



MINISTEREN

Transport- Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 6. januar 2017
J. nr. 2016-6334

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 13. december 2016 stillet mig følgende spørgsmål 219 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Jan Erik Messmann (DF).

Spørgsmål nr. 219:

Er ministeren bekendt med, om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (det tidligere SLV) er blevet advaret om, at der kan være problemer med nye EU-regler vedrørende luftfart og flysikkerhed og dokumentation for, at piloter flyver, mens de er trætte, jf. også artiklen ”Danske piloter: Seks ud af ti har sovet i cockpittet”, bragt på www.politiken.dk den 17. juni 2013? Hvis dette kan bekræftes, hvilke problemstillinger er der i givet fald peget på?

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, som oplyser følgende:

”Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen antager, at der i dette spørgsmål og i spørgsmål 220 (TRU alm. del) henvises til EU’s flyve- og hviletidsregler.

I 2014 vedtog EU nye totalharmoniserede flyve- og hviletidsregler for piloter og kabinebesætningsmedlemmer. Reglerne har skullet anvendes i medlemsstaterne siden 18. februar 2016.

Det nye regelsæt indeholder en række sikkerhedsmæssige forbedringer i forhold til de tidligere gældende EU-regler og tager bl.a. hensyn til at fatigue (træthed) er en af de væsentlige faktorer, som påvirker menneskelige præstationer.

Der blev i Danmark i 2009 nedsat en arbejdsgruppe vedrørende flyve- og hviletid med repræsentanter for både arbejdstager- og arbejdsgiverorganisationer på luftfartsområdet. I arbejdsgruppen er også dansk pilotforening (DALPA) repræsenteret.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er i tæt dialog med arbejdsgruppen og arbejdsgruppens anbefalinger har været fremført overfor det europæiske luft-



fartssikkerhedsagentur, EASA og Kommissionen gennem hele processen med udarbejdelse af de nye EU-regler på flyve- og hviletidsområdet.

Side 2/2

Arbejdsgruppen pegede bl.a. på nogle problemstillinger, som er beskrevet i Trafikstyrelsens notat af 27. juni 2013, som er fremsendt parallelt til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Transportudvalg (Transportudvalget 2012-13, TRU Alm. del, Bilag 308).

En af problemstillingerne nævnt i notatet, som også nævnes i Politikens artikel af 17. juni 2013, og som både Politiken og DALPA har rejst særskilt over for den tidligere transportminister i 2013 er reglerne om nattjeneste. Det nye regelsæt tillader piloter op til 11 timers tjeneste om natten, hvor de videnskabelige eksperter havde foreslået et maksimum på 10 timer.

Når de videnskabelige anbefalinger ikke blev fulgt på alle områder, herunder mht. natflyvning, skyldtes dette, at der ifølge EASA ikke på alle områder var tilstrækkeligt videnskabeligt materiale, som var fuldt opdateret og validt i forhold til den nuværende trafikstruktur.

Endvidere var der væsentlige forskelle på de forskellige tidligere gældende nationale regler på nogle områder, eksempelvis på standby-reglerne. Reglen om natflyvning var således et udtryk for et kompromis, som vel at mærke stadigvæk forbedrede en i forvejen høj flyvesikkerhed i EU, idet der er tale om en reduktion i forhold tidligere gældende maksimum på natflyvning med 45 minutter.

Endelig bemærkes, at EASA skal foretage en vurdering af reglerne indenfor 3 år efter, at de er trådt i kraft. I vurderingen skal der igen inddrages videnskabelig ekspertise og indsamles operationelle data fra medlemslandene. Det betyder, at man igen vil vurdere bl.a. nattjenestereglerne på opdateret videnskabeligt grundlag.”

Jeg kan henholde mig til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens svar.

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen