

Pilotene frykter flere ulykker med 16-timers arbeidsdager (VG Nett) Europeiske myndigheter vil at norske piloter skal kunne jobbe lengre dager enn de allerede gjør. I USA har man av sikkerhetsgrunner gått motsatt vei.  
Av Jostein Matre



- Det er helt uakseptabelt slik det ser ut til at de nye reglene blir. Vi frykter at det må en ulykke til før europeiske myndigheter våkner.

Det sier nestleder Christian Langvatn i Norsk Flygerforbund (NF), som er en paraplyorganisasjon for flere fagforeninger som organiserer piloter i norske flyselskaper.

På mandag går høringsfristen for EASAs (EUs byrå for flysikkerhet) [forslag til nye arbeidstidsbestemmelser](#) i luftfarten ut. Et av forslagene åpner for enda lengre arbeidsdager for piloter og kabinbesetning i hele Europa. I dagens regelverk kan man jobbe i 13 timer, men det finnes åpning for totalt to ekstra timer ved spesielle anledninger. I det nye forslaget åpner man for tre timer.

### **Lobbyvirksomhet**

Selv om det ikke er en stor økning er NF sterkt kritiske. De har vanskeligheter med å forstå hvorfor europeiske myndigheter velger å være mer liberale samtidig som amerikanske luftfartsmyndigheter nylig strammet inn på antall flytimer.

I USA er reglene at man kan fly [maksimalt mellom ni og 14 timer](#), avhengig av når på døgnet man starter og hvor mange landinger man har. Også i Europa vil slike ting korte ned arbeidsøkten. Likevel er altså maksimaltiden foreslått utvidet.

- Innstrammingen i USA skjedde blant annet på bakgrunn av ulykken i Buffalo i 2009. Der var tretthet blant besetningen en av årsakene. Da burde det være helt unødvendig at det må en ny ulykke til også i Europa før man får skjerpet reglene her, mener Langvatn.

**[Har du tips, eller innspill? Kontakt VGs journalist her!](#)**

Kritiske er også den europeiske pilotforeningen ECA, som organiserer mer enn 38.000 piloter i 38 land, deriblant NF. I sin siste høringsuttalelse hevder de at EASA flere steder har oversett vitenskapelige og medisinske råd fra tre uavhengige rapporter EASA selv har bestilt i forbindelse med utarbeidelsen av de nye reglene. Rapportene ligger vedlagt [forslaget fra EASA](#) (fra side 104). Lignende resultater finnes også i den såkale [Maebus-rapporten](#), som ble utarbeidet i forkant av første høringsrunde.

«Det kan virke som at forslaget slutter å ta hensyn til de vitenskapelige rådene hver gang flyselskapene hevder at kostnadene vil bli store», skriver ECA.

- Vi vet at flyselskapene driver svært aktiv lobbyvirksomhet, sier Christian Langvatn.

*Artikkelen fortsetter under bildet.*



## **Sovnet i cockpit**

Piloter over hele Europa frykter at de nye reglene skal føre til at de blir mer utslitte og trøttere mens de er på jobb. Arbeidsforholdene i et fly med tørr luft, støy og begrensede muligheter for pauser kan forsterke dette.

Flere undersøkelser gjort blant annet i de [skandinaviske landene](#) og i [Storbritannia](#) viser at over halvparten av pilotene har sovnet i cockpit. Dette er blant annet omtalt i programmet [FBI på NRK](#).

- Det hjelper ikke at vi er uthvilte når vi går på jobb når arbeidsdagene blir så lange at vi blir så utslitte at det er en fare for flysikkerheten. En trøtt pilot er ikke nødvendigvis farlig når flyturen går som planlagt, men dersom det oppstår en nødsituasjon vil en trøtt pilot kunne være en ekstra risiko, påpeker Langvatn.

Både han og ECA viser også til at de foreslåtte reglene for standby, der piloter er klare til å bli kalt inn på jobb på kort varsel, kan føre til en pilot har vært våken i nesten et døgn i det han skal lande et fly.

