



COMUNICATO STAMPA

info@anpac.it

La proposta UE di revisione dei limiti di impiego (FTL)

Un set di regole che potrà minare la sicurezza delle operazioni

Il 25 luglio 2013 il Parlamento Europeo ha ricevuto dalla Commissione l'ultima proposta di revisione (D028112/02) dei limiti di volo e di servizio per il personale di volo (FTL: Flight Time Limitations) ed entro il 25 ottobre 2013, in virtù delle procedure di scrutinio attualmente in vigore, deciderà se accettarla o rifiutarla. Nell'audizione tenutasi in Commissione Trasporti presso il Parlamento Europeo il 18 giugno 2013, è stato posto l'accento su come questa proposta disattenda le evidenze scientifiche risultanti dagli studi di esperti in materia e su cui dover basare la struttura di regole di impiego sicure del personale navigante.

ANPAC, sin dall'avvio dell'iter di revisione dei limiti di volo e di servizio del personale navigante, ha espresso forte preoccupazione per l'evidente disattenzione mostrata riguardo al risultato degli studi scientifici commissionati da EASA – Agenzia europea per la sicurezza aerea ed è consapevole del fatto che, se questa proposta di revisione verrà accettata senza modifiche, la sicurezza delle operazioni di volo potrà essere messa in serio pericolo.

ANPAC ha sollecitato il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti On. Maurizio Lupi, manifestando le preoccupazioni dei piloti italiani, affinché venga chiesta in sede di commissione trasporti europea la rielaborazione della proposta tenendo conto delle evidenze medico-scientifiche.

ANPAC auspica che i tutti i membri del Parlamento Europeo, incaricati di votare questa proposta, vogliano considerare la sicurezza delle operazioni di volo al di sopra di ogni altro interesse e, a garanzia dell'utenza, provvedano a respingerla e indicando il risultato degli studi scientifici come base di riferimento per l'impiego delle nuove norme di impiego del personale navigante.

Allegato: lettera ANPAC (2 settembre 2013) al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

ANPAC

03/09/2013

Associazione Nazionale Piloti Aviazione Commerciale | ECA and IFALPA member

00054 Fiumicino (RM) - Via F. Borromini, 28 - Tel (+39) 06 65 19 151 Fax (+39) 06 65 90 308 - C.F. 97727560589
www.anpac.it | info@anpac.it

Fiumicino, 2 settembre 2013

A:
Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
Maurizio Lupi

Illustrissimo Sig. Ministro,

Il 12 luglio, i rappresentanti nazionali intervenuti in Commissione consultiva convocata presso l'EASA – European Aviation Safety Agency, hanno approvato una proposta della Commissione Europea sui limiti dei tempi di volo e di servizio (proposta FTL) che contraddice i rilievi scientifico/medici e contiene una serie di gravi lacune sulla sicurezza.

Approvando la proposta della Commissione l'Italia, consapevolmente, sottoscrive una decisione tecnica che sottopone i passeggeri italiani ed europei ad un evidente rischio per la sicurezza, certamente evitabile.

Mentre autorevoli esperti e scienziati raccomandano fortemente un tempo di servizio massimo di 10 ore durante l'attività notturna, la Commissione ne permette tra 11 e 12,30. Questo non è sicuro.

Analogamente, nell'ammettere la possibilità che i piloti possano effettuare un avvicinamento ed un atterraggio dopo una giornata di lavoro che, tra periodo di riserva e tempo di servizio, conti ben 22 ore, il legislatore sta deliberatamente mettendo il sistema a rischio.

Questo rischio si può evitare ponendo un limite di 18 ore come combinazione di tempo di riserva e successivo tempo di impiego.

Oltre ai problemi sopra menzionati sul piano della sicurezza, la proposta FTL è inadempiente su una serie di requisiti procedurali, in quanto supera i poteri di implementazione concessi alla Commissione, violando i principi europei di proporzionalità e precauzione.

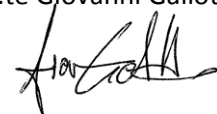
Il Suo Ministero sarà chiamato a decidere su questa proposta il giorno 25 ottobre.

Le chiediamo di porre in primo piano la sicurezza dei passeggeri e di andare oltre la decisione tecnica presa nell'ambito della Commissione EASA.

La preghiamo di rifiutare questa proposta e di sollecitare la Commissione a rielaborare una proposta emendata che sia in linea con le evidenze scientifiche.












