



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato **12 FEB. 2009**
Dok.id 792094
J. nr. 231-57

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

I forlængelse af samrådet i Trafikudvalget d. 5. februar 2009 og min mundtlige besvarelse af samrådsspørgsmål AA, oversender jeg vedlagt kopi af Statens Luftfartsvæsens brev af 6. februar 2009 til DALPA vedr. reglerne for flyve- og hviletid.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Danish Air Line Pilots Association
Kastruplundgade 13
2770 Kastrup

Dato:	Vor ref.:	Sagsbehandler:
6. februar 2009	08-4090-0045	Graham Robb
Deres brev af:	Deres ref.:	Direkte nr.:
7. november 2008		36186273

Emne: Fortolkning - Flight Time Limitations

Statens Luftfartsvæsen vedlægger hermed svar på jeres brev af 7. november 2008.

Med venlig hilsen



Graham Robb
Luftfartsinspektør
Flyveoperationer

Fortolkning: Flight Time Limitations, DALPA brev af 7. november med bilag.

For samtlige definitioner anvendes teksten fra COMMISSION REGULATION (EC) No 859/2008 of 20 August 2008 amending Council Regulation (EEC) No 3922/91 as regards common technical requirements and administrative procedures applicable to commercial transportation by aeroplane (ENG version). Ellers anvendes nogle af teksterne fra det tilsvarende danske dokument. SLV er vidende om, at der i den danske version er nogle oversættelsesfejl som gør, at for endelig fortolkning af Subpart Q anvendes den engelske version.

1. Er 60 timer løbende 7 dage et absolut maximum, således at selv forsinkelser ikke kan bringe tjenesten over 60 timer?

SLV: Subpart Q, OPS 1.1100, pkt. 1.1:

*"An operator shall ensure that the total duty periods to which a crew member is assigned do not exceed:
(b) 60 duty hours in any seven consecutive days."*

Tjenesteperioden skal planlægges således at det maksimum tjenestetid ikke overskrider 60 timer i en løbende 7-døgnsperiode. Tjenestetiden skal løbende ajourføres således, at ved slutning en flyvning eller series af flyvninger, skal 60-timers grænsen overholdes. I de tilfælde hvor, under den aktuelle tjeneste, den samlede tjenestetid kommer til at overskride 60-timer, må operatøren foretage en ny planlægning forud for flyvningen med henblik på overholdelse af OPS 1.1100, pkt. 1.1(b). I tilfælde af uforudsete omstændigheder, efter take-off ved den sidste sektor, kan flyvningen dog fortsætte til destination eller alternate flyveplads, jf. OPS 1.1120, pkt. 1.1.2.

2. Kan forlængelse af FDP ske efter c/i? Hvis ikke - hvor længe før c/i skal forlængelsen oplyses?

SLV: Der findes ingen regler i Subpart Q om forlængelse af en FDP efter c/i. Dvs., at i princippet kan en operatør planlægge en FDP op til den maksimum tilladte, jf. OPS 1.1105, eller BL 5-18, uanset hvad der tidligere har været meddelt, dog skal bestemmelserne om minimum hvile overholdes, jf. OPS 1.1110.

OPS 1.1120 indeholder regler om ændring af en FDP, tjenesteperiode eller hvileperiode. Denne paragraf kan kunne finde anvendelse som "commander's discretion" og starter ved "the reporting time".

Jf. BL 5-18, pkt. 5.4, kan en FDP udvides med en pause. Jf. pkt. 5.4.2.1 hvis pausen overstiger 4 timer og skal medregnes som 0%, skal varigheden angives ved pausens start.

3. Hvor mange pauser kan der være i en tjenesteperiode, hvori der indgår en FDP?

SLV: BL 5-18, pkt. 5.4, *Flyvning baseret på udvidet FDP hvori der indgår en pause*
Der må kun være én pause i en udvidet FDP.

4. Er det korrekt, at iflg. OPS 1.095 pkt. 1.3 er en pause en tjeneste, og at al tjeneste skal nedhviles?

SLV: Jf. BL 5-18, pkt. 5.4 og Subpart Q, OPS 1.1105, pkt. 6.

Jo, det er korrekt at en "pause" er tjeneste, men det er længden af den foregående tjenestetid der skal hviles.

Jf. BL 5-18, pkt. 5.4.3, en pause i flyvemaskinen under flyvning, skal være mindst én time og tæller som 50% for både FDP og tjenestetid.

Jf. BL 5-18, pkt. 5.4.2, en pause på jorden tæller som 50%, men hvis betingelserne i pkt. 5.4.2 opfyldes og en pause overstiger 4 timer tæller den med 0% for både FDP og tjenestetid.

