



16. maj 2007  
J.nr. 07-3039-0050

Notat om Flyve- og hviletidsregler for besætningsmedlemmer i dansk luftfart

#### Generelt

EU's regler om flyve- og hviletid er indeholdt i subpart Q i EU-OPS, der er bilag til EU-Forordning 1899/2006 af 12. december 2006. EU-OPS'en skal finde anvendelse i EU's medlemslande fra den 16. juli 2008.

Subpart Q, der er det første fælles europæiske regelsæt for flyve- og hviletid for besætningsmedlemmer, er minimumsregler.

EU's regelsæt (subpart Q) regulerer flyve- og hviletid i et system, der er baseret på timer. De gældende fælles skandinaviske flyve- og hviletidsbestemmelser, som i Danmark er indeholdt i BL 5-17, er baseret på et særligt pointsystem.

EU's regler regulerer den samlede arbejdstid d.v.s. forberedelsestid+bloktid ( tid fra standplads til standplads) + administrativt arbejde efter flyvningen.

BL 5-17 regulerer belastning på grundlag af point, der gives for forberedelse, bloktimer og landinger.

EU's regelsæt regulerer arbejdstiden over henholdsvis 7 og 28 dage, samt et kalenderår, mens BL 5-17 regulerer flyve- og hviletid i en vilkårlig 7 dages periode.

Det er således ikke umiddelbart muligt at sammenligne de to systemer.

EU-reglerne dækker al kommerciel lufttransport med flyvemaskiner, mens BL 5-17 gælder for rute-flyvning med mere end 10 passagersæder samt for charterflyvning med flyvemaskiner med en maksimal tilladt startvægt på over 15.000 kg.

Det skal bemærkes, at i relation til begge regelsæt gælder endvidere luftfartslovens § 50, hvorefter ingen må gøre tjeneste på et luftfartøj, hvis de som følge af sygdom, overanstrengelse, mangel på søvn m.m. er ude af stand til dette. § 50 retter sig mod såvel arbejdstager som arbejdsgiver. Hertil kommer, at luftfartsselskabernes driftshåndbøger, der godkendes af SLV, skal beskrive den enkelte arbejdstagers pligt til at sige fra, hvis denne er ude af stand til at gøre tjeneste på fuld betryggende måde.

Der bemærkes herudover, at mange af luftfartsselskaberne har kollektivaftaler, der er mere begrænsende for arbejdstagers mulige produktion end hvad de to regelsæt giver mulighed for ved maksimaludnyttelse. Disse aftaler kan fortsat opretholdes.

Side 1 af 3

Endelig bemærkes, at en udnyttelse af hele den maksimale produktionsramme (arbejdstid henholdsvis point) for arbejdstagere forudsætter, at et luftfartsselskabs produktion giver mulighed herfor. At medarbejdere principielt kan sættes til planlagt at flyve til eksempelvis kl 0300, giver således kun mening, hvis luftfartsselskabet har fly, der opererer til det tidspunkt.

Nedenfor er i summarisk form angivet henholdsvis de fælles EU-regler ( Subpart Q ) og de fælles skandinaviske regler for flyve- og hviletid (BL 5-17).

#### EU-regler ( Subpart Q )

Subpart Q fastsætter som nævnt grænser for dels den maksimale arbejdstid, der består af forberedelse+bloktimer+administrativt arbejde efter flyvningen, dels den maksimale daglige flyvetjenesteperiode, der består af forberedelse+bloktimer.

I henhold til subpart Q må et besætningsmedlem maksimalt:

- arbejde 2000 timer på et kalenderår
- arbejde 190 timer pr løbende 28 dage, der skal fordeles så jævnt som muligt
- arbejde 60 timer pr løbende 7 dage
- flyve 900 bloktimer på et kalenderår
- flyve 100 bloktimer pr løbende 28 dage

Den maksimale daglige flyvetjenesteperiode (FDP):

- Er 13 timer, der reduceres med 30 minutter per flyvning fra den 3. flyvning. Maksimal reduktion er 2 timer.
- Den maksimale flyvetjeneste må forøges planlægningsmæssigt med 1 time to gange pr. løbende 7 dage under forudsætning af at, der ikke flyves flere end maksimalt 5 flyvninger. Hvileperioden skal efterfølgende øges med 4 timer.

Hvile:

- Minimumshvile skal på hjemmebasen være mindst 12 timer eller lige så lang som foregående tjenesteperiode, hvis denne har været længere.
- Minimumshvile på udestation skal være mindst 10 timer eller lige så lang som foregående tjenesteperiode, hvis denne har været længere. Heraf skal der være 8 timers adgang til sovefaciliteter.
- Der skal være en ugentlig langtidshvile på mindst 36 timer inkl. 2 lokale nætter (8 timer i perioden 2200-0800). Der må højst være 168 timer (7 døgn) imellem to langtidshvileperioder.

Uforudsete hændelser:

- Fartøjschefen kan, efter samråd med de berørte besætningsmedlemmer, forlænge flyvetjenesten med max. 2 timer ved uforudset hændelser, som indtræffer under den pågældende flyvning. Minimumshvile må dog ikke være mindre end 10 timer eller lige så lang som foregående tjenesteperiode som følge heraf.

#### BL-5-17 Flyve- og tjenestetidsbestemmelser

BL 5-17 point-system bygger på, at besætningen under tjeneste "optjener" point. Aktiv tjeneste giver om dagen (0600-2200) 6 point pr. time og om natten 8 point pr. time. Man belastes desuden med 5 point pr. landing.

Et besætningsmedlem må maksimalt:

- Planlægges til at gøre tjeneste 270 point indenfor planlægningsperioden (7døgns periode), eksklusiv landingsbelastninger.

Det skal bemærkes, at i henhold til Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 918 af 18. november 2003, må et besætningsmedlem maksimalt

- arbejde 2000 timer på et kalenderår
- flyve 900 bloktimer på et kalenderår

Den maksimale flyvetjenesteperiode:

- Maksimal belastning under aktiv flyvetjeneste er 90 point, heri inkluderet landingsbelastning. Man kan fortsætte med andre former for tjeneste (anden flyvetjeneste), f.eks. en overføringsrejse (som passager) indtil 20 timer er forløbet siden sidste hvileperiodes (mindst 8 timer) afslutning.

Hvile:

- Der "nedhviles" med 6 point pr. time fra 0600-2200 og 8 point pr time fra 2200-0600.
- Minimumshvile skal være af mindst 8 timers varighed.
- Mindst hver anden hvileperiode skal være af så lang varighed, at besætningsmedlemmets pointbelastning nedbringes til 0 point.
- Der kan ikke reduceres til mindre end 0 point.
- Inden for en 14-dagesperiode skal tildeles 2 tjenestefri perioder af mindst 26 timers varighed (langtidshvile), regnet fra det tidspunkt, besætningsmedlemmets pointbelastning er reduceret til 0 point.
- Langtidshvilen skal tildeles således, at der maksimalt må være 270 planlagte points (eksklusiv landingsbelastning) samt maksimalt 7 døgn mellem to sådanne tjenestefri perioder.

Uforudsete hændelser:

- Fartøjschefen kan ved uforudsete hændelser, efter samråd med de berørte besætningsmedlemmer, planlægge at overskride de 90 point med maksimalt 18 points.