

Luftverkehrssicherheit: Abstimmung der Parlamentskommission gefährdet entscheidende Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit im Luftverkehr

Nach dem heutigen Beschluss des Transportkomitees, Vorschläge zur Verbesserung des Schutzes von Flugzeugbesatzungen vor Übermüdung abzulehnen, sagte Vizepräsident Kallas: „Diese Entscheidung gefährdet entscheidende Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit im Luftverkehr. Die Sicherheit ist die oberste Priorität der EU und das einzige Ziel der Überarbeitung. Übermüdung von Piloten ist ein sehr ernstes Thema und genau aus diesem Grund gibt es bereits sehr strenge EU Regeln. Der Vorschlag geht jedoch einen Schritt darüber hinaus und versucht die gewonnen Erfahrungen in den Mitgliedsstaaten mit den aktuellsten wissenschaftlichen Daten zu verbinden. Mit diesen Regeln wollen wir zementieren, dass Europa der Sicherste Ort zum fliegen ist. Um dies zu erreichen, ist eine Debatte basierend auf Fakten notwendig. Falsche Behauptungen und Horrorgeschichten sind dabei kontraproduktiv. Wir freuen uns auf eine transparente Debatte mit den Mitgliedern des Parlaments vor dem Votum im Plenum.“

ECA Kommentar: Herr Kallas hat recht, wenn er sagt, dass die „Übermüdung“ von Flugzeugbesatzungen ein „sehr ernstes Thema“ ist. Er hat weniger Recht, wenn er sagt:

„Diese Entscheidung gefährdet entscheidende Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit im Luftverkehr.“ Das Ergebnis der Abstimmung im EP TRAN Komitee ist eine Gelegenheit für die Kommission ihren Vorschlag zu überdenken und zu überarbeiten. Die Kommission sollte diese Gelegenheit ergreifen.

„Die Sicherheit ist die oberste Priorität der EU und das einzige Ziel der Überarbeitung.“ Es ist zu bedauern, dass sich die kommerziellen Interessen der Fluggesellschaften überall im Text wiederfinden:

- *Nachtflüge – die Fluggesellschaften sind vehement dagegen, die wissenschaftlich bestätigten 10 Stunden zu akzeptieren, da dies in einigen Fällen bedeuten würde, einen zusätzlichen dritten Piloten einzusetzen.*
- *Standby (Bereitschaft) – hier wollen die Fluggesellschaften höchste Flexibilität, auch wenn dies bedeutet, dass eine Besatzung ein Flugzeug landen muss, nachdem sie seit 22 Stunden wach ist.*
- *Früher Arbeitsbeginn – Die Kommission hat der Lobbyarbeit der Airlines nachgegeben und bis zu sieben hintereinanderliegenden frühen Arbeitsbeginnen,*

die den Schlafrythmus durcheinander wirbeln, zugestimmt (Wissenschaftler sagen, dass maximal drei solche Ereignisse hintereinander stattfinden dürfen).

Ja, die Sicherheit ist tatsächlich „das einzige Ziel der Überarbeitung“. Sie war anscheinend jedoch nicht die treibende Kraft hinter dem Vorschlag der Kommission.

Bereits als der erste Entwurf der neuen Regeln im Dezember 2010 veröffentlicht wurde, hat die AEA (Association of European Airlines) in einem internen Papier geschrieben: „Die AEA hat ihre Position in den wichtigsten Punkten beim Thema FTL gesichert (...). Die einzigen verbleibenden Punkte, wo es (bislang) noch nicht zu 100% gelungen ist, die Positionen der AEA zu sichern, betreffen einige Aspekte der Bereitschaftszeit zuhause und einige Aspekte der geplanten einstündigen Verlängerung der maximalen Flugdienstzeit. (...)“ Seither gelang es der AEA auch bei den Regelungen zum Standby ihre Position zu sichern.

„aus diesem Grund gibt es bereits sehr strenge EU Regeln“: *Nein, die gibt es zumindest auf EU-Ebene bislang nicht. Genau aus diesem Grund hat das Europaparlament im Jahr 2006 die Kommission aufgefordert, die vorhandenen Regeln zu überarbeiten und auf eine stabile wissenschaftliche und medizinische Basis zu stellen. ABER: Es gibt bereits sehr strenge Regeln in verschiedenen EU-Mitgliedsstaaten. Warum hat die Kommission nicht diese Regeln als Vergleichsmaßstab angewendet, sondern stattdessen einige der schlechtesten Regelungen überhaupt (z.B. Bereitschaftszeiten in Frankreich oder Deutschland)? Für einige Länder wird dies eine Abwärts-Harmonisierung der Standards bedeuten.*

„Der Vorschlag ... die gewonnenen Erfahrungen in den Mitgliedsstaaten ... zu verbinden.“: *Dies entspricht einfach nicht der Wahrheit. Viele Sicherheitsstandards wurden einfach ignoriert. Stattdessen hat die Kommission versucht eine Art von Kompromiss zwischen den unterschiedlichen nationalen Regeln herzustellen, der zur Folge hat, dass die bestehenden guten Industriestandards in einigen Mitgliedsstaaten abgebaut werden müssen. Die von der Kommission gezeigten Tabellen, in denen ausgewählte Mitgliedsstaaten in wenigen Punkten miteinander verglichen werden, ist leider nur ein Teil des Bildes.*

„den aktuellsten wissenschaftlichen Daten“: *Die übereinstimmenden Ergebnisse fünf unterschiedlicher und unabhängiger Studien wurden alle von der Kommission trotz der immer wieder geäußerten Warnungen der Wissenschaft ignoriert. Die aktuellsten wissenschaftlichen Fakten finden sich aus diesem Grund nicht in dem Vorschlag, wie Wissenschaftler in den Anhörungen des Parlaments*

im Juni 2013 kritisiert haben. Darüber hinaus hat die EASA/die Kommission dreimal abgelehnt, ihren Vorschlag von unabhängigen Experten bewerten zu lassen.

Dies führte letztendlich dazu, dass im ETSC (European Transport Safety Council) sechs Wissenschaftler den Entwurf bewertet haben und zu folgendem Ergebnis gekommen sind: „die Vorschläge reflektieren die wissenschaftlichen Erkenntnisse zum Thema „fatigue Management“ weder vollständig noch richtig. Auch wurden die Ergebnisse einer von der EASA selbst beauftragten Untersuchung nicht vollständig berücksichtigt.“ und dass „der ETSC der Kommission, den Mitgliedsstaaten und dem Parlament dringend empfiehlt, gut darüber nachzudenken, ob diese dem aktuellen Vorschlag zustimmen sollen.

Es stellt sich die Frage, warum die EASA und die Kommission bislang so hartnäckig gezögert haben, die Empfehlungen der Wissenschaftler in ihren Vorschlag einzuarbeiten. Die Antwort ist, weil es die Fluggesellschaften Geld kostet. Wie die AEA bereits Ende 2010 festgestellt hat: „Ein weiterer Grund zur Sorge ist, dass die EASA Wissenschaftler beauftragen wird, eine wissenschaftliche Grundlage für ihren Vorschlag (NPA) zu erarbeiten. Abhängig von den daran beteiligten Wissenschaftlern kann dies gefährlich sein. Die AEA Mitglieder wurden deswegen aufgefordert, sicherzustellen, dass Wissenschaftler die unsere Position vertreten sich an dieser Untersuchung beteiligen.“

„(wir) wollen (...) zementieren, dass Europa der Sicherste Ort zum fliegen ist“:
Dies ist ein hehres Ziel und auch genau das, was die europäischen Bürger und Passagiere von der EU erwarten. Dieser Vorschlag wird das Ziel jedoch verfehlen. Eine Umfrage unter mehr als 6.000 europäischen Piloten hat gezeigt, dass vier von fünf Piloten im Cockpit an Übermüdung leiden und mehr als 50% der Befragten haben eingeräumt, als direkte Folge von Übermüdung bereits Fehler gemacht zu haben.

„eine Debatte basierend auf Fakten (ist) notwendig. Falsche Behauptungen und Horrorgeschichten sind dabei kontraproduktiv.“:
Wir stimmen dem zu. Aus diesem Grund laden wir die Kommission dazu ein, genau diese Maßstäbe auch für sich selbst anzuwenden. Dieses Papier ist der Versuch, solch eine offene, transparente und auf Fakten basierte Kommunikation einzuleiten.

Das Ziel dieser neuen gesetzlichen Regelung ist die Modernisierung der hohen Sicherheitsstandards im europäischen Luftverkehr um die bestehenden Regelungen zu Flug- und Dienstzeitbegrenzungen (FTL) zu verbessern und

eindeutiger zu beschreiben – **unter Berücksichtigung der aktuellsten wissenschaftlichen und technischen Erkenntnisse.**

***Kommentar:** Als die drei von der EASA in Auftrag gegebenen Untersuchungen im Juni 2011 beendet waren, weigerte sich die EASA diese zu veröffentlichen. Sie wurden schließlich im Januar 2012 im Anhang eines umfangreichen CRD Pakets „versteckt“ (Seiten 103 – 194) – ohne eine Zusammenfassung ihrer Ergebnisse. Nicht gerade eine transparente Vorgehensweise.*

Der Vorschlag enthält mehr als **30 Vorgaben zum Schutz von Besatzungen vor Übermüdung**, ohne dass dadurch ihre Arbeitsbedingungen eingeschränkt werden. Diese Vorgaben reichen von wichtigen Punkten wie Ruhezeiten im Flug bei Kabinenpersonal über Nachtflüge zu Bereitschaftsdiensten am Flughafen und Reservediensten.

