

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 21. oktober 2009
Dok.id 909382
J. nr. 231-57

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 28. september 2009 stillet mig følgende spørgsmål 1556 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Jens Chr. Lund (S).

Spørgsmål nr. 1556:

" Er ministeren enig med John A. Caldwell's synspunkt om, at fatigue er en alvorlig risiko i trafikken, og at fatigue er årsag til mange ulykker i luften og i den øvrige trafik? Spørgeren er overbevidst om, at fatigue er et alvorligt problem for piloter og kabinepersonalet specielt i den nuværende situation, hvor der kan accepteres arbejdstider dagligt på 14 – 15 timer. Hvilke tiltag agter ministeren at tage for at undgå de forudsete alvorlige ulykker inden for lufttrafikken? Finder ministeren daglige arbejdstider for piloter og kabinepersonale på 14 - 15 timer acceptable?"

Svar:

Som det også fremgår af mit svar på TRU alm. del nr. 1555, har fatigue en betydning for personers arbejdsindsats.

Der er i undersøgelser om havarier er peget på, at fatigue har eller kan have været en medvirkende årsag. Det er således tilfældet ved det havari, der tidligere i år fandt sted i USA ved Buffalo, hvilket har givet anledning til, at de amerikanske luftfartsmyndigheder har anmodet parterne i luftfartssektoren om at gennemgå reglerne og fremkomme med forslag til ændringer.

Det følger af det regelsæt om flyve- og hviletid, som gælder for danske luftfartsselskaber og ansatte heri, at besætningsmedlemmer i videst muligt omfang skal gøre brug af de disponible hvilemuligheder og –faciliteter og tilbringe deres hvileperioder på passende måde. Der påhviler således den enkelte et ansvar for at være udhvilet.

Omvendt er det pålagt luftfartsselskabet ved planlægningen at være opmærksom på den akkumulerede virkning af lang tjenestetid med minimumshvileperioder. Flyvetjenestetidsperioderne skal planlægges på en sådan måde, at besætningen er tilstrækkeligt udhvilet, så den under alle forhold kan udføre deres arbejde på et tilfredsstillende sikkerhedsniveau. Det er en naturlig følge af disse bestemmelser, at der foretages en nærmere vurdering af de konkrete forhold ved flyvningerne på en given rute.



Der er således ved udformningen af det eksisterende regelsæt inddraget fatigue-elementer.

Ligesom i USA er der også fokus på området i EU, og der er ved at blive iværksat yderligere arbejde i EASA, Det europæiske Luftfartsikkerhedsagentur, der skal munde ud i forslag til supplerende regler på området.

Jeg har i den forbindelse senest her i oktober 2009 kontaktet transportkommissær Tajani for at sikre, at dette arbejde sker så hurtigt som muligt.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed