

ADVIES

VAN DE ADVIESCOMMISSIE VOOR DE IMPLEMENTATIE VAN DE EUROPESE REGELING VOOR WERK- EN RUSTTIJDEN (SUBPART Q VAN EU OPS)

1. Introductie

In 1991 is de EU Verordening nr. 3922/91 inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart van kracht geworden. Bij deze Verordening zijn de in bijlage II genoemde gemeenschappelijke veiligheidsnormen ingevoerd ten aanzien van met name het ontwerp, de vervaardiging, de exploitatie en het onderhoud van luchtvaartuigen en de bij deze taken betrokken personen en organisaties.

Op 12 december 2006 is de Verordening nr. 1899/2006 houdende wijziging van Verordening nr. 3922/91 inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart aangenomen, met als belangrijkste wijziging de invoering van Subdeel Q (van EU-OPS). Doel van deze verordening is de harmonisatie op hoog niveau van de veiligheidsnormen, met inbegrip van de vlieg- en diensttijdbeperkingen en rusttijden.

In deze verordening, en met name in de bepalingen inzake vlieg- en diensttijdbeperkingen en rusttijden van subdeel Q van bijlage III, wordt rekening gehouden met de beperkingen en minimumnormen die zijn vastgelegd in Richtlijn 2000/79/EG.

Onverminderd het bepaalde in artikel 11 van Verordening (EEG) nr. 3922/91 is bijlage III met ingang van 16 juli 2008 van toepassing.

In artikel 8 van Verordening 1899/2006 wordt aangegeven dat de lidstaten aanvullende bepalingen in verband met OPS 1.1105 punt 6, OPS 1.1110 punten 1.3 en 1.4.1, OPS 1.1115 en OPS 1.1125 punt 2.1 van subdeel Q van bijlage III bij deze verordening kunnen vaststellen of handhaven totdat op wetenschappelijke kennis en beste praktijken gebaseerde communautaire voorschriften zijn vastgesteld.

Op basis hiervan heeft het Ministerie van Verkeer & Waterstaat een voorstel voor aanvullende bepalingen opgesteld en ter commentaar rondgestuurd aan de luchtvaartmaatschappijen en de vakbonden voor cockpit- en cabinepersoneel en verzocht eventueel commentaar vóór 31 augustus 2007 aan het Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart te doen toekomen.

2. Samenstelling en werkwijze van de Commissie

Het Ministerie heeft besloten voor de behandeling van het commentaar tijdelijk een Commissie van Advies in te stellen overeenkomstig de Wet Luchtvaart artikel 2.14.

De onafhankelijke leden van de Commissie zijn benoemd door de heer drs. J.W. Weehuizen, Directeur Luchtvaart, van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat per brief van 1 oktober 2007. De overige leden zijn voorgedragen door de organisaties van cockpit- en cabine personeel en door de representatieve luchtvaartmaatschappijen.

De Commissie bestaat uit 3 onafhankelijke leden, 4 leden van de luchtvaartmaatschappijen en 4 leden van organisaties van boordpersoneel:

- Mevrouw mr. A.J.M. Mengelberg-Thissen, voorzitter en onafhankelijk lid
- De heer B. Klaare, onafhankelijk lid
- De heer R. Nap, onafhankelijk lid
- Mevrouw mr. V. Mendes de Leon, secretaris
- De heer J.B. Kool, lid namens KLM
- De heer L.A. Trap, lid namens Martinair
- De heer A.W. Rütter, lid namens Transavia
- De heer J.H.A. van de Velde, lid namens Arkefly
- De heer B.A. Peters, lid namens VNV
- Mevrouw J.M. Kerstholt, lid namens VNC
- De heer H. Bastings, lid namens de UNIE
- De heer L.L. van der List, lid namens de FNV

Het secretariaat van de Advies Commissie wordt verzorgd door DGTL. De werkwijze van de Commissie is weergegeven in bijlage 3 en is tijdens de eerste vergadering geaccepteerd door de Commissie.

De Commissie van Advies heeft 8 vergaderingen gehad, waarvan de eerste vergadering ter introductie en bespreking van de werkwijze was belegd. Rapportage van de vergaderingen is vastgelegd in de Notulen.