***Kommentar:** Ja, es gibt tatsächlich einige Verbesserungen im Vergleich zu heutigen (niedrigen) Regeln (Details siehe Anhang zu diesem Papier). Das Problem ist jedoch, dass das Gesamtpaket eine Reihe von signifikanten Schlupflöchern enthält, die geschlossen werden müssen, bevor es als tatsächlich sicher gelten kann. Ein Flugzeug mit neuen Triebwerken und Fenstern ist eine schöne Sache, aber solange ein Riss am Flügel nicht repariert wurde, gilt das gesamte Flugzeug als unsicher – das ist das Problem mit dem Vorschlag der Kommission. Und das ist der Grund warum er verändert werden muss, bevor er angenommen werden kann.*

Die Ablehnung des Vorschlags der Kommission zur Regelung von Flugdienstzeiten hätte negative Auswirkungen auf die Flugsicherheit, **da eine Reihe von eindeutigen Verbesserungen zum Schutz vor Übermüdung nicht eingeführt werden würden.** Wir würden in diesem Fall auf die alten Regeln zurückfallen.

***Kommentar:** Ja, die alten Regeln würden für eine gewisse Zeit weiter gelten. Jedoch nur dann, wenn die Kommission nicht zeitnah einen neuen Vorschlag unterbreiten würde, wie es die Resolution des Parlaments fordert. Wenn es der Kommission und dem Kommissar tatsächlich um die Flugsicherheit gehen würde, könnten sie eine Reihe von punktuellen Modifikationen an ihrem Vorschlag umsetzen und ihn bis zum kommenden Januar erneut vorlegen, damit ihn das Parlament noch in der aktuellen Legislaturperiode beschließen könnte. Jedoch nur, wenn der politische Wille vorhanden ist. Zur Zeit droht die Kommission damit, ihren Entwurf nicht zu verändern und/oder zeitnah erneut vorzulegen – ein offensichtlicher Versuch die Abgeordneten noch vor den Wahlen zur Zustimmung zu „ermuntern“.*

Sollte der vorliegende Entwurf mit seinen Schlupflöchern jedoch tatsächlich vom Parlament verabschiedet werden, würde es fünf bis sieben Jahre dauern, bis die dann neuen Regeln wieder auf dem Prüfstand stehen. Die Kommission geht hier – wissentlich – vermeidbare Sicherheitsrisiken ein. Sollte tatsächlich etwas passieren – bedenkt man die bereits heute vorherrschende Übermüdung in europäischen Cockpits – wären die Verlierer alle Passagiere und diejenigen, die unter dem Flugweg leben.

Unten finden Sie **zehn Schlüsselbeispiele für konkrete Sicherheitsverbesserungen**, die nicht umgesetzt werden, wenn die Neuregelung der Flugdienstzeiten für Flugzeugbesatzungen nicht angenommen werden kann.

Kommentar: *Im Anhang dieser Pressemitteilung finden Sie detaillierte Kommentare zu den Sicherheitsverbesserungen. Für weitere Informationen zu den Kommentaren im Anhang kontaktieren Sie bitte ECA.*

- Die Flugdienstzeit in der Nacht wird sich wieder auf 11:45 Stunden erhöhen, statt 11 Stunden wie in der neuen Regelung vorgesehen. Nur ein EU-Mitgliedsstaat hat in seinem nationalen Recht ein niedrigeres Limit von 11:15 Stunden festgesetzt. Nirgends liegt das Limit unter 11 Stunden. Darüber hinaus werden mehr Flüge als Tagesflüge gewertet werden und deshalb längeren Dienstzeiten unterliegen.
- Bereitschaftszeiten Zuhause werden nicht länger auf sechs Stunden begrenzt sein, wenn sie mit der maximalen Flugdienstzeit kombiniert werden. Entweder werden die nationalstaatlichen Regelungen gelten, oder die Fluggesellschaft kann selbst entscheiden. Bereitschaftszeiten können dann bis zu 24 Stunden betragen – Deutschland, Frankreich und Belgien einbegriffen. Nach diesen 24 Stunden Bereitschaftsdienst dürfen Piloten immer noch die maximale Dienstzeit fliegen.
- Die Kombination von Bereitschaftsdienst am Flughafen mit Flugdienst wird nicht auf 16 Stunden begrenzt, sondern wird bei 20 oder 26 Stunden liegen. In einigen Mitgliedsstaaten wird es gar keine Begrenzung geben.
- Die gesamte Flugzeit in zwölf aufeinanderfolgenden Monaten wird nicht auf 1.000, sondern auf 1.300 Stunden begrenzt sein.
- Es wird keine Erhöhung der wöchentlichen Ruhezeiten um 12 Stunden zweimal monatlich geben.
- Beim Wechsel von Zeitzonen wird es keine Kompensation von bis zu fünf Tagen Ruhezeit an der Heimatbasis geben; stattdessen werden es zwei Tage, in manchen Mitgliedsstaaten sogar weniger, sein.
- Cockpit- und Kabinenbesatzungen werden in den meisten Mitgliedstaaten keinen rechtlichen Anspruch auf Liegesitze für Ruhepausen während des Fluges haben. Die aktuellen nationalen Regelungen erlauben es den Fluggesellschaften, lediglich Economy-Sitze für Ruhepausen anzubieten.
- Für Flugpläne, die die innere Uhr der Besatzungsmitglieder stören (frühe Starts und Nachtflüge), sind keine zusätzlichen Ruhezeiten vorgesehen.

- Fluggesellschaften müssen nicht sicherstellen, dass Besatzungsmitglieder sowohl anfängliches als auch begleitendes Training im „Fatigue-Management“ erhalten, in dem Flugbesatzungen unter anderem lernen, wie sie ihre Ruhezeiten am besten planen können. Ein solches Training kann helfen, die Fälle von Fatigue zu reduzieren.
- Nationale Aufsichtsbehörden werden weniger Zugang zu Informationen darüber haben, wie einzelne Fluggesellschaften mit Fatigue bei ihren Besatzungsmitgliedern umgehen.

Die FTL-Sicherheitsregelungen beinhalten keine Nachteile zu den geltenden EU- und nationalstaatlichen Regelungen, inklusive Regelungen zur Arbeitszeit, Gesundheit, Sicherheit am Arbeitsplatz und zukünftigen Tarifverträgen (CLAs). Darüber hinaus ist das Verhältnis von Sicherheits- und Sozialregelungen so gestaltet, dass die jeweils höhere Schutzmaßnahme greift.

Kommentar: *In der Tat scheinen strengere Sozialgesetzgebung und CLAs von diesem Vorschlag geschützt zu sein. Das ist notwendig, um negative soziale Konsequenzen zu begrenzen. Nichtsdestotrotz ist der Vorschlag unzulänglich in Bezug auf das „Safety Enhancement-Prinzip“. Die aktuell geltenden Regelungen erlauben es den Mitgliedsstaaten strengere, d. h. sicherere Regelungen auf nationaler Ebene zu erhalten oder einzuführen. Die heutigen Regelungen sind damit Mindestanforderungen. Die neuen EASA-Flugdienstzeitenregelungen dagegen sind Höchstwerte und kein Mitgliedsstaat wird strengere nationalstaatliche Regelungen behalten oder einführen können. Die (rechtlich nicht verbindliche!) Präambel 5 des Kommissionsvorschlags ist unzureichend, weil sie auf sehr spezifische betriebliche Umstände und Anforderungen begrenzt ist. Wenn das nicht geändert wird, werden diejenigen EU-Staaten, die jetzt strengere Regelungen haben, gezwungen sein, diese nach unten an die weniger strikten Neuregelungen anzupassen. Die Folge wird ein Rückschritt in der Flugsicherheit sein.*

Durch die Zurückweisung des Entwurfs ist der Transportausschuss des Europäischen Parlaments nicht der Sichtweise der Mehrheit von Flugsicherheitsexperten gefolgt, die einen umfassenden und ausgewogenen Ansatz bevorzugen, der Sicherheitsverbesserungen für Flugbegleiter und Piloten im europäischen Luftfahrtsektor bringen wird – zum Vorteil der Passagiere.

Kommentar: *Den Vorschlag als „ausgewogenen“ zu bezeichnen ist nicht korrekt. Die Verbände von Kabinenbesatzungen und Piloten haben ausdrücklich und wiederholt betont (zum Beispiel durch formale Stellungnahmen am Ende des EASA rulemaking-Prozesses), dass die vorgeschlagenen Regelungen ihre Sicherheitsbedenken nicht berücksichtigen und dass diese einseitig zugunsten der kommerziellen Interessen der Fluggesellschaften gestaltet wurden. Die*

Fluggesellschaften haben demgegenüber wiederholt ihre Zufriedenheit mit dem Vorschlag der EASA-Regelung ausgedrückt, z. B. bei der Veröffentlichung des ersten EASA-Vorschlages im Dezember 2012, während der Anhörung im EP im Juni dieses Jahr oder als der Kommissionsvorschlag veröffentlicht wurde. Ein Vorschlag, der annähernd 100 Prozent der Forderungen der Fluggesellschaft wiedergibt, kann kaum als „ausgewogen“ bezeichnet werden.

