

Trafikudvalget  
Folketinget

MINISTEREN

Dato 23. maj 2011  
J. nr. 2011-1623

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 27. april 2011 stillet mig følgende spørgsmål 1186 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 1186:

”Ministeren bedes oplyse, om han er enig med den daværende trafikminister Flemming Hansen i, at indførelsen af EU´s regler for piloters arbejdstid ikke førte til en forringelse af flysikkerheden.”

Svar:

EU´s regler for flyve- og hviletid blev vedtaget i 2006 efter årelange forhandlinger i både Rådet og Europa-Parlamentet. Det betyder, at der i EU nu er fælles regler for flyve- og hviletid, og det bidrager til en forbedring af flyvesikkerhedsniveauet i EU samlet set.

I forbindelse med indførelse af de nye EU-regler for flyve- og hviletid var den fælles vurdering blandt de danske, norske og svenske luftfartsmyndigheder, at EU-reglerne om flyve- og hviletid var fuldt ud sikkerhedsmæssige forsvarlige. Der var således ikke saglige argumenter for at indføre særlige mere restriktive flyve- og hviletidsregler for danske luftfartsselskaber.

Men det betyder ikke, at reglerne ikke kan forbedres; det har fra vedtagelsen af reglerne været meningen, at reglerne skulle evalueres.

Min forgænger nedsatte i efteråret 2009 en arbejdsgruppe med repræsentanter fra luftfartsbranchen, herunder større danske luftfartsselskaber og piloternes og kabinepersonalets faglige organisationer, som skulle se på reglerne for flyve- og hviletid for piloter, og udarbejde et fælles dansk oplæg om eventuelle konkrete ændringer i EU's regler på området.

Arbejdsgruppens synspunkter var bl.a., at flyve- og hviletidsreglerne skal være fælleseuropæiske, fuldt dækkende og baseret på videnskabelig forskning og resultater. Endvidere var der i arbejdsgruppen enighed om, at der bør indføres krav i EU om udvikling og implementering af et lovpligtigt Safety Management System indeholdende et Fatigue Risk Management System. Konkret foreslog arbejdsgruppen, at der bør ses nærmere på reglerne for



forlængelse af den daglige flyvetjenesteperiode; for fordelingen af den ugentlige tjenesteperiode samt for reglerne om natarbejde.

Side 2/2

Arbejdsgruppens hovedkonklusioner blev sendt til Kommissionen af min forgænger i februar 2010 med anmodning om, at den danske arbejdsgruppes synspunkter ville blive taget med i forbindelse med den kommende revision af reglerne.

Trafikstyrelsen har gentaget arbejdsgruppens konklusioner i det høringsvar, som er afgivet til EASA i forbindelse med den aktuelle høring over udkast til ændrede regler. Trafikstyrelsen har endvidere givet udtryk for, at der som supplement til 60 timers reglen (dvs. at der max. kan udføres 60 timers arbejde pr. 7 dage), endvidere skal være et loft på 100 timer pr. løbende 14 dage. Det vil sikre en mere jævn fordeling af arbejdstimerne.

Trafikstyrelsen har endelig understreget, at der ikke bør ændres ved reglerne, før der er gennemført videnskabelige undersøgelser, netop for at sikre, at ændringer ikke medfører en forringelse af flyvesikkerheden.

Jeg forventer på denne baggrund at tage kontakt til Kommissionen samt mine trio-formandskabskolleger fra Polen og Cypern. Hvis Kommissionen ikke går ind i sagen, agter jeg at tage sagen op under Danmarks EU-formandskab i 2012.

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt