morgenvakt 21. juli på en lettfattelig måte.



Figur 2: Vår visualisering av feriefri blant flygelederne sommeren 2012

Vi gjorde videre avtale om intervju med Avinor. Konsernsjef Dag Falk-Petersen nektet å stille. Han sendte isteden sin flysikringsdirektør Knut Skaar. Vi intervjuet også flygesjefen i Norwegian om situasjonen som hadde oppstått morgenen den 21. juli.

Den første saken med utgangspunkt i vaktlistene ble publisert lørdag 8. september i Lørdagsrevyen. Vi publiserte også flere saker på basis av vaktlistene på NRK.no samme dag.

Knut Skaar trakk seg fra sin stilling en måned etter oppslaget.

9. Arbeidskonflikt, eller dårlig planlegging?

Flere vi snakket med i miljøet hevdet overfor oss at det var mer enn dårlig planlegging som var årsak til forsinkelsene. Vi hørte rykter om en opphetet strid rundt årets hovedtariffoppgjør, der deler av flygeledermiljøet på Gardermoen ønsket å bryte ut av NFF og starte egen fagforening i sterk misnøye med fordelingen av potten i oppjøret. Gjennom utstrakt kontakt i miljøet og et omfattende kildearbeid fikk vi til slutt tilgang på bortimot hele vårens epostutveksling internt i NFF og mellom flygeledere på Gardermoen og Avinor. Avinor reagerte ved å gå på jakt etter kilden vår. Avinors IT-avdeling ble satt til å finne den eller de som hadde videresendt eposter til oss. Konsernsjef Dag Falk-Petersen ba også gjentatte ganger om å få vite hvem som var kilde. De flere hundre interne eposter vi fikk tilgang til som utgjorde over 20 Megabyte tegnet et helt annet bilde av sommeren enn det som til da var offentlig kjent, og innholdet i epostene var ødeleggende både for Avinor og for NFF.

Her så vi en skittentøyvask mellom klubblederen på Gardermoen – Åge Røde – og sin egen fagforeningsledelse, samt tillitsvalgte andre steder i landet – som Røde omtalte som «gratispassasjerene». Vi så detaljene i de anklagene Avinor rettet mot Røde, og de brev Røde hadde sendt både til ledelsen i Avinor og til egen forbundsledelse. Avinor ville stevne Røde for arbeidsretten for oppfordring til ulovlige aksjoner. Samtlige eposter som ble publisert, ble gjennomgått grundig for å forsikre oss om at de var autentiske og gjengitt korrekt. Vi hadde direkte kontakt med avsender og/eller mottaker av alle publiserte eposter.

Fordi vi satt med så mye dokumentasjon, kunne vi stille svært detaljerte spørsmål til arbeidsgiversiden, dvs. Spekter som førte saken på vegne av Avinor. Avinor selv nektet å svare. Spekter ved Lars Haukaas ble, på grunn av vår detaljkunnskap om sakskomplekset, nødt til å svare på langt mer enn han i utgangspunktet ønsket. Vi tok også kontakt med Åge Røde, som på grunn av den omfattende dokumentasjon vi allerede satt med – bl.a et tyvetalls av hans egne eposter - valgte å stille opp til intervju for å få frem sin versjon. Vi hadde uansett nok dokumentasjon før intervjuet til å fortelle historien, men at han valgte å stille opp gjorde bidro naturligvis til en mye bedre fjernsynsfortelling. Vi fikk det første intervjuet han ga i sakens anledning.



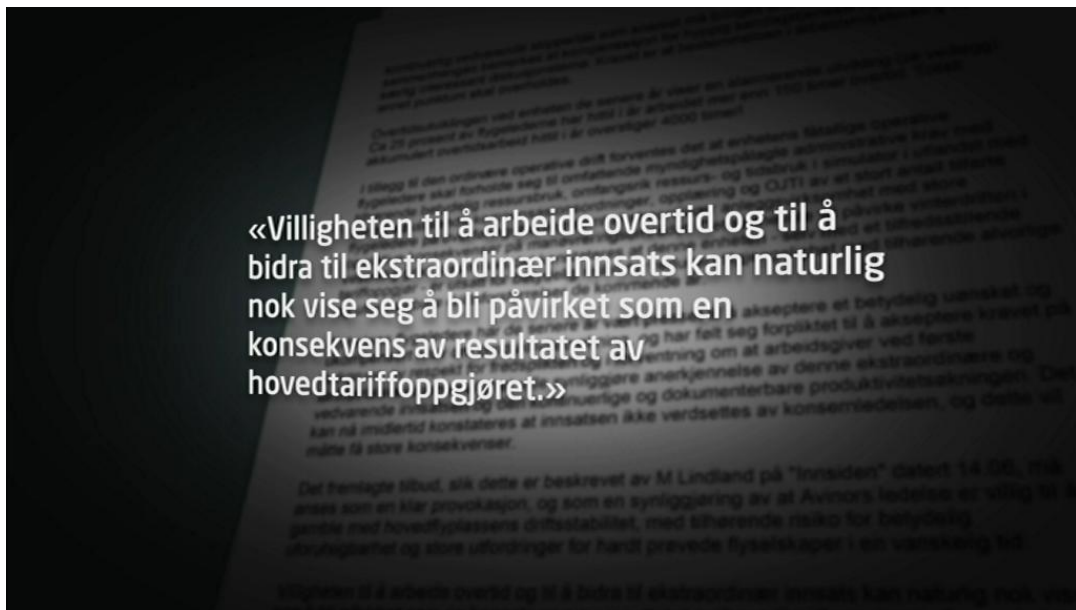
Figur 3: Åge Røde, intervjuet i september 2012

Gjennom innsyn i både den interne epostutvekslingen og Spekters stevning kunne vi fortelle om to av de vesentligste ankepunktene mot Røde.

- 1) Rødes epost til konsernledelsen i Avinor 16. juni i år, sendt helt utenom egen forening og tjenestevei, to uker før meklings hos riksmeklingsmannen. Vi satt med kopi av eposten. Her skriver Røde det Arbeidsretten noen måneder senere skal tolke som en trussel: «villigheten til å arbeide overtid og til å bidra til ekstraordinær innsats kan naturlig nok vise seg å bli påvirket som en konsekvens av hovedtariffoppgjøret.»
- 2) Arbeidsgiversiden beskyldte Røde for å ha «rokkert» folk ut av vaktlistene, særlig i uke 28. Som arbeidsleder i tårnet hadde Røde myndighet til «plukke» folk fra vakter lenger frem i tid, for å løse hull i vaktplanen på kort sikt. På denne måten hevdet arbeidsgiver at Røde hadde plukket folk fra særlig uke 28 og satt dem inn på vakter i mai og juni, for å på den måten bevisst skape en underbemanningssituasjon.

Vi kunne videre fortelle om striden mellom Røde og NFFs sentralstyre i en sak på NRK.no den 24.10, «Røde nektet å stoppe kritikk av eget forbund». Vi kunne også fortelle hvordan Røde tok til orde for en lønnsøkning øremerket flygelederne på Gardermoen

spesielt, som burde være opp til 25 %. Dette på bekostning av flygelederne andre steder i landet. Røde ønsket altså at nesten hele potten fra oppgjøret skulle gå til GM TWR. Dette falt i svært dårlig jord i NFF, som har tillitsvalgte fra samtlige flyplasser i Norge. NFF hevdet hele tiden, og hevder fortsatt, at forholdet til Røde er det beste. De hevder det må være høy takhøyde i en fagforening, og at det er helt vanlig praksis at styret å sender skarpe irettesettelser til lokale tillitsvalgte.



