

Till: Infrastrukturminister, Catarina Elmsäter-Svärd

Nya regler för flygtidsbegränsningar, EASA FTL

Som representant för svenska linjepiloter skulle Svensk Pilotförening (SPF) vilja dela våra omedelbara iakttagelser kring EASAs "Comment Response Document 2010-14" som publicerades 120118.

Jämfört med den ursprungliga NPAn (Notice of Proposed Amendment) från december 2010 innehåller den reviderade texten i CRDn några välbehövliga förbättringar. Till exempel införandet av en maxgräns för antal tjänstgöringstimmar på en 14-dagarsperiod. Det är också glädjande att man i CRDn avvisar konceptet med att kunna reducera nattvillan mellan tjänstgöringspass till så lite som 7:30.

Dessvärre har EASA inte nått ända fram. Det senaste förslaget innehåller ett regelverk som tillåter mycket långa och tröttande tjänstgöringspass som leder till höga nivåer av utmattning och i sin tur riskerar att påverka säkerheten negativt. Förslaget negligerar entydiga vetenskapliga data på flera områden. Till exempel:

Natttjänstgöring: vetenskapen säger 10 timmar – EASA vill tillåta 11.

Tre oberoende vetenskapliga rapporter, beställda och betalade av EASA, konkluderar att natttjänstgöring skall begränsas till 10-timmarspass. Allt därutöver leder enligt dessa rapporter till kritiska nivåer av utmattning med vidhängande säkerhetsrisk. Detta negligeras helt av EASA, som föreslår 11 timmar för natttjänstgöringspass.

Airport Standby: hur man landar säkert efter 22 timmars vakenhet.

EASAs förslag tillåter en pilot som påbörjar sin standby på flygplatsen kl 07 och som blir kallad till flygtjänst som startar 11 att flyga till 01:00 nästa morgon, eller till och med 03:00 i händelse av försening. Det betyder 20 timmar efter att piloten inställt sig på flygplatsen, och det kräver att denne landar säkert efter att ha varit vaken i 22 timmar. Under de nya FTL-reglerna i USA skulle detta entydigt vara olagligt, som en jämförelse.

Långa arbetsdagar med många starter och landningar: otillräckligt skydd mot utmattning.

Vetenskapliga data visar att tröttheten ökar med såväl längden på arbetspasset som arbetsbelastningen (t ex som funktion av antal starter och landningar). Trots att de tre rapporter som nämnts ovan entydigt hävdar att arbetspassets längd måste börja reduceras redan med den andra flygningen, väljer EASA att göra detta först vid den tredje. Rapporterna rekommenderar vidare att arbetspassets totala längd reduceras med 30-45 minuter för varje ytterligare flygning. EASA väljer här minimum, dvs 30 minuter, även för arbetspass med fyra eller fler flygningar.

Extensions: ett tveksamt koncept helt utan vetenskaplig uppbackning.

Den av EASA anlitate expertisen är enig i att extensions/förlängningar inte har någon plats i ett FTL-system. EASAs förslag med en timmes förlängning av maximal tjänstgöring två gånger per vecka är således inte i överensstämmelse med vetenskapen. Tvärt om. Rapporterna visar att endast ett smalt tidsfönster, c:a 08:00-12:00 är lämpligt för så långa arbetspass som 14 timmar. Utmattningsforskning visar att arbetspass på 13 timmar eller mer ökar den relativa olycksrisken med 550%.

Stabilitet på hemmabas: bättre skydd mot många och snabba ändringar nödvändigt

EASAs förslag specificerar principen om en fast hemmabas, men stipulerar inga begränsningar vare sig beträffande hur ofta denna kan växla eller med vilken förvarning/framförhållning detta i så fall kan ske. Det öppnar för ett missbruk och gör i praktiken principen med hemmabas helt meningslös/verkningslös eftersom en pilot då kan tilldelas fem olika "hemmabaser" på lika många veckor och dessutom förväntas transportera sig mellan dessa på det som skulle vara vilotid. Sådan praxis vet man leder till ackumulerad trötthet och måste undvikas. Eftersom alla begränsningar och beräkningar av tjänstgöringstid utgår från hemmabas betyder en urvattning av begreppet hemmabas en *urvattning av hela regelverket*.

14-dagarsgräns på 110 timmar: otillräckligt skydd mot ackumulerad trötthet

En av förbättringarna med CRDn jämfört med NPAn är införandet av en gräns för tjänstgöringstid över en 14-dagarsperiod. Den tjänar som ett komplement till att regelverket i övrigt tillåter 60 timmar per sjudagarsperiod, tre veckor i rad. Storbritannien har i dag ett regelverk som sätter gränsen vid 95 timmar per 14-dagarsperiod, vetenskapliga undersökningar säger 95-100 timmar och medlemsstaternas nationella myndigheter sammanstrålade på 100 timmar vid EASAs AGNA-möte i oktober 2011. Trots all detta sätter EASA gränsen till 110 timmar i CRDn.

Exemplen ovan illustrerar några områden där SPF ser allvarliga problem med det liggande förslaget ur flygsäkerhetssynpunkt, men även ur en strikt legal ståndpunkt eftersom EASA är bunden till att basera sina flygtidsregler på vetenskapliga och medicinska data. Således behövs ytterligare korrigeringar till de föreslagna reglerna för att säkerställa att trötthet bland piloter inte blir en riskfaktor för passagerare och övrig besättning.

SPF och Infrastrukturministern skulle behöva mötas snarast för att vidare kunna diskutera allvarliga brister i EASA:s CRD 2010-14. SPF kommer omgående att kontakta Er i syfte att arrangera ett sådant möte

Med vänlig hälsning

Gunnar Mandahl, ordförande Svensk Pilotförening

Bo Säbb, ordförande Flygsäkerhetskommittén.

Göran Adbro, tf Generalsekreterare, Svensk Pilotförening