

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK: LS	FORRE: SBA
17 OKT. 2005	
S.NR.: 04/1949-20	
ARKIVKOD: 744.0	AVSKREVET

Det Kongelige Samferdselsdepartement  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO



Deres referanse:  
04/1949-SBA av 19.08.05

Vår referanse:  
PHR

Sted, dato:  
Bodø, 14.10.2005

### Spesialoppdrag med en generell flysikkerhetsmessig målsetting - Oppfølging av sikkerhetstilrådingene

Vi viser til SD's brev 04/1949- SBA av 19.08.05.

Widerøe's Flyveselskap har med interesse lest rapporten og mener at den i alt vesentlig dekker den delen av selskapets aktivitet som angår flyenes luftdyktighet. Rapporten er videre generell på den måten at tilrådingene gis til aktørene i luftfart uten at det er påpekt konkrete mangler i navngitte selskap.

Selskapet mener allikevel vi har fått frem de forhold som angår oss ved å studere underliggende rapporter og ved gjennomgang av rapporten med Statens Havarikommisjon for Transport. Rapportene gjenspeiler stort sett de samme forhold selskapet har brakt opp i forbindelse med undersøkelsen. Tilrådingene tas til etterretning og det området som vil bli gitt større fokus som følge av rapporten er risikoleidelse og risikostyring.

Selskapet har fremsendt rapporten til fagforeningene og har ikke mottatt noen kommentarer.

#### Tilråding nr. 10

"Flyselskapene som er undersøkt bør vurdere å se mer helhetlig på sine tiltak og gjennomføre analyser for å se hvordan samtidige endringer og bruk av dispensasjoner, MEL og HIL-lister påvirker sikkerheten. (Undersøkelsen har avdekket at MEL ikke betraktes som en reduksjon av sikkerhet så lenge man er innenfor regelverket mhp type og tid)."

#### Kommentar:

Minimum Equipment List (MEL) er i utgangspunktet en del av sertifiseringen av flyet hvor grundige risikoanalyser ligger til grunn. Selskapet kan ikke gå ut over MEL, men kan innføre ytterligere restriksjoner i forhold til den type operasjoner en utfører. MEL og vedlikeholdsinterval er kontinuerlig under oppfølging og behandles i selskapets Maintenance Review Board (MRB) og Safety Board. I overgang fra "Equalized" til "Block" ettersyn var det forventet at flyene ville fly med flere punkter i Hold Item List (HIL), men dette har ikke medført flere anmerkninger fra piloter eller fra vedlikeholdet. Som følge av omleggingen har enkelte tekniske oppgaver blitt lagt over på "hard time" for å unngå tekniske uregelmessigheter i driften. Konsekvensene av disse beslutninger kan gå ut over punktlighet og regularitet og det kan ikke underslås at dette igjen kan gi et kommersielt press som kan medføre brudd på gjeldende begrensninger. Imidlertid har selskapet stort fokus på våre prioriteringer som er "sikkerhet, punktlig, service" som ikke skal etterlate tvil om hvilke disponeringer som kommer først. Selskapet mener vi har god oversikt og kontroll på dette området.

**Bodø**  
Langstranda 6    Tel. (+47) 75 51 35 00  
P.O.Box 247    Fax (+47) 75 51 35 81  
N-8001 Bodø  
Norway

**Sandvika**  
Eyvind Lyches vei 10    Tel. (+47) 67 11 60 00  
P.O.Box 312    Fax (+47) 67 11 61 95  
N-1301 Sandvika  
Norway

**Tilråding nr. 11**

"Flyselskap tilrås å kartlegge kulturforskjeller før eventuell sammenslåing/fusjon, og integrere kursvirksomheten fra de opprinnelige selskapene på en slik måte at en "ny" selskapskultur kan etableres på en tydelig måte for alle involverte."

**Kommentar:**

Selskapet har tidligere vært igjennom en fusjon og kjenner problematikken godt. Erfaringene har stort sett vært gode slik vi ser det i ettertid. Denne problematikken har vært tatt alvorlig i forbindelse med nyrekruttering og spesielt blant piloter hvor en ofte rekrutterer fra andre selskap og med spredning i bakgrunn. Det er utarbeidet egne program for nyansatte for at de skal bli kjent med selskapet og spesielt for flygende personell fokuseres det på dette i Cockpit Resource Management og Crew Resource Management (CRM). Selskapet har utvidet begrepet til Company Resource Management hvor en har program for alle ansatte med representanter fra alle fagkategorier i samme gruppe.

**Tilråding nr. 12**

"Som et supplement til de regelstyrte og hendelsesbaserte kvalitetssystemene som eksisterer og i all hovedsak benyttes i dag, bør det videreutvikles og integreres overordnede oppfølgings- og styringsrutiner hos tilsynsmyndigheten og luftfartsoperatørene for systematisk og dokumentert ivaretagelse av

flysikkerhetsmessige forhold knyttet til omstilling/endringer.

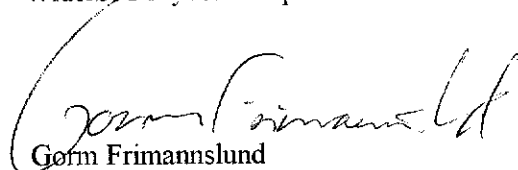
Nyrekruttering/videreutvikling av tilhørende sikkerhetsfaglig kompetanse bør i denne sammenheng vurderes."

**Kommentar:**

Selskapet anser at dette området bør styrkes. Vi har tidligere gjennomført kurs i "Risk Management" for over 100 ledere, men med utskiftninger og endringer er dette ikke fulgt opp og systematisert. I løpet av 2005 har selskapet gjennomført et program som er kalt "Kvalitet i alle ledd" for alle ledere og bakkeansatte. Deler av programmet søkes innpasset i flygende personells CRM. Dette programmet klargjør leverandørprosessene og tydeliggjør den enkeltes oppgaver, rolle og ansvar i forhold til interne kunde/leverandørforhold. Tydeliggjøring og oppfølging vil også avdekke risikopotensialene. Det vil bli rekruttert personell som vil bedre risikobasert tilsyn og det vil bli laget et program som skal styrke kunnskap om risikobasert ledelse og etablere forbedre systemet for risikobasert styring.

Vennlig hilsen

Widerøe's Flyveselskap AS



Gorm Frimannslund

Direktør Driftsavdelingen