Teksten i BL 5-18, pkt. 5.4 er hentet direkte fra BL 5-17.

BL 5-17

6.6 Passiv tjeneste

6.6.1 På jorden

Under passiv tjeneste skal besætningsmedlemmet have adgang til liggende hvile i en seng.

Passiv tjeneste belastes med 3 points pr. time. Overstiger en periode af passiv tjeneste

4 timer, og er varigheden af denne tjeneste angivet på forhånd, belastes der med 0 point pr. time.

- Dvs. at jf. BL 5-17 en pause på mindst 4 timer, hvorunder besætningsmedlemmet har adgang til liggende hvile belastes med 0 point.
- En sådan pause belaster således ikke de tidl. daglige 90-point eller ugentlige 270-point begrænsninger.
- En FDP med passivtjeneste, jf. BL 5-17, pkt. 6.6.1, med 0-point skal ikke nedhviles.

I BL 5-18 er det pkt. 5.4.2 som er gældende

BL 5-18

5.4.2 Pause på jorden

5.4.2.1 Pause på jorden medregnes med 50%. Hvis en pause overstiger 4 timer, og varigheden af denne er angivet på forhånd, medregnes den med 0%.

5.4.2.2 Under en pause skal besætningsmedlemmet have adgang til liggende hvile i et hvileområde på jorden.

- Dvs. at hvis de krav jf. pkt. 5.4.2.1 og pkt. 5.4.2.2 overholdes, belastes FDP og tjenestetid med 0 timer.

Hvile jf. OPS 1.1110 er baseret på tjenestetid og en pause med 0 timer belastning, jf. pkt. 5.4.2 indgår ikke i beregningen af den efterfølgende hvileperiode.

Subpart Q, OPS 1.1095, Definitions

1.3 Break

***A period free of all duties**, which counts as **duty**, being less than a rest period.*

Subpart Q, OPS 1.1095, Definitions

1.5 Duty period

*A **period** which starts when a crew member is required by an operator to commence a duty and **ends** when the crew member is **free from all duties**.*

Subpart Q, OPS 1.1095, Definitions

1.4 Duty

*Any **task** that a crew member is required to carry out associated with the business of an AOC holder. Unless where specific rules are provided for by this Regulation, the Authority shall define whether and to what extent standby is to be accounted for as duty.*

Subpart Q, OPS 1.1110, Rest

1.1 & 1.2

*The **minimum rest** which must be provided before undertaking a flight duty periodshall be at least as long as the preceding **duty period** or 12 (hhv.10) hours whichever is the greater*

Subpart Q, OPS 1.1095, Definitions

1.13 Rest period

*An uninterrupted and defined period of time during which a crew member is **free from all duties and airport standby**.*

- Dvs. at en "duty period" afslutter, og en "break/pause" påbegynder, når et besætningsmedlem er "free from all duties".
- Derfor pr. definition, er en "break/pause" ikke en tjenesteperiode (duty period), men dog tjeneste (duty).
- For at undgå at en "break/pause" betragtes som en "rest period", har man indførte den passus om "duty" i OPS 1.1095, pkt. 1.3. "which counts as duty, being less than a rest period".

Hvis kravene jf. BL 5-18, pkt. 5.4.2 overholdes, betragtes en "break/pause" som tjeneste (duty), men ikke som tjenesteperiode (duty period), og indgår ikke i beregningen af den efterfølgende "rest".

5. Hvornår slutter en FDP? Er det når flyet forlades?

SLV: En FDP afsluttes ved "on-block" efter sidste landing. I forbindelse med en udvidet FDP med pause på jorden, jf. BL 5-18, pkt. 5.4.2, tæller tiden som FDP jf. pkt. 5.4.2.1, men der er kun tale om én FDP.

6. Transport til/fra adgang til liggende hvile i forbindelse med en pause - tæller det som tjeneste?

SLV: Jf. BL 5-18, pkt. 5.4.2.2 En pause i en FDP begynder først når besætningsmedlemmet **har adgang** til liggende hvile og afslutter når der **ikke længere er adgang** til liggende hvile. Dvs. at, under en FDP udvidet med en pause, at transport til og fra en pause tæller som både som FDP og tjenestetid og indgår i beregningen af efterfølgende hvileperiode.

7. Kan man lige efter et OPC overgå til aktiv tjeneste (FDP)? Eksempelvis c/i kl. 04:00 til briefing - 4 timer i simulator - deadhead tilbage til CPH - derefter 3 timers flyvning aktiv slut kl. 14:00.