3. Opdracht

De opdracht, die de Commissie ontvangen heeft, is een goed en gedragen Advies samen te stellen met betrekking tot de invulling van de “witte vlekken” in de Verordening (EG) nr. 1899/2006 van 12 december 2006 (Publicatie L377 dd. 27.12.2006) over werk- en rusttijden voor boordpersoneel en aan te bieden aan de Directeur Luchtvaart van DGTL, de heer Weehuizen.

De termijn voor implementatie van de Verordening is tot 16 juli 2008. Een korte periode derhalve, die nog rest voor de behandeling van het commentaar op de voorgestelde invulling van de “witte vlekken”, het invoeren van de aanvullende bepalingen door de nationale autoriteiten en het invoeren hiervan door de luchtvaartmaatschappijen in een nieuw te ontwikkelen crew en vloot rotatie systeem.

4. Ontvangen commentaar

Bijgevoegd is de versie van Subdeel Q (bijlage 1), welke is rondgestuurd voor commentaar en welke versie behandeld is in de Commissie.

Naar aanleiding van commentaar van HDJZ zijn van DGTL enkele wijzigingen ontvangen op deze versie, genoemd: *“Inventarisatie van toevoegingen in voorstel m.b.t. subpart Q die niet direct betrekking hebben op invulling officiële witte vlekken als bedoeld in art. 8, 4^e lid van het algemeen deel van vo 1899/2006 (EU-OPS)”*, waarvan eveneens een exemplaar wordt bijgevoegd (bijlage 2). Met deze wijzigingen is rekening gehouden gedurende de behandeling van het commentaar.

Het volgende commentaar is ontvangen van luchtvaartmaatschappijen en vakbonden:

- Transavia.com van 24 augustus 2007
- VNV van 24 augustus 2007
- KLM/Martinair/Transavia/Arkefly van 27 augustus 2007
- VNC van 29 augustus 2007
- Unie sectiebesturen Martinair, Transavia.com en KLC van 29 augustus 2007

5. TNO rapport

Aan de basis van het voorstel voor de invulling van de “witte vlekken”, die gerelateerd zijn aan rustgelegenheid en verlengde werktijd heeft het TNO rapport TNO-DV 2007 C362 gelegen.

Aan de Commissie werd de achtergrond en de redenen voor de totstandkoming van dit TNO rapport uitgelegd:

Gezien de voorgeschiedenis van EU-OPS hebben DGTL en IVW de formele publicatie van EU-OPS in het EU Journaal afgewacht voordat de invulling van de witte vlekken werd opgepakt. Tijdens dat proces werd besloten advies over de rustgelegenheid aan boord en de verlengde werktijd in te winnen. De ATB bevat wel een regeling voor rustgelegenheid maar deze regeling is vatbaar voor verschillende interpretaties. Derhalve wilde IVW op dit punt meer helderheid hebben.

Een korte inhoud van dit rapport is:

TNO heeft in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een wetenschappelijk onderbouwd advies gegeven over de maximaal toelaatbare verlenging van de vliegdienstperiode (FDP) in relatie met de kwaliteit van de beschikbare rustfaciliteiten aan boord en met het aantal vliegers waarmee de bemanning wordt uitgebreid. De aanbevelingen zijn gebaseerd op een analyse van internationale en nationale voornamelijk wetenschappelijke data betreffende de kwaliteit van de verschillende rustfaciliteiten aan boord in relatie tot recuperatieve slaap, alertheid en prestaties. Er werden adviezen gegeven m.b.t. de maximaal acceptabele verlenging van de FDP bij gebruik van bunks en verschillende categorieën stoelen. (TNO Report TNO-DV 2007 C362).

6. Algemeen Commentaar: inhoud

Tijdspad:

De luchtvaartmaatschappijen geven aan problemen te hebben met de invoeringsdatum van 16 juli 2008, omdat het onmogelijk is om midden in het zomerseizoen het indelingssysteem aan te passen en vanwege de relatie met slottijden. Deze zijn reeds aangevraagd voor het zomerseizoen 2008.

Gebrekkige vertaling van de engelse tekst:

Duidelijk is uit het commentaar en de behandeling hiervan, dat de nederlandse vertaling van de engelse tekst diverse wijzigingen noodzakelijk maakt.