Der Entwurf der Kommission wurde in der Abstimmung im EASA-Komitee am 12.07.2013 angekommen und dem Europäischen Parlament mit dreimonatiger Prüfungsfrist übermittelt.

Kommentar: Dem Feedback von Vertretern der Mitgliedsstaaten zufolge hatten während einer Sitzung am 11. Juli neun Staaten Sicherheitsbedenken gegenüber dem Vorschlag (namentlich hinsichtlich der Regelungen zu Bereitschaftszeiten und Nachtflugzeiten) geäußert. Nachdem die Abstimmung auf den folgenden Tag verschoben worden war – wodurch es am selben Abend noch Zeit zu Diskussionen gab – waren sieben Staaten überzeugt worden, besser für das Paket zu stimmen. Nur die Niederlande und Österreich blieben bei ihrer Position und stimmten gegen den Vorschlag.

Nächste Schritte:

Über den Antrag zur Ablehnung des Vorschlages wird im Oktober vom Europäischen Parlament entschieden werden. Die Abstimmung wird am 9. Oktober mittags stattfinden. Eine Debatte darüber ist für den 8. Oktober, ca. 21:00 – 22:00 Uhr geplant.

Für weitere Informationen:

- http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-690_en.htm
- Alles was Sie über FTL wissen müssen: <https://www.eurocockpit.be/pages/why-flight-time-limitations>
- Weitere Informationen zu FTL: <http://www.dead-tired.eu/>
- Folgen Sie Vizepräsident Kallas auf Twitter und ECA: https://twitter.com/EU_cockpit

Anhang: Detaillierte Kommentare zu den 10 Sicherheitsverbesserungen (27/09/2013):

Aufgeführt sind 10 Paradebeispiele von konkreten Sicherheitsverbesserungen, die eine neue Flugdienstzeitenregelung für Cockpitbesatzung mit sich bringen würde (und die offensichtlich verloren gehen würden, falls der Text nicht verabschiedet werden kann):

GENERELLE ANMERKUNG:

- Die aufgeführte Liste zeigt lediglich einen Teil des Bildes durch den Ausschluss wesentlicher Bereiche, bei denen der Vorschlag der Kommission zu beträchtlichen Sicherheitsrisiken für europäische Reisende führen würde und wo einheitliche wissenschaftliche Empfehlungen über Sicherheitslimits nicht befolgt werden.
- Es thematisiert nicht die Tatsache, dass viele der wesentlichen Bestimmungen nicht dem EP bekannt gemacht wurden weil diese in ‚soft-law‘ verschoben wurden, über das das EP keinerlei Mitspracherecht. Das EP wird dazu aufgefordert eine Blankostimme abzugeben – in Unkenntnis über den Inhalt des softlaws (wohingegen Mitgliedsstaaten durch die Kommission im ‚EASA Komitee‘ im April & Juli 2013 hinzugezogen wurden)
- Trotz einiger Verbesserungen im Vergleich zu den heutigen (niedrigen) Standards der EU Regularien und der überwiegend veralteten nationalen FTL Regularien, schweigt die COM über die Tatsache, dass viele der zentralen Bestimmungen im Gegensatz zu dem stehen, was 5 unabhängige wissenschaftliche Studien empfehlen, um aus den Regularien ein sicheres Paket zu schnüren.
- Durch die Missachtung einstimmiger wissenschaftlicher Ratschläge und bester behördlicher Praxis der Mitgliedsstaaten, geht die Kommission eine Vielzahl von ernststen – und vermeidbaren – Sicherheitsrisiken ein und fordert das EP dazu auf, diesen beizupflichten.

1. Nachtflugdienstzeiten werden begrenzt auf 11 Stunden anstelle der 11:45 Stunden der Regularien der EU-OPS. Nur ein EU Mitgliedsland hat strengere Limits im nationalen Gesetz als in den EU-OPS Regularien festgesetzt (11h15); nirgends ist das Limit unterhalb von 11 Stunden. Darüber hinaus werden mehr Flüge als Nachtflüge einbezogen und werden demnach kürzeren Dienstzeiten unterworfen.

- Die Vorgaben der Kommission erlauben nachts 11 Stunden (bis zu 12:30 Stunden). Dies ist eine Reduzierung von 45 Minuten im Vergleich zu den übermäßig langen 11:45 Stunden. Die Kommission legt keine wissenschaftlichen Beweise darüber vor, die beweisen, dass 11 Stunden sicher sind.
- Der Verweis der Kommission auf 11 Stunden ist irreführend: Das tatsächliche Limit für viele Nachtflüge ist um einiges höher als 11 Stunden. Es erlaubt einer Besatzung bis zu 12:30 Stunden zu fliegen, bei spät abendlichen Starts, die zu einer Landung bis 04:59 Uhr am Morgen führen. – Das ist 25% mehr, als das was Wissenschaftler als sicher erachten.
- Drei unabhängige wissenschaftliche Studien – 2011 beauftragt von der EASA – schlussfolgern, dass das nächtliche Fliegen auf eine Flugdienstzeit von 10 Stunden begrenzt werden sollte. Alles darüber hinaus würde kritische Erschöpfungszustände hervorrufen und birgt dementsprechend ein potentiellies Sicherheitsrisiko. – Der ETSC Report vom Mai 2013 (basierend auf 6 wissenschaftlichen Empfehlungen) bestätigt nochmals, dass 10 Stunden in der Nacht nicht überschritten werden dürfen.

- Zum Vergleich: in den USA sind die Flugdienstzeiten bei Nachtflügen auf 9-10 Stunden (für Flüge die zwischen 23:00-04:59 Uhr starten) begrenzt und tatsächliche Flugzeiten (am Steuer) von 8 Stunden (Start: 20:00-04:59 Uhr).
 - Anstatt das Risiko einzugehen, sollte die Kommission dem folgen, was die Wissenschaft als sicher erachtet: 10 Stunden in der Nacht.
- 2. Bereitschaft am Heimatsort soll auf 6 Stunden begrenzt werden, wenn es mit den maximalen Flugdienstzeiten kombiniert wird. Heute sind niedrigere Standards im nationalen Recht festgelegt oder die Fluggesellschaften sind frei in ihrer Entscheidung: Bereitschaft kann bis zu 24 Stunden sein, einschließlich in Deutschland, Frankreich und Belgien. Nach diesen 24 Stunden ist es Piloten immer noch erlaubt, die maximale Flugdienstzeit zu fliegen.**
- Der Verweis der Kommission auf 6 Stunden ist irreführend, da diese leicht zu 8 Stunden Bereitschaft oder mehr werden können. Auf diese Bereitschaft von 6-8 Stunden kann eine volle Flugdienstzeit von bis zu 14 Stunden folgen. Das bedeutet 20-22 Stunden Dienst und Wachzustand. Ein Flugzeug zu landen, nach einem Wachzustand von 22 Stunden ist schlichtweg nicht sicher. Möchten Sie sich an Bord eines Flugzeuges befinden, dessen Besatzung zur Landung bereits eine solch lange Zeit wach ist?
 - Der Bezug der Kommission auf drei Länder ist gezielt und irreführend: unter den 22 befragten europäischen Ländern, haben mindestens 12 Länder strengere Bereitschaftsregelungen als die die Kommission vorschlägt. Frankreich, Deutschland und Belgien haben besonders schlechte Bereitschaftsregelungen. Warum nimmt die Kommission diese als Bezugsgröße und nicht die 'best practise' der anderen EU Länder? Das Ergebnis wird eine Angleichung nach unten in vielen Ländern sein.
 - Die USA begrenzt eine solche Kombination aus Bereitschaft und Flugdienstzeit auf max. 16 Stunden. Das ist sicher und 'best practise'.
 - Die Kommission muss für die Kombination aus Bereitschaft und Flugdienstzeit eine Deckelung von 16-18 Stunden einrichten, um die Flugsicherheit am Ende von Tagen mit sehr langer Dienstzeit zu gewährleisten. Wiederholte Aufforderungen dazu wurden zurückgewiesen.
 - Alle Bestandteile dieser Bereitschaftsregelungen sind NICHT Gegenstand der Prüfung durch das EP, da die COM diese in das softlaw der 'Certification Specifications' verschoben hat, welches das EP nicht erhalten hat und bei welchem es somit keinerlei Mitspracherecht hat.
- 3. Die Kombination aus Bereitschaft am Flughafen und Flugdienst wird bei 16 Stunden gedeckelt. Heute sind es 20 oder 26 Stunden, oder sogar ohne Limit in einigen Mitgliedsstaaten.**
- Ja das ist positiv. Aber hat sehr wenig Auswirkung, da die meisten Fluggesellschaften keinen oder nur sehr selten Bereitschaftsdienst am Flughafen aufgrund der hohen Kosten nutzen. Das ist auch der Grund dafür, warum viele Länder keine Beschränkung für diese Art von Bereitschaft haben. Deshalb betrifft

der kritischste Teil der Bereitschaftsdienstregelungen der Kommission die Bereitschaft am Heimatort, bei der die Kommission wissentlich substanzielle Sicherheitsrisiken eingeht (siehe voriger Punkt).

4. Die gesamte Flugzeit in 12 aufeinanderfolgenden Monaten soll auf 1000h limitiert werden, anstelle der heutigen 1300 Stunden.

- Ja das ist tatsächlich positiv, trotzdem bedeutet dies nicht eine Reduzierung der realen Arbeitszeit (wie ein belgisches MEP missverstanden hat). Es soll helfen, Verstöße zu vermeiden, die derzeit von gewissen Low Cost Carrier Anwendung finden, die das „Jahr verschieben“. ABER: Die USA setzen diesbezüglich ein strikteres Limit – in Einklang mit den Empfehlungen der ICAO – und liefern damit die „best practise“.

5. Es wird zweimal monatlich eine Anhebung der wöchentlichen Ruhezeit um 12 Stunden geben.

- Ja, das ist in der Tat positiv. Diese Voraussetzung zur Erhöhung der Ruhezeit auf 2 Tage zweimal im Monat wird zur besseren Bewältigung der Ermüdung begrüßt.
- ABER: Diese Voraussetzung ist (bewusst) unklar. Solange diese Tage nicht drei Ortsnächte beinhalten, wird diese Regelung wenig zusätzliche Milderung der Ermüdung liefern. Wissenschaftler empfehlen die Einbeziehung von drei Ortsnächten.

6. Zeitzonendurchquerung wird ausgeglichen mit bis zu 5 Ruhetagen an der Heimatbasis; heute sind es lediglich 2 Tage oder in manchen Mitgliedsstaaten sogar noch weniger.

- *Ja, in MANCHEN Mitgliedsstaaten. Aber viele andere Länder haben strengere Vorschriften. Warum also nicht die beste Methode wählen?*
- *Wenn man die Details dieser Regelungen betrachtet (zum Beispiel die Anzahl der mit einbezogenen Ortsnächte in diesen Ruhetagen), entpuppen sich diese als unzureichend für eine ausreichende Erholung von ermüdenden Flügen, die den Biorhythmus stark stören.*
- *Der positive Aspekt der zusätzlichen Ruhezeit wird signifikant durch „angemessene Unterbringung“ an der Heimatbasis reduziert, die eine Hintereinanderfolge von Ost-West Einsätzen erlaubt, ohne ausreichende Schutzmaßnahmen.*
- *Der Kommission vergisst, ihre unzureichende Regelung bezüglich einer Desynchronisierung des Biorhythmus zu erwähnen, für „Besatzungen in einem unbekanntem Status von Akklimatisierung“. Die Kommission erlaubt auch für sehr lange Flüge Dienstzeiten von bis zu 12 Stunden für Besatzungen, deren Biorhythmus weder zu ihrer Heimatzeit noch zu der der Zielortzeit „akklimatisiert“ ist. Die Kommission scheitert dabei, einen vorbeugenden Ansatz zu wählen und hält an den 11 Stunden fest.*

7. Cockpit- und Kabinencrews sollen in allen Mitgliedsstaaten gesetzlich zu Ruhepausen im Liegen während dem Flug berechtigt werden. Derzeitige nationale Regelungen erlauben Fluggesellschaften, lediglich Economy Sitze für Ruhepausen anzubieten.

- *Ja, durchaus gut. Dies ist eines der SEHR wenigen Beispiele, bei denen die Kommission (teilweise) die Empfehlungen der Wissenschaftler umgesetzt hat.*
- *ABER: Die Kommission erlaubt es Fluggesellschaften, von EASA eine Ausnahmegenehmigung zu erhalten, für zum Beispiel eine Reihe von 3 Economy Sitzen mit spezieller Bepolsterung (wie sie von einer niederländischen Fluggesellschaft heute im Gebrauch ist und von anderen übernommen werden möchte) oder für einen speziellen „schiebbaren Jump-Seat“ (derzeit in Entwicklung). Dies ist möglich aufgrund der Definitionen von „Ruhemöglichkeiten während des Fluges“ das in soft law der „Certification Specifications“ verschoben wurde, welches der alleinigen Zuständigkeit der EASA unterliegt.*
- *Die Association of European Airlines (AEA) hat in einer Email (Jan 2012) erklärt: „Wir waren nicht erfolgreich, die EASA von der Möglichkeit zu überzeugen, für spezielle Flüge einen Economy Sitz als Ruhemöglichkeit im Flug einzuführen (die meisten Mitgliedsstaaten erlauben dies derzeit nicht und die EASA NPA 2010-14 beninhaltet diese Möglichkeit ebenfalls nicht) aber die Türe bleibt von Fall zu Fall geöffnet als Teil einer auf die airline zugeschnittenen „Certification Specification“ basierend auf Nachweisen der Sicherheit der jeweiligen Verfahren (zu genehmigen vom nationalen Aufsichtsamt und geprüft durch EASA)“*

8. Bei Dienstplänen, die die innere Uhr der Flugbesatzungen stören (frühe Starts und Nachtflüge), werden zusätzliche Ruhezeiten eingeplant.