SLV: Jf. OPS 1.1110, pkt. 1.1 & pkt. 1.2

*The **minimum rest** which must be provided **before undertaking a flight duty period** starting at (away from) home base shall be at least as long as the preceding duty period or 12 (10) hours whichever is the greater.*

Dvs. at forudsætning for at kunne udføre en FDP er at et besætningsmedlem har fået mindst 12 (hhv.10) timers hvile før FDP'en. Den beskrevne FDP overholder ikke kravene jf. OPS 1.1110.

8. Skal der være en hvileperiode umiddelbart før en FDP?

SLV: Se svar til pkt. 7. Eneste undtagelse er, hvis et besætningsmedlem udfører en standbyperiode umiddelbart før udkald til en FDP, jf. BL 5-18, pkt. 5.1 & pkt. 5.2.4

9. Kan man have fx. kontortjeneste i 10 timer og umiddelbart derefter 12 timers FDP?

SLV: Se svar til pkt. 7.

10. Kan c/i-tider som er beskrevet i OM-A, ændres af firmaets OP?

SLV: Jf. OPS 1.1090, pkt. 2.2 skal tiden for check-in være realistisk.

*Flyvninger skal planlægges således, at de er afsluttet inden for den fastsatte flyvetjenesteperiode, hvori der medregnes **den nødvendige tid til forberedelse af flyvningen**, selve flyvetiden og turnaround-tiden.*

Check-in tider er fastlagt i en operatørs OM-A som godkendes af Statens Luftfartsvæsen og baseres på grundlag af den tid det aktuelt planlægning for en flyvning påkræves. Hvis en operatør ændrer check-in tider skal de igen godkendes af SLV før de tages i brug. SLV forlanger at en operatør skal anvende realistisk check-in tid. Andre ansatte i en operatørs organisation må ikke umiddelbart ændre disse tider.

En operatør kan til enhver tid **forlænge** c/i tider hvis det skønnes nødvendigt.

11. Hvis man ligger på hotel på hjemmebase, skal man så have 10 eller 12 timers hvile mellem 2 tjenesteperioder m/FDP?

SLV: Jf. Subpart Q, OPS 1.1110, pkt. 1.1

The minimum rest which must be provided before undertaking a flight duty period starting at home base shall be at least as long as the preceding duty period or 12 hours whichever is the greater.

Ved "home base" gøres ingen forskel om man ligger på et hotel eller hjemme. Hvis man får en hvileperiode på hjemmebase skal der tildeles mindst 12-timers hvile.

12. Hvad er minimumslængden af en pause?

SLV: Jf. Bl 5-18, pkt. 5.4

En pause i flyvemaskinen under flyvning, jf. BL 5-18, pkt. 5.4.3.1 & pkt. 5.4.3.2 skal være mindst én time. Der er ikke angivet minimumslængden af en pause på jorden.

13. En pause som gives i forbindelse med en tjeneste (ikke FDP), medregnes den som beskrevet i BL 5-18 pkt. 5.4.2.1?

SLV: Jf. BL 5-18, pkt. 5.4 er der kun tale om en flyvning baseret på udvidet FDP hvori der indgår en pause. Al anden tjenestetid tæller som 100%, dog ikke visse former for standby, jf. BL 5-18, pkt. 5.2.

14. I forbindelse med standby tæller de første 4 timer ikke, hvis man ikke får et udkald - hvad så hvis der kun går 1:30 inden udkald?

SLV: Hvis et besætningsmedlem kontaktes inden for disse 4 timer, jf. BL 5-18, pkt. 5.2.4.2, gælder pkt. 5.2.4.4. De første 1½ timer tæller stadigvæk som 0% og resten af standby perioden indgår med 50% til tjenestens påbegyndelse, jf. dog pkt. 5.2.4.4.1

BL 5-18, pkt. 5.2.4.4.1: Sker udkaldet i perioden 0600-2200 med så tidligt varsel, at der mellem tidspunktet for udkald og tidspunktet for tjenestens påbegyndelse kan indeholde en periode af mindst 5 timer varighed, belastes besætningsmedlemmet under denne periode med 0%.

Sker udkaldet i tidsrummet 2200-0600 indgår efterfølgende tid frem til tjenestens påbegyndelse med 50%, jf. pkt. 5.2.4.4., uanset hvor meget varsel der gives.

15. På en FDP der stækker sig gennem hele WOCL perioden sker der en forsinkelse, der betyder at tjenesten ikke kan gennemføres inden for Maksimal FDP. I henhold til OPS 1.1120 kan tjenesten forlænges (alle er enige) Hvad er den maksimalt mulige tjeneste i dette tilfælde (2 sektorer)?