TNO rapport:

De luchtvaartmaatschappijen gaven aan verrast te zijn geweest door het rapport van TNO alsook de beperkte scope van het onderzoek. Dit omdat het voornamelijk een literatuurstudie op basis van internationale gegevens, database onderzoek en interviews betreft en TNO geen gericht onderzoek heeft gedaan naar de huidige in gebruik zijnde rustgelegenheden van de nederlandse luchtvaartmaatschappijen waaronder de z.g. economystoel. De voorstellen betreffende rustgelegenheden wijken in ernstige mate af van de bestaande regelgeving en hebben dan ook een enorme impact. De luchtvaartmaatschappijen vroegen zich af waarom niet gewacht wordt op de wetenschappelijke en medische evaluatie van bijlage III, subdeel Q welke evaluatie het Europees Agentschap (EASA) voor de veiligheid van de luchtvaart uiterlijk op 16 januari 2009 dient te hebben voltooid, zoals vermeld in de Overwegingen bij de Verordening 1899/2006. Op basis van de uitkomst van deze evaluatie en overeenkomstig de in artikel 12, lid 2, opgenomen procedure dient de Commissie zo nodig onverwijld voorstellen tot wijziging van de relevante technische bepalingen in te dienen.

Het overnemen van het op het TNO rapport gebaseerde voorstel betekent, dat luchtvaartmaatschappijen veel technische aanpassingen moeten doen en is

daarnaast sterk van invloed op de inzet van de bemanningen op bepaalde bestemmingen. Men vraagt waarom het TNO rapport niet eerst wordt ingebracht in EASA discussies voor eventuele invoering op Europese schaal, dit met name uit het oogpunt van “level playing field”.

De vakbonden gaven aan tevreden te zijn met de aanbevelingen uit het TNO rapport. Het rapport is gebaseerd op wetenschappelijk onderzoek en legt naar het oordeel van de vakbonden een basis voor het objectiveren van de veiligheidswetgeving.

Vragen werden gesteld waarom in het TNO rapport geen onderzoek is gedaan naar rust in een economy class stoel en waarom geen aandacht is besteed aan rustgelegenheid voor cabine personeel gerelateerd aan verlengde werktijd.

De redenen waarom deze onderzoeken niet hebben plaatsgevonden zijn aldus de verklaring die blijkt uit het TNO rapport, de volgende:

Omdat er internationaal geen wetenschappelijke data beschikbaar zijn over de effectiviteit van economy seats als rustfaciliteit aan boord en laboratoriumonderzoek aanwijzingen levert voor een degradatie van de slaap in een dergelijke stoel, werd t.a.v. economy seats geadviseerd de FDP niet te verlengen tot voldoende data beschikbaar zijn om een nadere uitspraak op te kunnen baseren.

Omdat zowel de opdracht als de beschikbare databases geen betrekking hadden op cabinepersoneel, werden voor die groep geen specifieke aanbevelingen gedaan. Internationaal worden regels t.b.v. cabinepersoneel meestal afgeleid van de regels voor vliegers.

Onderzoek onder cabinepersoneel zou data kunnen opleveren die leiden tot beter gefundeerde adviezen.

7. Commentaar per artikel: beantwoordingsinhoud

In bijlage 4 vindt u de lijst zoals het Commentaar van de luchtvaartmaatschappijen en de vakbonden in de vergaderingen van de Advies Commissie per artikel behandeld is.

8. Advies

Algemeen advies

De Commissie van Advies geeft de volgende aanbevelingen:

a. Aanbeveling betreffende het Tijdspad

De Commissie beveelt aan de Europese Commissie te informeren, dat invoering van de nieuwe regeling in Nederland niet kan plaatsvinden per 16 juli 2008, maar tenminste de tijd zal worden gegeven voor de invoering van een nieuw crew en vloot rotatiesysteem tot de ingang van het winterseizoen in 2008.

b. Aanbevelingen ter vervanging van de gebrekkige vertaling:

Ten aanzien van de gebrekkige vertaling van de engelse tekst is in bijlage 6 een lijst van voorgestelde vertaalwijzigingen toegevoegd.

c. Aanbeveling betreffende onderzoek onder cabinepersoneel:

De Commissie beveelt aan nader onderzoek onder cabinepersoneel naar de effecten op vermoeidheid en alertheid door de duur van het vliegen, het vliegen door tijdszones en het uitvoeren van de productie in meerdere aaneengesloten stretches. In het bijzonder zal daarbij moeten worden onderzocht in welke mate het bieden van rust een bijdrage levert aan het terugdringen van vermoeidheid en het bevorderen van alertheid en welke rol de geboden rustgelegenheid daarbij speelt.

d. Aanbeveling betreffende onderzoek naar rustgelegenheid in een economy class stoel:

Tevens beveelt de Commissie aan nader wetenschappelijk onderzoek te doen naar het gebruik van economy class stoelen als rustgelegenheid, afgestemd op de uitkomsten van een initiële haalbaarheidsstudie (december 2007).
Tevens beveelt de Commissie aan dit onderzoek af te ronden uiterlijk 1 januari 2009, afhankelijk van de uitkomsten van de haalbaarheidsstudie die onlangs opgestart is. Wanneer de uitkomsten van dit onderzoek daar aanleiding toe geven, beveelt de Commissie aan dat deze uitkomsten zo spoedig mogelijk, in de regelgeving worden verwerkt.

e. Aanbeveling voor een Toelichting bij de regeling

De Commissie van Advies is van mening dat een Toelichting bij implementatie van de regelgeving noodzakelijk is ter verduidelijking van de toepassing van sommige onderdelen van deze regelgeving en voegt daarvoor een aantal voorstellen bij voor deze Toelichting (bijlage 7).

f. Aanbeveling voor verlenging van de bestaansperiode van de Commissie van Advies:

De luchtvaartmaatschappijen en de vakbonden pleiten voor het behoud van de Commissie van Advies, in ieder geval voor een tijdelijke periode van bijvoorbeeld 3 jaar. De redenen hiervoor zijn:

- De Commissie van Advies is een adviesorgaanvorm van overleg bestaande uit vertegenwoordigers van luchtvaartmaatschappijen en vakbonden op het gebied van regelgeving voor werk- en rusttijden voor boordpersoneel en bevordert de harmonisatie en samenwerking op dit gebied. In het verleden

is gebleken dat er gebrek is aan kennisinhoudelijk overlegmogelijkheden en daarvoor zou deze Commissie een forum van overleg kunnen zijn.

- De huidige regeling, de z.g. “witte vlekken” zullen in lijn met voortschrijdend inzicht en andere wijzigingen een update behoeven, waarvoor een gestructureerd contact van de luchtvaartsector met DGTL en IVW van belang is.
- De Commissie kan dienen als discussie forum voor een nieuwe regeling en over de interpretatie van nieuwe en gewijzigde EASA regels, waarbij de ervaringen van de luchtvaartmaatschappijen en vakbonden bij de toepassing van de nieuwe regels van essentieel belang zijn voor de regelgever.
- EU OPS 1.1090 Varianten geeft de mogelijk aan de autoriteit varianten op de vereisten in Subdeel Q toe te staan. Voor de nodige harmonisatie van deze varianten zou de Commissie als klankbord en loket kunnen dienen.
- Art. 8 van Verordening 1899/2006 geeft mogelijkheden van reactie van een lidstaat: een maatregel te nemen bij een veiligheidsprobleem en bij onvoorziene spoedeisende exploitatieomstandigheden of exploitatiebehoeften van korte duur een ontheffing te verlenen.
- De Commissie zou als klankbord voor de overheid kunnen dienen in deze gevallen.
- De Commissie kan als klankbord dienen voor eventuele herzieningen van de bestaande regelgeving op basis van de in dit Advies aanbevolen onderzoeken voor cabine personeel en economy class stoelen.

Advies per artikel

Het commentaar per artikel bestond uit voorstellen voor vertalingswijzigingen en voorstellen om de inhoud te wijzigen. Zoals reeds eerder vermeld, de voorstellen voor vertalingswijzigingen zijn weergegeven in bijlage 6.

Hieronder volgen de voorstellen voor wijzigingen van de inhoud van de “witte vlekken”, waarbij de onderstreepte tekst de voorgestelde wijzigingen zijn.

EU OPS 1.1095

Paragraaf 1.16 – 1.20

1.17 Horizontale rustgelegenheid (i.p.v. adequate slaappleats)
Een deugdelijke accommodatie aan boord van het luchtvaartuig, die is afgeschermd van zowel de cockpit als het passagiersgedeelte en kan worden verduisterd, waarin horizontale rust kan worden genoten.

Paragraaf 1.17 (adequate slaappleats) en 1.18 (zitplaats klasse I) uit de tekst van IVW/DGTL zijn in dit voorstel samengevoegd, zodat beide voorstellen onder één definitie vallen.

1.18 Zitplaats klasse A
Een zitplaats buiten de cockpit, afgeschermd van de passagiers door tenminste een gordijn, die breder is, meer pitch heeft dan de economy class stoel, minimaal 40° recline en een volledig geïntegreerde steun aan benen en voeten geeft. Naastgelegen zitplaats(en), die niet door een gangpad gescheiden zijn, mogen enkel worden bezet door een lid van het boordpersoneel.

1.19 Zitplaats klasse B
Een economy class passagiersstoel, buiten de cockpit afgeschermd van de passagiers, met tenminste een gordijn. Naastgelegen zitplaats(en), die niet door een gangpad gescheiden zijn, mogen enkel worden bezet door een lid van het boordpersoneel.

Motivering voor wijzigingen:

Na verschillende tekstvoorstellen en discussie werd men het eens dat wat betreft de stoelen niet al teveel in detail moest worden geregeld door er diverse maten in op te nemen.

EU OPS 1.1100

Paragraaf 1.1 (a) “Maximaal 2000 diensturen per jaar...). In het eerder gemelde document van DGTL over de teksten die gewijzigd zijn nadat het commentaar geleverd is, is aangegeven dat deze paragraaf geschrapt is, omdat de richtlijn al verwerkt is in subpart Q (verwezen wordt naar Clausule 8 uit de Bijlage bij de Richtlijn 2000/79/EG van de Raad van 27 november 2000). De Commissie beveelt aan deze regeling, die in de ATB is weergegeven te behouden.

EU OPS 1.1105

In plaats van de huidige tekst van paragraaf 6.2 stelt de Commissie de volgende tekst voor:

Paragraaf 6.2

Indien binnen een FDP sprake is van één grondtijd langer dan twee en een half uur, (dan) mag de overschrijdende tijdsduur tot een maximum van twee en een half uur worden beschouwd als onderbreking en kan de maximale FDP met de duur van deze onderbreking worden verlengd, mits het bemanningslid gedurende deze onderbreking geen werkzaamheden verricht ten behoeve van de exploitant.

Motivering voor wijzigingen:

- "één" grondtijd i.p.v. een aaneengesloten grondtijd = gewijzigd om 6.2. consistent te maken met 6.3.
- "maximale" = aangevuld om de gestelde limieten te wijzigen
- "met de duur van deze onderbreking" = onderbreking i.p.v. pauze wordt gezien als een vertaalfout (zie lijst met voorstellen voor vertaalgwijzigingen)
- "met de duur van" = aangevuld om te benadrukken, dat het gaat om een tijdseenheid waarmee de limiet wordt verhoogd.

EU OPS 1.1110

In plaats van de huidige tekst stelt de Commissie de volgende tekst voor:

Paragraaf 1.3.1

Indien het tijdzoneverschil tussen het begin en het eind van een FDP 4 uur of meer is zal:

- a) *Op de thuisbasis de minimum rust volgens 1.1. worden verhoogd met het tijdzoneverschil tussen de thuisbasis en de plaats waar de voorgaande FDP is aangevangen tot een minimum van 16 uur of meer afhankelijk van de lengte van de voorgaande FDP en het tijdzoneverschil.*
- b) *Buiten de thuis basis de minimum rust volgens 1.2 worden verhoogd met 4 uur tot een minimum van 14 uur of meer afhankelijk van de lengte van de voorgaande FDP.*

Motivering voor wijziging:

Internationaal is de huidige gangbare norm om vanaf een tijdzoneverschil van 4 uur of meer extra rust toe te kennen. In de definitie van WOCL EU-OPS Subdeel Q wordt er van uitgegaan dat met tijdsverschillen onder 4 uur geen rekening hoeft te worden gehouden. Bovendien is het de internationale standaard om op een buitenstation een minimale compensatie te geven met een volledige compensatie op het basisstation. Reden hiervan is om de rotatie zo kort mogelijk te houden en tevens de ongunstige effecten van tijdsverschillen tegen te gaan.

Paragraaf 1.4.1 – 1.4.7

1.4.1 Niettegenstaande 1.1 kan de minimum rustperiode op de thuisbasis worden verkort, voor zover:

- (a) *de minimum rustperiode als bedoeld in 1.1 met niet meer dan 2 uur wordt verkort;*

(b) de FDP volgend op een verkorte rustperiode met een evenredig aantal uren wordt verkort; en

(c) de rustperiode volgend op de in onderdeel b bedoelde FDP niet korter is dan de minimum rustperiode ingevolge 1.1 verhoogd met het verschil tussen de verkorte rusttijd en de minimum rusttijd.

1.4.2. Niettegenstaande 1.2 kan de minimum rustperiode buiten de thuisbasis worden verkort overeenkomstig de tabel in Bijlage A.

1.4.3. Voor planningsdoeleinden zal in de FDP waarden, genoemd in de tabel in Bijlage A, een marge van 30 minuten ten opzichte van de maximale FDP's na verkorte rust aangehouden worden.

1.4.4. Op een FDP volgende op een verkorte rust als bedoeld in 1.4.1 en 1.4.2 zal geen verlenging als bedoeld in OPS 1.1105 art. 2 worden toegepast.

1.4.5. Op een FDP volgende op een verkorte rust als bedoeld in 1.4.1 en 1.4.2 mogen verlengingen als bedoeld in OPS 1.1115 en OPS 1.1120 worden toegepast.

1.4.6. Een verkorte rustperiode van minder dan 07.30 uur, die aanvangt buiten de thuisbasis, alsmede een verkorte rustperiode van minder dan 10 uur die aanvangt op de thuisbasis, moet worden beschouwd als grondtijd.

1.4.7. Slechts in het geval dat een bemanningslid geen werkzaamheden verricht of aan boord zal verrichten, mag de rustperiode meerdere malen achtereenvolgend worden verkort, met dien verstande dat het verschil tussen de verkorte rustperiodes en de minimum rustperiodes ingevolge 1.1 en 1.2 zal worden gecompenseerd na afloop van de laatste dienst.

Bijlage A, genoemd in paragraaf 1.4.2 en 1.4.3, is als bijlage 5 bij dit Advies bijgevoegd.

Motivering voor wijzigingen:

Bijlage A is samengesteld door een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van de luchtvaartmaatschappijen en van de vakbonden. Uitgangspunt is tabel C uit het ATB. Deze legt een koppeling tussen de voorafgaande FDP bij een verkorte rust en de maximale FDP na de verkorte rust. Hierbij spelen de lengte van de 1^e FDP, de lengte van de verkorte rust en het tijdstip van aanmelding voor de 2^e FDP een rol in het bepalen van de maximale lengte van de 2^e FDP.

EU OPS 1.1115

1.1 Uitbreiding cockpitpersoneel

In geval van uitbreiding van een basis cockpitbemanning kan de maximale FDP bedoeld in OPS 1.1105 worden verlengd overeenkomstig onderstaande tabel:

<i>Geboden rustfaciliteit aan boord</i>	<i>Maximale FDP verlenging</i>	
	<i>Cockpitpersoneel dat is uitgebreid in overeenstemming met het bepaalde in OPS 1.1095 onder 1.1</i>	<i>Cockpitpersoneel dat is uitgebreid in overeenstemming met het bepaalde in OPS 1.1095 onder 1.1, zodanig dat de basis bemanning is verdubbeld</i>
<i><u>Horizontale rustgelegenheid</u></i>	<i><u>4 uur</u> (3 uur *)</i>	<i>5 uur</i>
<i><u>Horizontale rustgelegenheid vluchten van A naar B</u></i>	<i>-</i>	<i><u>Vluchten met een verlenging van meer dan 5 uur zijn slechts mogelijk onder aanvullende voorwaarden als afgesproken tussen exploitanten en vertegenwoordigers van boordpersoneel, welke voorwaarden ter goedkeuring aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat worden aangeboden.</u></i>
<i><u>Zitplaats Klasse A</u></i>	<i><u>3 uur</u> (2 uur*)</i>	<i>4 uur</i>
<i><u>Zitplaats klasse B</u></i>	<i><u>2 uur</u> (1 uur*)</i>	<i><u>3 uur</u> (2 uur*)</i>

* Hiermee is het minderheidsstandpunt in de Commissie aangegeven, welk standpunt is gebaseerd op een limiet van 16 uur voor een vlucht met 1 extra vlieger en 18 uur voor een vlucht met 2 extra vliegers, waarvan gevonden wordt, dat dit de uiterste, veilige limieten zijn.

Op deze 16 en 18 uur kan dan nog eens 1 uur geplande uitloop (art. 1.1105 paragraaf 2.1) en maximaal 3 uur volgens de bevoegdheden van de gezagvoerder bij onvoorziene omstandigheden (OPS 1.1120 paragraaf 1.1) opgeteld worden, waardoor de maximale limiet komt op 20 uur en 22 uur. In de huidige ATB ligt het maximum op 24 uur.

Het meerderheidsstandpunt is, dat de aangegeven limieten veilig zijn, welke limieten al minder zijn dan de bestaande limieten.

De vakbonden waren niet geneigd over de uren te stemmen en hebben zich uiteindelijk teruggetrokken.

1.1.1 Onder verantwoordelijkheid van de gezagvoerder zal een aflossingsschema opgesteld worden met een minimum van 1 uur rust. De gezagvoerder zorgt ervoor, dat er zo maximaal mogelijk rust genoten kan worden.

De volgende twee paragrafen zijn gebaseerd op een voorstel van de minderheid in de Commissie. De meerderheid in de Commissie is van mening dat zo'n discussie thuishoort in het CAO overleg.

1.1.2 Voor toepassing van de tabel van 1.1 dient de cockpitbemanning geacclimatiseerd te zijn. Een bemanningslid is geacclimatiseerd als hij/zij 4 achtereenvolgende lokale nachtrusten heeft genoten op de grond binnen een tijdzone van 2 uur ten opzichte van de thuisbasis. Een bemanningslid blijft geacclimatiseerd tot aan het einde van een dienstperiode op een plaats met meer dan 2 uur tijdsverschil ten opzichte van de plaats van vertrek.

1.1.3 Bij het gebruik van niet-geacclimatiseerde bemanningen is de maximale verlenging gelimiteerd tot 80% van de verlengingen uit de tabel van 1.1.

1.2 Cabinepersoneel

De maximale FDP voor cabinepersoneel, bedoeld in OPS 1.1105 kan in geval van het bieden van rusttijd(en) tijdens de vlucht, worden verlengd, met:

<i>Geboden rustfaciliteit aan boord</i>	<i>Maximale FDP verlenging</i>
<u>Horizontale rustgelegenheid</u>	<u>6 uur</u> <u>(5 uur*)</u>
<u>Horizontale rustgelegenheid vluchten van A naar B</u>	<u>Vluchten met een verlenging van meer dan 6 uur zijn slechts mogelijk onder aanvullende voorwaarden als afgesproken tussen exploitanten en vertegenwoordigers van boordpersoneel, welke voorwaarden ter goedkeuring aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat worden aangeboden.</u>
<u>Zitplaats Klasse A</u>	<u>4 uur</u>
<u>Zitplaats Klasse B</u>	<u>3 uur</u> <u>(2 uur*)</u>

* Hiermee is het minderheidsstandpunt in de Commissie aangegeven, welk standpunt is afgeleid van de limieten voor het cockpitpersoneel. De meerderheid in de Commissie is van mening dat de aangegeven limieten veilig zijn, welke limieten al minder zijn dan de bestaande limieten. De meerderheid vindt dat, gezien de aard van de werkzaamheden, er een verschil in limiet kan zitten tussen cockpit en cabinepersoneel.

1.2.1 Onder verantwoordelijkheid van de gezagvoerder zal een aflossingsschema opgesteld worden met een minimum van 1 uur rust. De gezagvoerder zorgt ervoor, dat er zo maximaal mogelijk rust genoten kan worden.

De volgende drie paragrafen zijn gebaseerd op een voorstel van de minderheid in de Commissie. De meerderheid in de Commissie is van mening dat deze tekst thuishoort in het CAO overleg.

1.2.2 Voor de toepassing van een verlenging uit 1.2 dient elk lid van het cabinepersoneel een periode van rust tijdens de vlucht te worden toegewezen die tenminste gelijk is aan de duur van de verlenging, met een minimum van 1 uur rust. Rustperiodes tot een lengte van 2 uur dienen aaneengesloten genoten te worden. Rustperiodes van meer dan 2 uur kunnen worden gesplitst in een rustperiode van minimaal 2 uur, gevolgd door een tweede rustperiode met de resterende rust, doch met een minimum van 1 uur. In geval van rust in een slaappleaks dient de eerste rustperiode minimaal 3 uur te kunnen zijn.

1.2.3 In geval van verlenging van de maximale FDP op basis van lid 1.2 zullen verlengingen als bedoeld in OPS 1.1105 punt 2 niet worden toegepast.