Cordiali saluti,

Il Presidente
Com.te Giovanni Galiotto



Allegato: rilievi scientifici su singoli elementi della proposta FTL e relativo recepimento da parte di EASA e Commissione Europea Trasporti

Scientific Findings and their Uptake by EASA & EU Commission in FTL proposal D028112/02

Issue	Moebus Report	Philippe Cabon	Mick Spencer	Alex Gundel	ETSC Report	COM Proposal	Comment
Night Flight Duties	To be limited to max. 10 hrs	To be limited to max. 10 hrs	To be limited to max. 10 hrs	To be limited to max. 10 hrs	To be limited to max. 10 hrs		COM allows 11 hrs (up to 12h30 for late afternoon starts)
Flight Duties w. multiple take-offs	To be reduced as of 2nd takeoff ; Reduce by 30 min /takeoff	To be reduced as of 2nd takeoff Reduce by 30 min /takeoff	To be reduced as of 2nd takeoff Reduce by 30/45 min /t-off	To be reduced as of 2nd takeoff Reduce by 30 min /takeoff	To be reduced as of 2nd takeoff	 	COM reduces as of 3rd takeoff COM reduces by 30 min /takeoff
Flight Duty extensions (1 hr twice per week)	Not allow such extensions	Not allow extensions , except w. FRM + additional mitigations	Not allow extensions , except for start time 08:00-12:00	Not allow extensions , except for start time 08:00-12:00	Not allow such extensions		COM allows such extensions – for starts between 06:15-19:00 , + no FRM
Disruptive Flight schedules (e.g. early starts)	Limit number of consecutive disr. schedules; Early start definition: <07:00	No more than 2-3 consecutive disr. schedules; Early start: 05:00-06:59	No more than 3 cons. disrup.sch. except w. FRM Early start: 05:00-06:59	Consecutive disr. schedules only under FRM ; Early start: 05:00-06:59	No more than 3 consecutive disr. schedules; Early start: 05:00-06:59	 	COM puts No limit on consecutive disrupt. schedules; + no FRM + allows short time window : 05:00- <u>05:59</u>
Standby at airport	To count in full as Flight Duty Period (FDP)	To count in full as FDP	To count in full as FDP	To count for FDP if regular sleep is disturbed	To count in full as FDP		COM counts airport stby in full as FDP
Standby at home / in airport hotel	Stby to contribute to FDP ; less for short stby, more for long stby	Stby to contribute to FDP ; less for short stby, more for long stby	Manage standby through FRM	Manage standby based on disruption of regular sleep patterns	Not interfere w. sleep patterns Avoid long time on duty & awake (standby + FDP)	 	COM 'protects' 23:00-07:00 window; No FRM required; COM allows 20 hrs standby + FDP
Flight Duties extended by in-flight rest	Extension based on seat quality ; + on length of rest period	Extension based on seat quality ; + length of rest + time of day	Extension based on seat quality ; + length of rest + time of day	Extension based on seat quality ; + length of rest + time of day + use of FRM	Extension based on seat quality ; + on length of rest period	 	COM largely takes seat quality as basis COM ignores length of rest + time of day .

Note: FRM = Fatigue Risk Management, i.e. a company system to continuously monitor & assess fatigue risks of the operations + to quickly adapt the flight planning, where needed. |

20/08/2013

5 Scientific Reports – References:

- EASA Basic Regulation (216/2008) and EU-OPS Regulation (1899/2006, as amended subsequently) require EU Flight Time Limitation (FTL) rules to be based on scientific and medical evidence.
- Reg. 1899/2006 specifically mandates the Commission and EASA to carry out a scientific and medical evaluation of the current FTL rules and to take the results into account for the development of any future FTL rules. This evaluation took place in 2008 and resulted in the so-called '[Moebus Report](#)' (published in Jan. 2009) which recommended a number of important changes to the current FTL rules.
- In 2011, EASA commissioned three separate and independent scientific assessments of EASA's then proposed draft FTL rules (contained in the so-called NPA-2010-14). The [3 reports](#) were finalized in June 2011 (published in Jan. 2012, see p. 103-194), contain recommendations for a number of important changes to the proposed FTL rules, and confirm several of the Moebus reports' findings.
- In May 2013, the [European Transport Safety Council](#), an independent Brussels-based think-tank, published a [paper on FTL](#), reflecting six leading scientific experts' assessment of the final EASA proposal (Opinion 04-2012, Oct. 2012). These experts again recommend a number of significant changes to the proposed FTL rules.
- The ETSC paper states "***the proposals do not fully and properly reflect the scientific evidence that should underpin fatigue management. Nor do they fully incorporate the scientific evidence which EASA itself commissioned.***" It concludes: "*ETSC would therefore urge the Commission, EU Member States and the Parliament to think carefully before giving the final approval to the current proposals.*"

Scientific Experts involved in the above reports:

- Prof. Dr. Torbjorn AKERSTEDT – Stockholm University and Karolinska Institute, Sweden
- Dr. Philipp CABON – University of Paris Descartes, France
- Prof. Dr. Simon FOLKARD - Swansea University, UK, and University of Paris Descartes, France
- Dr. Alexander GUNDEL – formerly German Aerospace Center DLR, Germany, now: Alertness Management consultant
- Prof. Dr. Régis MOLLARD – University of Paris Descartes, France
- Dr. Karen ROBERTSON – QinetiQ, United Kingdom
- Dr. Ries SIMONS – TNO, The Netherlands, and European Society of Aerospace Medicine
- BA Msc. Mick SPENCER – formerly QinetiQ, United Kingdom; now: consultant M.B.Spencer Ltd.
- Dr. Barbara STONE – formerly QinetiQ, United Kingdom; now: FRMSc
- Mr. Martin VEJVODA – German Aerospace Center DLR, Germany.