Figur 4: Dagsrevyen kunne vise Rødes eposter i oppslaget 24.09.12

10. Flygeledere med millionlønn

Innsynet i flygeledernes vaktlister ga oss annen vesentlig informasjon: *navnet på samtlige flygeledere på østlandsområdet*. Vi satt nå med 160 navn, og var nysgjerrig på hvor mye flygelederne på Østlandet egentlig tjener. I desember 2011 ble offentlighetsloven endret, slik at bl.a lønns slipper nå kan unntas fra offentlighet. Derimot skal opplysninger om **bruttolønnsutbetalinger** fortsatt være offentlige. Vi ba derfor den **31.08** (Vedlegg 6) Avinor om innsyn i lønns slipper og/eller bruttolønnsutbetalinger for samtlige flygeledere vi hadde navnet på. Innsynsbegjæringen ble senere noe modifisert, i dialog med Avinor, til å gjelde bruttolønnsutbetalinger pr. måned for hele 2011 og til dags dato i 2012. Etter flere uker gikk Avinor med på å sette opp en slik oversikt. (Vedlegg 7)

Innsynet i bruttolønnsutbetalingene gjorde at vi kunne dokumentere hvordan de best betalte flygelederne på Røyken tjente over 1.8 millioner kroner i 2011, og lå an til å tjene over 2 millioner kroner i 2012 dersom man framskrev tallene. På Gardermoen tjente de best betalte flygelederne om lag 1.5 millioner kroner.

Vi publiserte oppslaget om millionlønningene i Dagsrevyen og på NRK.no den 27.09.12.

11. Konsekvenser og oppsummering

Oppslagene våre om Avinor ble bredt sitert, og flysikringsdirektør Knut Skaar trakk seg fra sin stilling om lag en måned etter vårt første oppslag. Han henviste til at han manglet tillit hos flygelederne og at han hadde et medansvar for den dårlige planleggingen av sommertrafikken.

Åge Røde ble i oktober fradømt vervet som tillitsvalgt i Arbeidsretten, uten at vi skal hevde at det hadde noen sammenheng med våre oppslag.

Høyre tok opp Avinors ferieplanlegging i en interpellasjon i Stortinget i slutten av oktober.

For oss har denne saken først og fremst vært en påminnelse om hvordan offentlighetsloven er et mye kraftigere verktøy enn hva mange redaksjoner i sitt daglige virke er klar over. Det aller meste i en offentlig virksomhet kan det søkes innsyn i. Det er irrelevant om opplysningene er ført i en postjournal, så lenge man vet eller kan resonnerer seg frem til at dokumentene man ber om, eksisterer. Gjennom bruk av offentlighetsloven har vi fått en enorm datamengde ut fra Avinor: vaktlister, punktlighetsstatistikk, sykefraværstatistikk, bruttolønnsopplysninger, og overtidsstatistikk.

Gjennom bruk av enkle Excel-verktøy har vi laget tabeller av mye av disse dataene underveis, for å kunne se topper og trender i både lønn, overtid og forsinkelser. Med så store datamengder er det helt avgjørende å systematisere de innsamlede dataene, og her kan Excel være et veldig godt verktøy.

Avslutningsvis gjør vi oppmerksom på at vi på grunn av tidsnød sender denne metoderapporten én dag etter fristen, etter muntlig tilsagn om aksept for dette fra Elisabeth Johansen ved IJ.

Vedlegg:

Vedlegg 1: Vår innsynsbegjæring til Avinor 12.07.12

Vedlegg 2: Vår klage til Samferdselsdepartementet 18.07.12

Vedlegg 3: Samferdselsdepartementets svar 29.08.12

Vedlegg 4: Vaktlister for GM TWR, Oslo APP og Oslo ACC

Vedlegg 5: Avviksstatistikk for luftrommet over Østlandet (såkalt ENGM-O)

Vedlegg 6: Vår begjæring om innsyn i lønnsklipp/bruttolønn for flygeledere 31.08.12

Vedlegg 7: Avinors svar med bruttolønnstall samtlige flygeledere Østlandet

Marienlyst 15.01.2012

Peter Svaar