

Notat vedrørende piloter og træthed

SAS arbejder seriøst og kontinuerligt med sikkerhed og fatigue og vil herunder inddrage den i medierne omtalte undersøgelse af piloters træthed.

SAS indførte sidste år et Fatigue Risk Management System – et indberetningssystem for piloter, som kan anvendes anonymt om ønsket.

SAS kan ikke på grundlag heraf eller andre rapporteringssystemer konstatere, at det gældende regelsæt øger risikoeksponeringen som følge af fatigue.

SAS har for at reducere spidsbelastningerne i arbejdstiden interne regler, som sikrer en større fordeling af arbejdsbelastningen end myndighedsreglerne.

SAS har i samarbejde med arbejdstagerorganisationerne i Danmark sidste år anbefalet, at fatigues indvirkning på sikkerheden i det gældende regelsæt på visse områder bør undersøges nøjere.

SAS arbejder kontinuerligt med at forbedre sikkerhed og arbejdsmiljø gennem yderligere initiativer.

Indledning

SAS' første prioritet i alt arbejde i virksomheden er sikkerhed. SAS er i den sammenhæng opmærksom på fatigues indvirkning på sikkerheden. SAS arbejder derfor også med særlige interne regler og initiativer for at modvirke fatigue. Den i medierne omtalte undersøgelse udarbejdet i Danmark og Norge vedrørende piloters opfattelse af fatigue er trods sine videnskabelige svagheder derfor også interessant for SAS.

Det er dog vigtigt at skille elementer, som er sikkerhedsrelaterede fra elementer, som i bund og grund handler om arbejdsmiljø. Eksempler på det sidste er forudsigelighed i arbejdstiden for den enkelte og balance mellem arbejde og fritid.

Resultater af den nævnte undersøgelse sammenholdt med blandt andet SAS Safety Surveys, Arbejdspladsvurderinger og eget Fatigue Risk Management System (FRMS) gør SAS bedre i stand til at holde risikoeksponeringen på et acceptabelt niveau og fastholde et godt arbejdsmiljø.

SAS' egen statistik for flysikkerhed, Airline Risk Index viser en positiv tendens, hvor risikoeksponeringen er væsentligt bedre end de etablerede grænseværdier. Objektivt set har SAS således ikke grundlag for at konstatere, at eksisterende arbejdstidsregler i SAS-regi eller forvaltningen heraf udgør en fare for flysikkerheden.

Både piloter og arbejdsgiver har et ansvar over for myndighederne i forhold til at imødegå fatigue, som påvirker risikoeksponeringen. SAS har ansvaret for at tilrettelægge et sikkerhedsmæssigt forsvarligt arbejdstidsskema. Piloten har ansvar for at møde udhvilet på arbejde og at melde sig "unfit", hvis sikkerheden ikke kan varetages på tilfredsstillende vis.

Fatigue Risk Management System

SAS indførte i juni 2010 et Fatigue Risk Management System, som bl.a. indeholder et fatigue-rapporteringssystem baseret på ICAOs anbefalinger. Hensigten er at reducere fatigue gennem et åbent og systematisk rapporteringssystem, som kan klarlægge eventuelle problemer med og

årsager til fatigue. Indberetningerne kan foretages anonymt, og alene af den grund påvirker indberetningerne på ingen måde jobsikkerheden.

I perioden juni 2010-februar 2011 har SAS modtaget 183 rapporter om fatigue. I samme periode gennemførte SAS ca. 196.000 flyvninger. Det svarer til, at hver 1071. flyvning udløste en rapport om fatigue. Af de indrapporterede hændelser er 5 klassificeret med indvirkning på sikkerheden og derfor oversendt til myndighederne i overensstemmelse med gældende regler. De øvrige rapporteringer omhandler hændelser, som ikke vurderes at øge risikoeksponeringen i særlig stor grad. Der kan være tale om hændelser med oprindelse i arbejdsmiljømæssige forhold, usikkerhed om tolkning af interne og eksterne regler, uenighed i skemalægningspraksis etc. De mest frekvente temaer i rapporterne er:

- Kvalitet af og næringsindhold i mad
- Tidlig check-in/fremmøde over tid
- Lange dage i slutningen af en blok af arbejdsdage
- Sene ændringer på dage med trafikforstyrrelser
- Søvnforstyrrelser hjemme eller på hotel
- Lange arbejdsdage

Der er på dette grundlag ikke umiddelbart belæg for at antage, at fatigue øger SAS' risikoeksponering, hvilket som nævnt understøttes af den positive udvikling i SAS' øvrige sikkerhedsstatistik.

