

Samferdselsdepartementet
pr e-post postmottak@sd.dep.no

Deres ref.:
15/56-

Vår ref.:
01/SL/

Lysaker, 31. august 2015

HØRING - ANBUD PÅ REGIONALE RUTEFLYGINGER I NORD-NORGE FRA 1. APRIL 2017

Norsk Flygerforbund (NF) viser til høringsbrev datert 23. april 2015 vedrørende ovennevnte.

Generelt

I forbindelse med anbudsprosessen er NF bekymret for at vilkårene i økende grad dreies mot økonomiske hensyn, som i noen tilfeller kan påvirke flysikkerheten negativt. Vi anbefaler på det sterkeste at det fokuseres på organisasjonsmessige forhold, styringssystemer, flyoperative forhold og sosiale forhold i de selskaper som skal betjene anbudsrutene. Det er viktig at det defineres en minimumsstandard som alle tilbydere må forholde seg til.

Anbudsvilkår

Cockpitbesetning

For å unngå tap av kompetanse blant flygerne som operer på anbudsruiter, er det viktig at besetningen har ordnede arbeidsforhold. Vi har i det siste sett en dreining i luftfarten mot atypiske ansettelsesforhold og Gent-rapporten advarer strekt mot dette, da det kan påvirke sikkerheten. Det bør kreves at det finnes avtale mellom selskapet og flygerne som regulerer arbeidsforhold og lønn og at flygerne er ansatt i det selskapet de flyr for.

Kabinbesetning

Et havari kan være fatalt for cockpitbesetning, mens det finnes overlevende i kabinen. Topografi og avstander gjør at det kan ta lang tid før hjelpemannskap er tilstede og det er da viktig at oppgavene med å ivareta de overlevende opprettholdes. Derfor er det viktig at alle fly som opererer på kortbanenettet har minimum ett kabinbesetningsmedlem.

Utstyr

Topografien og metrologiske forhold rundt kortbanene er ofte krevende og det bør derfor stilles noen minimumskrav til utstyr om bord.

Det er viktig at alt utstyr om bord i alle fly tilfredsstiller anbudskravene. Det bør stilles krav til at alle operatørene har SCAT 1 utstyr installert i flyene og at opplæring på dette systemet er gjennomført. Videre bør det stilles krav til prosedyrer for

bruk av PLASI og visuell innflygning både på dagtid og i mørket. I tillegg bør alle fly ha EGPWS installert og opplæring i bruk av dette.

Kunnskap

Operasjoner på kortbanenettet krever ekstra oppmerksomhet. Det bør stilles krav til beregningsgrunnlag og begrensninger med tanke på bruk av banelengde på «contaminated runway» og bremseeffekt. Selskaper som legger inn anbud bør ha minimum to år med relevant erfaring fra vinteroperasjoner. Selskapene bør også ha stedegen kunnskap på hver enkelt flyplass, og at dette er innført i selskapets dokumentasjon og opplæring.

Erfaring

Kortbaneoperasjoner krever erfaring og lokalkunnskap. Det bør derfor stilles krav til erfaringsformidling gjennom rapportering og tilbakemelding, beskrevne systemer for kontakt mellom flygerkorps og operativ ledelse og dokumentert relevant erfaring blant flygerne.

Trening

Kortbanene er av slik karakter at innflygning, go-around og utflygning er basert på prosedyrer som ofte faller utenfor standard. Derfor er det viktig at selskapene etablerer treningsforhold som ivaretar dette. Samhandling mellom kabin og cockpit er viktig spesielt med tanke på nødevakuering og det bør stilles krav til felles kursing.

Avslutning

Norsk Flygerforbund mener det er viktig at det ivaretas en høy standard på kortbanenettet. De topografiske og metrologiske forholdene gjør kortbanenettet til en krevende operasjon og sikkerhet må stå i sentrum. Når det gjelder rapporten «**Utredning av statens flyrutekjøp i Nord-Norge**» tar denne for seg i hovedsak de transportøkonomiske forholdene ved anbudsrutene. Det vises også til økonomiske fordeler ved bruk av mindre flytyper. Norsk Flygerforbund advarer mot å tillate flytyper uten krav til kabinpersonale eller simulatortrening.

Med vennlig hilsen

Norsk Flygerforbund



Sigurd Løkholm
Generalsekretær