I et brev NF har sendt til Samferdselsdepartementet viser de til vitenskapelige undersøkelser som hevder at tjeneste utover 13 timer vil øke den relative risikofaktoren med 5,5 ganger.

### **Som å ha promille**

Lege og avdelingsdirektør ved Flymedisinsk institutt, Anthony Wagstaff, sier at tretthet i grove trekk er et resultat av to ting: Tiden på døgnnet og hvor lenge en har vært våken.

- Det vi kan si er at etter å ha jobbet i 13 timer er risikoen for å gjøre feil betydelig større enn hva den var etter åtte timer, sier Wagstaff.

Han forteller at forskning viser at den generelle ulykkesrisikoen øker med 50 prosent mellom time åtte og time 12, og at den dobles etter time 12.

- Dette er egentlig forsiktige tall. Generelt bør vi ta inn over oss at tretthet er en av de viktigste årsakene til ulykker i transportsektoren. Og kanskje den viktigste som vi kan gjøre noe med. Hvis nye regler innebærer lengre skift, er EASA på vei til å lage regler som reduserer sikkerheten, mener Wagstaff.

Han viser blant annet til en amerikansk undersøkelse som ble publisert i det anerkjente magasinet Nature i 1997. Den viser at dersom du har vært våken i rundt 15 timer så kan det sammenlignes med å ha en promille på 0,2. Har man vært våken i rundt 18 timer tilsvarer det 0,5 i promille.

- Da er man på nivåer man ikke godtar når vi kjører bil. Og i denne undersøkelsen tok en ikke med døgnrytme. Kommer slutten av et skift utpå natten, så vil den effekten komme på toppen, sier flylegen.

### **- Ingen svekkelse**

Luftfartstilsynet, hvis direktør er Norges representant i EASAs styre, støtter pilotene i at arbeidsdagen ikke bør forlenges.

- Vi er uenige med EASA på det punktet, og det har vi kommentert i høringen. Vi ønsker at dagens regel, som åpner for maksimalt 15 timers arbeidstid, skal gjelde fortsatt, sier juridisk seniorrådgiver Tom Egil Herredsvela.

Likevel tror ikke tilsynet at de nye reglene vil føre til en svekkelse av sikkerhetsnivået i europeisk flytrafikk.

- EASA mener at sikkerhetsnivået i Europa totalt er like bra som i USA. Vi har ingen grunn til å være uenige i det. For eksempel gir 14 timer arbeid i Europa krav på 18 timer hvile. 14 timer i USA vil bare gi krav på 10 timer hvile.

Verken SAS eller Norwegian ser at de nye reglene fører med seg vesentlige endringer, og tror derfor heller ikke at sikkerheten blir svekket.

- Som operatør og arbeidsgiver har vi et selvstendig ansvar for å forvalte sikkerheten innenfor de gitte rammene fra EASA. Det gjør vi gjennom såkalt fatigue risk management og gjennom kollektivavtalen, sier flyvsjef i SAS, Bjørn Granviken.

- Dette er et tredelt ansvar. Myndighetene har ansvaret for regelverket, operatøren har ansvaret for egne systemer og flyoperasjonen og den enkelte pilot har ansvar for å sørge for tilstrekkelig hvile i friperioden, sier kommunikasjonsdirektør i Norwegian, Anne-Sissel Skånvik.

**[LES FLERE SAKER FRA VG REISE!](#)**

**[FØLG VG REISE PÅ FACEBOOK!](#)**

**[FØLG VG REISE PÅ TWITTER!](#)**

(VG NETT - 14:44 19.03.2012)

*Innholdet i utskriften er vernet etter åndsverklovens regler. Utskriften er kun til privat bruk og kan ikke benyttes på annen måte. Kopiering eller spredning av innholdet krever avtale med rettighetshaver eller Kopinor.*