1.2.4 Op cabinepersoneel zijn de bepalingen uit OPS 1.115 lid 1.1.2 en lid 1.1.3 van overeenkomstige toepassing.

EU OPS 1.1120

Paragraaf 1.1.2: “uitwijkhaven” te veranderen in “alternatieve bestemming”

Motivering voor wijzigingen:

Het woord “alternate” zoals vertaald door de EU in “alternatieve bestemming” wordt door de AdviesCommissie geacht correct te zijn en de vertaling “uitwijkhaven” derhalve te vervangen door “alternatieve bestemming”.

EU OPS 1.1125

Paragraaf 2.1.5

Indien een oproep voor het aanmelden voor een vlucht plaatsvindt binnen 3 uur na aanvang van de paraatheid, zal de FDP worden vastgesteld overeenkomstig OPS 1.1105 en 1.1115. Na een oproep tot aanmelding vervalt de paraatheid.

Paragraaf 2.1.6

a) Indien een oproep voor het aanmelden van een vlucht plaatsvindt na de eerste 3 uur van de paraatheid en het tijdstip van aanmelding binnen 8 uur na deze oproep plaatsvindt, zal de maximale FDP vastgesteld overeenkomstig OPS 1.1105 of 1.1115 worden verkort, afhankelijk van het tijdstip van aanmelding. De verkorting wordt toegepast overeenkomstig tabel A.

b) Indien het aanvangstijdstip van een FDP wordt opgeschort, wordt de tijd tussen het oorspronkelijke meldingstijdstip en het werkelijke meldingstijdstip aangemerkt als paraatheid en wordt de FDP gecorrigeerd overeenkomstig tabel A.

Paragraaf 2.1.7

2.1.7.1 Per lokale dag is het niet toegestaan langer dan 12 uur paraat te zijn.

2.1.7.2 Het maximum aantal paraatheidsuren bedraagt 60 in elke periode van zeven opeenvolgende dagen.

2.1.7.3 Paraatheidsuren als bedoeld in dit artikel worden voor de helft meegeteld voor de doeleinden van de cumulatieve diensturen.

Motivering voor wijzigingen:

2.1.5 is aangevuld om te voorkomen dat een bemanningslid paraat blijft na een oproep tot aanmelding.

2.1.6 is uitgebreid met b) die regelt hoe er moet worden omgegaan met het opschorten van het oorspronkelijke aanmeldingstijdstip naar een later aanmeldingstijdstip.

2.1.7 Met deze tekst is een verfijning en verduidelijking aangebracht voor de paraatheidsuren.

De onderstaande tekst is gebaseerd op een minderheidsstandpunt in de Commissie, waarop de meerderheid de tekst gewijzigd heeft als bovenstaand, omdat men gebruik wil maken van de mogelijkheden om een crew 2x per dag paraat te laten zijn tijdens het vertrekken van de vliegtuigen zonder daarbij de limiet van 12 uur te overschrijden. Het voorstel van de minderheid van 50 uur voor het maximum aantal paraatheidsuren in elke periode van zeven opeenvolgende dagen, daarvan heeft de meerderheid aangegeven 60 uur voor te staan, aangezien de helft van de uren al gebruikt worden voor de doeleinden van de cumulatieve rust. Een ander agument was de mogelijkheid creëren van het indelen van een blokindeling voor paraatheid.

2.1.7.1 Per lokale dag zal niet meer dan 1 periode van paraatheid in een rooster worden opgenomen.

2.1.7.2 Het maximum aantal periodes van paraatheid bedraagt vijf in elke periode van zeven opeenvolgende dagen.

2.1.7.3 Het maximum aantal paraatheidsuren bedraagt 50 in elke periode van zeven opeenvolgende dagen.

2.1.7.4 Paraatheidsuren als bedoeld in dit artikel worden voor de helft meegeteld voor de doeleinden van de cumulatieve diensturen.

Bijlagen:

1. Subpart Q (commentaar versie)
2. Wijzigingen voorgesteld door DGTL (VMdL/13.08.07/24.08.07)
3. Werkwijze van de Commissie
4. Commentaarlijst
5. Bijlage A bij OPS 1.1110 paragraaf 1.4.2 en 1.4.3
6. Voorstel voor vertalingswijzigingen
7. Voorstel voor Toelichting