SLV: Jf. OPS 1.1105, pkt. 1.3, pkt. 1.4 & pkt. 1.5

Maksimum FDP uden forlængelse, der strækker sig gennem hele WOCL med 2 sektorer, er 13 timer, minus 50% af den tid hvor flyvningen omfatter WOCL (-2 timer). Dvs. 11 timer.

FDP'en korrigeret med WOCL kan forlænges på grund af uforudsete omstændigheder jf. OPS 1.1120, pkt. 1.1 med maksimum to timer, dvs. op til maksimum 13 timer.

En FDP med forlængelse, der strækker sig gennem hele WOCL med 2 sektorer, er 14 timer, minus 50% af den tid hvor flyvningen omfatter WOCL (-2 timer). Dvs. 12 timer.

En FDP med forlængelse kan kunne yderligere forlænges med én time op til 15 timer. Dvs. at en FDP med forlængelse korrigeret med WOCL kan forlænges på grund af uforudsete omstændigheder jf. OPS 1.1120, pkt. 1.1 med maksimum én time, dvs. op til maksimum 13 timer.

16. Ifølge BL5-18 5.3.1.2.1 skal en hvile periode forøges med tidsforskellen. Betyder " dog således, at hvileperioden ikke behøver at overstige 15 timer" at hvileperioden aldrig behøver at være længere?

SLV: Ved langdistanceflyvninger øst/vest hvor betingelserne jf. BL 5-18, pkt. 5.3.1.1. ikke er opfyldt, og efterfølgende FDP planlægges til at være mere end 4½ timer skal hvileperioden forøges med tidsforskellen mellem nuværende og foregående hvilested.

For eks. hvis hvileperioden udregnes jf. OPS 1.1110, pkt. 1.2 (away from home base) på et sted hvor der er 6 timers tidsforskel mellem nuværende og foregående hvilested, og foregående tjenestetid var 10 timer, skal minimum

hvile på 10 timer kun forøges op til 15 timer, dog ikke op til 16 timer. Hvis der var 3 timers tidsforskel mellem nuværende og foregående hvilested, skal minimum hvile (away from home base) være 13 timer, osv.

Undtagelserne kunne være, hvis den foregående tjenesteperiode overskrider 15 timer (for eks. FDP med efterfølgende passiv tjeneste), skal minimum hvile altid reflektere den aktuelle foregående tjenesteperiode; eller efter en FDP med forlængelse af 14 timer hvor, jf. OPS 1.1105, pkt 2.6, yderligere hvile af 4 timer lægges til, dvs. mindst 18 timers hvile.

17. På en planlagt FDP på 14 timer indeholdende 2 sectorer sker der noget uforudset som medfører en mellem landing som koster 1 time yderligere. Altså såfremt tjenesten gennemføres vil FDP være 15 timer og indeholde 3 sectorer.

Er det muligt at gennemføre dette? Der ønskes en besvarelse både når mellemlandingen sker på 1'st og 2'nd sektor.

Endvidere ønskes en besvarelse der gælder for tilbagevendende problemer såsom for meget modvind, såvel som reelt uforudsete hændelser.

SLV: OPS 1.1105 anvendes under planlægning af en FDP. Jf. OPS 1.1120 efter check-in og under gennemførelsen af den egentlige flyvning kan begrænsninger i OPS 1.1105 ændres under uforudsete omstændigheder.

OPS 1.1120, pkt. 1.1 Under hensyntagen til behovet for nøje kontrol med de i det følgende beskrevne tilfælde kan under gennemførelsen af den egentlige flyvning, som påbegyndes ved mødetidspunktet, de i denne subpart anførte grænser for flyvetjeneste-, tjeneste- og hvileperioder ændres i tilfælde af uforudsete omstændigheder.

I sådanne tilfælde, jf. 1.1120, pkt. 1.1, kan en FDP forøges med maksimum 2 timer (3 timer for forstærket besætninger – både cockpit og kabine), uden hensyn til hvor mange sektorer der flyves, dog skal en ændring kunne accepteres af luftfartøjschefen efter drøftelse med alle de øvrige besætningsmedlemmer. For en FDP der oprindeligt var planlagt til 2 sektorer der ændres til 3 sektorer eller flere sker der ikke yderligere begrænsninger jf. OPS 1.1120. Så længe FDP'en efter ændringen holdes indenfor 2 timers forøgelse kan der fortsættes til destination.

Hvis der undervejs i series af flyvninger, før start fra en plads hvor der konstateres at den reviderede flyvningen ikke kan afsluttes inden for den ændrede FDP, med selve en forøgelse af 2 timer, kan videre flyvningen til den planlagte destination ikke udføres og operatøren må vurdere om besætningerne standser og hviler på den plads de nu befinder sig på, eller fortsætter til en alternate flyveplads der kan nås inden for den ændret FDP.