#### Subpart Q og SAS' regelsæt

Subpart Q udgør i dag det fælles regelværk inden for EU. Den offentlige debat om disse regler og det fremtidige regelværk i regi af EASA fokuserer primært på ydergrænserne uden at tage højde for helheden i arbejdstidsbestemmelserne. Al tilladt arbejdstid suppleres af krav om hvile for at skabe balance mellem de to. Reglerne omhandler i hovedsagen arbejdstid og flyvetid (bloktimer). Det fælles regelsæt skal ses i lyset af det enkelte selskabs produktionsmønster, som kan give anledning til supplerende interne regler. I SAS suppleres myndighedsreglerne af et internt regelsæt, som i visse tilfælde yderligere begrænser belastningerne.

Der består i Subpart Q begrænsninger på årsbasis, månedsbasis, ugebasis og dagsbasis. Regelværket har i dag en begrænsning på 900 flyvetimer om året. Derudover består der en begrænsning på 190 arbejdstimer på 28 dage.

Det er særligt belastning på dag- og ugebasis, som er genstand for diskussion. Grænserne for arbejdstid på ugebasis er i regelværket 60 timer. I henhold til SAS' interne regelsæt kan der maksimalt arbejdes 47,5 timer på ugebasis. SAS har desuden fjernet muligheden for at skemalægge 5 arbejdsdage efterfulgt af minimum 2 fridage. Minimum antal fridage er nu 3. Gennemsnitligt i 2010 var arbejdstiden for piloterne i SAS ca. 30 timer om ugen.

Også natflyvninger udgør en særlig belastning og er derfor belagt med særlige begrænsninger i regelværket. Sådanne flyvninger udføres i SAS-regi næsten udelukkende på selskabets langruter. SAS har introduceret et minimum af tre fridage efter flyvninger på langruter med 2 piloter for dels at sikre hvile efter flyvning om natten dels for at kompensere for tidsforskel, som begge dele udgør en særlig belastning.

I henhold til regelværket kan en 12 timers arbejdsdag (ikke flyvetid) to gange om ugen udvides til 13 timer (extensions), hvis der maksimalt er tale om 4 flyvninger (starter/landinger) på dagen. Antallet af lange arbejdsdage og starter og landinger er utvivlsomt af betydning for arbejdsbelastningen. SAS har derfor begrænset antallet af extensions til maks. 2 om måneden pr. pilot og kun ved maksimalt 3 flyvninger om dagen.

I tillæg hertil deltog SAS i februar 2010 i en arbejdsgruppe med deltagelse af danske arbejdsgivere og -tagere, som drøftede fatigue i forbindelse med det gældende regelsæt. Gruppen anbefalede i EU-regi,

- at det gøres lovpligtigt at indføre et Fatigue Risk Management System. SAS har indført dette.
- at der ses nærmere på mulighederne for en differentiering af extensions under forskellige forhold. SAS har indført begrænsninger i brugen af extensions.
- at de maksimale 60 timer om ugen og 190 timer per 28 dage suppleres med en regel om maksimalt 100 timer på 14 dage. SAS mere end efterlever dette gennem sit ugentlige maksimum på 47,5 timer.
- at det undersøges nærmere, om de eksisterende begrænsninger i forbindelse med natflyvning er tilstrækkelige. SAS har udvidet hviletiden efter langrute-flyvninger.

#### Øvrige initiativer

SAS anerkender, at der fortsat er behov for at analysere arbejdsbelastningen for herunder at se på mulighederne for en reduktion heraf særligt i spidsbelastningsperioder. Dette gælder både i relation til fatigue og arbejdsmiljø og vil ske i et samarbejde med de faglige organisationer.

SAS vil herunder gennem et analysearbejde i samarbejde med et eksternt konsulentfirma blive i stand til bedre at kunne evaluere de sikkerhedsmæssige effekter af fremtidige arbejdstidsskemaer.

SAS arbejder også med at forbedre de arbejdsmiljømæssige effekter af den nuværende skemalægning. Over tid vil også balancen mellem arbejde og fritid i højere grad blive varetaget ved at se på spørgsmålet om forudsigelighed og en bedre fordeling af arbejdsbelastningen mellem piloterne.

SAS, den 16. maj 2011