

Til Transportminister Lars Barfoed

01FEB10

Denne henvendelse tager udgangspunkt i møde den 23. oktober 2009 hos Transportministeren, hvor repræsentanter for luftfartsselskaber og pilot-/kabineorganisationer deltog. Dagsordenen for dette møde var EU's regler om flyve- og hviletidsbestemmelser.

Det blev under mødet besluttet at nedsætte en arbejdsgruppe, som under ledelse af Statens Luftfartsvæsen skulle drøfte nærmere aspekter af EU's regler om flyve- og hviletid.

Formålet med arbejdsgruppens arbejde var at søge at nå til en fælles dansk holdning – baseret på fuld enighed i gruppen - som indspil til transportministeren for en eventuel justering/regulering af fælles Europæiske regler vedrørende Flyve- hviletidsbestemmelser (FTL).

Arbejdsgruppens udgangspunkt er at fastholde det høje flyvesikkerheds niveau i Danmark, også i fremtiden.

Diskussionen og dialogen har taget sit udgangspunkt i:

- Kommissionens forordning (EF) nr. 859/2008 af 20. august 2008 (EU-OPS subpart Q)
- Bestemmelser for civil luftfart BL 5-18, 2. udgave af 2. juni 2008
- Bestemmelser for civil luftfart BL 5-18 A, 1. udgave af 26. juni 2008

Generelle betragtninger:

Arbejdsgruppen er enige om, at de fremtidige regler omkring flyve-/hviletidsbestemmelser generelt skal være fælles europæiske, fuldt dækkende samt baseret på videnskabelig forskning og resultater.

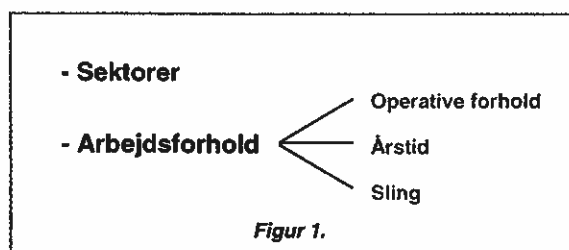
Endvidere er det arbejdsgruppens opfattelse, at der bør indføres krav til udvikling og implementering af et lovpligtigt Safety Management System (SMS), indeholdende et Fatigue Risk Management System (FRMS) ref ICAO Annex 6, Ch. 9.6

Specielle fokus områder:

Arbejdsgruppen er endvidere enige om, at det er væsentligt at se nærmere på følgende områder:

- Extensions (forlængelse af den daglige flyvetjenesteperiode).

Der er enighed om, at extensions' indflydelse på fatigue/nedslidning er afhængig af antal sektorer og de faktorer, der har indflydelse på arbejdsforholdene, som illustreret i figur 1 nedenfor.



Forklaring:

Sektorer: Antal starter og landinger i arbejdsperioden.

Operative forhold: Vind, vejr, operationelle uregelmæssigheder.

Sling: Kombinationer af en periodes flyvninger eks. Natarbejde, Check-in.

Der kan derfor synes at være belæg for at foretage yderligere undersøgelser med henblik på at afdække behovet for differentierede regler, der tager højde for disse faktorer.

- Maksimalt 60 timers tjeneste per 7 løbende dage/ 190 timer per 28 dage.

Arbejdsgruppen mener, at der skal tilsikres en jævn fordeling af de ugentlige timer. Dette kan opnås med en begrænsning på maksimalt 100 timers tjenestetid per 14 dage og herved begrænse kortere perioder med relativ stor tidsmæssig belastning.

- Natarbejde.

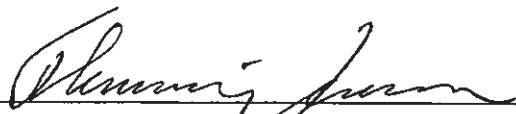
Da fatigue/nedslidning i forbindelse med natflyvning udgør et særligt problem område (check in/-ud tidspunkt, antal sektorer og øvrige arbejdsforhold som nævnt i ovenstående figur 1), er der et behov for yderligere at belyse området nærmere med henblik på at fastslå om eksisterende begrænsninger er tilstrækkelige.

Med venlig hilsen

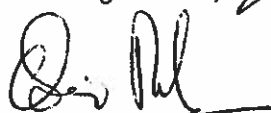
Arbejdsgruppen



Bent Erlandsen, Thomas Cook Airlines Scandinavia A/S.



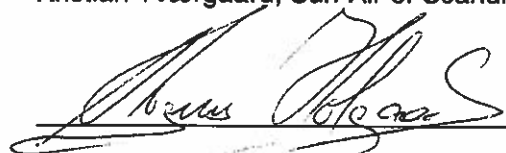
Flemming Jensen, Scandinavian Airlines Systems.



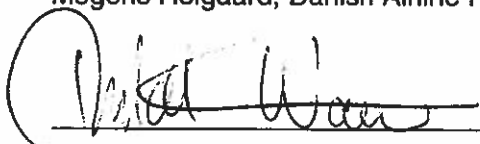
Søren Byrjalsen, Cimber Sterling A/S.



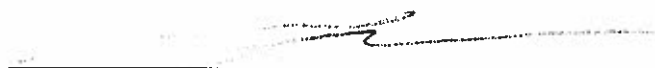
Kristian Tværgaard, Sun-Air of Scandinavia A/S.



Mogens Holgaard, Danish Airline Pilots Association, DALPA



Thilde Waast, Flyvebranchens Personale Union, FPU.



Verner Lundtoft Jensen, Cabin Union Denmark, CUD.