Hvis der sker uforudsete omstændigheder efter start, jf. OPS 1.1120, pkt. 1.1.2, skal der tages hensyn til 15 timers grænsen, men det er overladt til "commander" efter samråd med de øvrige besætninger hvorvidt flyvningen fortsættes til destination, eller måske diverter til en fremmede" ukendt" alternate flyveplads.

18. På en 2 sector duty kunne en kabine besætning maksimalt planlægges til 15 timer (ingen points for første 2 landinger). I henhold til Ops 1.1105 pkt.3 kan en kabine besætnings FDP forlænges således de ikke bliver mere begrænsende end cockpit.

Er det også gældende når tjenesten er forlænget i henhold til Ops 1.1105 pkt.2

SLV: OPS 1.1105, pkt. 2.1 & pkt. 3.1 for kabinebesætninger. Ifølge Air Safety Committee, som formidler fortolkninger fra EU-kommissionen kan kabinebesætninger pålægges både en forlænget FDP samt tidlig c/i, dog til maksimum 15 timer. Forøgede hvile jf. OPS 1.1105, pkt. 2.6 tildeles.

ASC Meeting 24 October 2008, Agenda item 3.4.

OPS 1.105, 3.1. – Difference in reporting time for cabin crew and extensions. The Commission clarified that it is possible to add the FDP extension of cabin crew to the other extensions, but only by the actual difference in reporting time between cabin crew and flight crew. Therefore, the maximum FDP for cabin crew could be 13h (basic) + 1h (normal extension twice a week) + up to 1h (cabin crew extension) = 15h.

I de følgende spørgsmål skal vi venligst bede om SLV's stillingtagen til anvendte scheduleringsprincipper i et par aktuelle tilfælde, der drejer sig om nødvendig hvile efter aktiv tjeneste og før påbegyndelse af passiv tjeneste og om anvendelse af extension af max. daglig FDP ved flere flyvninger ind og ud af en crewbase, samt scheduling af Standby Duty umiddelbart før aktiv tjeneste.

19. Crew scheduleres til aktiv FDP efterfulgt af en Restperiode, der ikke opfylder minimumshvilebestemmelserne, og efterfølgende passiv duty.

SLV: En restperiode, der ikke opfylder minimumshvilebestemmelse, er stadigvæk en del af den tidligere FDP og tjenesteperiode, hvis ikke andet er angivet (for eks. en udvidet FDP, jf. BL 5-18, pkt. 5.4). Minimumshvile gælder kun for en efterfølgende FDP og passivtjeneste kan udføres uden foregående minimumshvile. I det nævnte tilfælde skulle samlede FDP + "rest" + passivtjeneste = én tjenesteperiode og indgå i beregningen af den efterfølgende hvileperiode. I modsætning til den tidligere BL 5-17 er der ikke nogen passus i Subpart Q om maksimum tjenestetid mellem to hvileperioder.

20. Crew scheduleres til dobbeltture, ind og ud af Homebase, med en Extension til flyvning over de maksimale daglige 13 timers FDP.

SLV: Jf. OPS 1.1105, pkt. 2.1 & pkt. 2.5 kan en basic FDP (13 timer) forlænges med én time, to gange i en løbende 7-døgns periode. Ekstra hvile skal tildeles, jf. pkt. 2.6, samt:

"Where the extensions are used for consecutive FDPs the pre and post rest between the two operations shall run consecutively."

Dvs. at der skal tildeles to timer ekstra hvile, før FDP med forlængelse, 2x2 timers ekstra hvile mellem de to FDP'er samt to timers ekstra hvile efter den anden og sidste FDP med forlængelse.

Mindste hvile på hjemmebase 14 timer / 14 timer FDP / 18 timer hvile / 14 timer FDP / 16 timer hvile.

21. Crew scheduleres til Standby Duty før aktiv FDP.

SLV: Jf. BL 5-18, pkt. 5.1 *Hvis standby i en lufthavn følges umiddelbart efter af en FDP, indgår standbyperioden med 100% ved beregning af den maksimale daglige FDP.*

Jf. BL 5-18, pkt. 5.2 Standby bortset fra standby i en lufthavn belastes en efterfølgende FDP jf. BL 5-18, pkt. 5.2.4

Jf. BL 5-18, pkt. 5.2.4.1 Standby indgår med 50%, jf. dog nedenfor. Osv...

Se i øvrigt svar til pkt. 8.

Graham Robb
Luftfartsinspektør
Flyveoperationer