- *Ja, tatsächlich gut. ABER: Die Kommission missachtet wissenschaftliche Ratschläge aus Studien, die sie selbst 2011 in Auftrag gegeben hat. In diesen Studien wird festgestellt, dass die verlängerte Ruhezeit („extended recovery“) in diesen Fällen drei Nächte in der lokalen Zeitzone umfassen muss. Die von der Kommission vorgeschlagenen zwei Nächte sind unzureichend um Erschöpfung zu überwinden, nachdem ein als besonders in den Biorhythmus eingreifender Dienstplan absolviert worden ist.*
- *Die Kommission äußert sich nicht zu ihren inadäquaten Maßnahmen in diesem Punkt. Sie erlaubt an bis zu sieben aufeinanderfolgenden Tagen frühe Starts, späte Landungen oder Nachdienste vor einer verlängerten Ruhephase („extended recovery“). Das wird zu gefährlichen Erschöpfungszuständen führen. Großbritannien und die USA erlauben solche Dienst an maximal drei aufeinanderfolgenden Tagen. Warum wird nicht dieses vorbildliche Verfahren übernommen?*
- *Darüber hinaus hat die Kommission einen „Opt-Out“-Mechanismus für Mitgliedsstaaten geschaffen, der es ihnen erlaubt, die Maßnahmen zur Vermeidung von Einsätzen, die für den biologischen Rhythmus besonders störend sind, teilweise zu umgehen, indem sie sich selbst als „frühe“ oder „späte“ Ländertypen kategorisieren. Wenn sie den „frühen Typ“ wählen, benutzen ihre Fluggesellschaften die Definition von „frühen Starts“, wenn sich diese in einem*

Zeitfenster zwischen von lediglich einer Stunde, z. B. zwischen 5:00 und 5:59 Uhr befinden. Das widerspricht der einhelligen Meinung aus drei wissenschaftlichen Studien, die „frühe Starts“ als Zeitfenster von zwei Stunden zwischen 5:00 und 6:59 Uhr definieren. Da die überwiegende Mehrheit der betroffenen Flugbewegungen sich in den frühen Morgenstunden befinden, werden durch diesen Opt-Out-Mechanismus für einen Großteil der Starts am frühen Morgen die besonderen Anforderungen zur Vermeidung von Fatigue bei solchen Dienstplänen entfallen – und das, obwohl sie jetzt schon laxer sind, als Wissenschaftler für sicher halten.

9. Fluggesellschaften werden sicherstellen müssen, dass Flugbesatzungen sowohl eine Anfangsschulung, als auch kontinuierliches Fatigue-Management-Training erhalten. Dort sollen sie u. A. lernen, wie sie ihre Schlafphasen am besten planen können. Training im Fatigue-Management kann helfen, Fälle von Fatigue zu vermeiden.

- Ja, guter Vorschlag. ABER: Der Kommissionsvorschlag hat alle detaillierten Maßnahmen für ein Fatigue Risk Management (FRM) in den „weichen“ Teil seines soft laws verschoben, die sog. „AMC“, die sehr leicht wieder geändert werden können. Das widerspricht den ICAO-Anforderungen, da die verbundenen ICAO-Vorschriften rechtlich bindend für die ICAO-Mitgliedsstaaten sind.

10. Nationale Aufsichtsbehörden werden mehr Zugang zu Informationen darüber haben, wie einzelne Fluggesellschaften mit Fatigue bei ihren Besatzungen umgehen.

- Ja, gute Maßnahme. Aber nur einige wenige nationale Behörden haben noch die notwendige Expertise und Erfahrung mit Flugdienstzeitenregelungen, die sie befähigt diese Maßnahme zum Einsatz zu bringen.

Die Kommission beschränkt das Recht des EP zur Scrutiny

Der **Vorschlag** der Kommission ist **unvollständig** und ist **nicht im Einklang mit behördlich eingeführten Regularien** der europäischen Luftfahrtregeln. Während die EASA-OPS 965/2012 (welche durch die Selbe EP scrutiny gegangen ist) fast alle grundlegenden Vorschriften enthält, weichen die geplanten FTL-Vorschriften (welche in 965/2012 eingeführt werden sollen) von diesem Verfahren ab. Dies deshalb, weil eine große Anzahl von grundlegenden Vorschriften in den Bereich des „soft laws“ der „Certification Specifications“ verschoben wurden, die ausschließlich von der EASA verwaltet werden. Weder hat das EP diesen wichtigen Teil des FTL-Paketes erhalten (und sei es lediglich zur Information), noch hat es irgendein Mitspracherecht darüber. Das begrenzt das Recht des EP's zur scrutiny und zwingt damit das EP zu einer Blankoabstimmung.