



Flight Time Limitation (FTL)

Audizione Parlamento Europeo

Bruxelles, 18 giugno 2013

European Transport Workers' Federation

Hearing on FTL

**European Parliament
18 June 2013**

**Elisabetta Chicca, Chair of the
ETF Cabin Crew Committee**

Buona sera signore e signori e Onorevoli membri del Comitato Trasporti e Turismo del Parlamento Europeo

Vorrei ringraziare l'Onorevole Brian Simpson, Presidente di questo Comitato, per aver invitato ETF a partecipare a questa audizione su Tempi di Volo e di Servizio del Personale Navigante Aereo.

Sono Elisabetta Chicca, da 26 anni lavoro come assistente di volo presso la compagnia aerea Alitalia, e sono qui in qualità di Presidente del Comitato del Personale Navigante dell'ETF, che rappresenta 100.000 assistenti di volo in tutta Europa.

Per il poco tempo a disposizione, illustrerò rapidamente le schede della presentazione.

Improvements promised by the Commission must be **incorporated** into the final Regulation

- Reserve
- Airport StandBy
- Inflight Rest for C/C
- Disruptive Schedules
- Airport Duty
- Delayed reporting Time
- FDP sectors reduction
- Night Flights
- Fatigue Risk Management
- Working time Directive
- Health and Safety Directive
- Non-regression social clause
- Scientific review

Questa prima scheda illustra i miglioramenti al Regolamento FTL che ETF ritiene debbano essere inseriti dalla Commissione in modo definitivo, come già promesso.

Attendiamo la conferma ufficiale da parte della Commissione sul fatto che questi miglioramenti saranno incorporati.

Questi elementi, per il personale di cabina e per i piloti in tutta Europa, sono di vitale importanza per aumentare la sicurezza del volo.

La vera preoccupazione di ETF è che, se non si apporteranno queste modifiche al nuovo Regolamento, i livelli di fatica operativa degli equipaggi in volo potrebbero rimanere senza un controllo scientifico e pertanto la sicurezza del volo potrebbe essere compromessa.

Last Commission's proposal on Standby other than Airport Standby (SBY)

Maximum duration of SBY in 24 hrs: 16hrs
+ Flight Duty Period (FDP) = 22 hrs

No Cap applied (Cap applied for Airport SBY and also in the USA Regulation)

SBY between 23.00 and 07.00 doesn't count towards reduction of FDP



FATIGUE

Una delle principali preoccupazioni per ETF è lo “STANDBY” ovvero il servizio di Riserva.

In questa scheda mostriamo l'attuale proposta della Commissione Europea, in base alla quale il personale di volo potrebbe stare in servizio di Riserva a casa fino a 16 ore consecutive, e successivamente, essere chiamato a svolgere un periodo di volo per il massimo delle ore ammissibili dalla proposta di Regolamento della Commissione.

Questo significa che piloti ed assistenti di volo potrebbero effettuare un atterraggio dopo 22 ore consecutive, senza alcun riposo aggiuntivo per il recupero della fatica operativa.

Può questa regola essere considerata sicura per i passeggeri?

Il fatto è che, per massimizzare la produttività, gli operatori aerei vogliono beneficiare del massimo Periodo di Volo disponibile associato al più lungo periodo disponibile di Riserva a casa. Quindi prevalgono soltanto le ragioni economiche, a scapito delle ragioni scientifiche.

Denunciamo il fatto che tutto ciò non ha niente a che vedere con la sicurezza del volo!

Nella proposta della Commissione, non è stato preso in considerazione il principio scientifico del tetto massimo di ore permissibili (CAP) per cui un essere umano può rimanere sveglio e rimanere vigile e in stato di allerta. **La FAA (Federal Aviation Authority) negli Stati Uniti d'America ha previsto nel nuovo Regolamento un tetto massimo di 16 ore.**

Weaknesses in the Commission's proposal on SBY

Not scientific:

Science recommends
- 16 hrs awake in 24 hrs
- sleep for 8 hrs

Not safe:

- Duty times up to 22 hrs
- No Cap

NO!

Not simple:

- Possibility of different interpretations

**Not operational,
complex, difficult to
implement**

ETF denuncia anche il fatto che oggi giorno tra gli Operatori aerei c'è la tendenza ad utilizzare risorse economiche destinate all'addestramento e formazione degli equipaggi di cabina, soltanto per gli aspetti commerciali del volo, piuttosto che indirizzare tali risorse all'addestramento del FRM (Fatigue Risk Management-system) a tutti i membri dell'equipaggio, così come suggerito dall'ICAO. La realtà dei fatti è che oggi giorno Operatori aerei poco "scrupolosi" e poco attenti al controllo della fatica operativa del personale navigante, sfruttano le possibilità del Regolamento FTL al massimo, costruendo turni mensili per il personale di volo al limite del legale.

Scientificamente è stato dimostrato che un essere umano può rimanere sveglio e rimanere vigile ed attento per un periodo di tempo limitato.

Il corpo umano biologicamente risponde al ritmo circadiano sonno-veglia, per il quale nelle 24 ore può rimanere sveglio per 16 ore e deve **dormire 8 ore consecutive**. "La ricerca scientifica dimostra che la capacità di un essere umano di "emettere giudizi" dopo 18 ore di veglia continuativa è gravemente compromessa"(Dr. S. Bennett, Leicester University).

La proposta di Regolamento della Commissione ha adottato per la Riserva in Aeroporto un tetto massimo di 16 ore. Chiediamo che per la Riserva a casa sia adottato lo stesso principio del tetto massimo (SBY + FDP) di **18 ore**.

ETF ritiene che la proposta della Commissione non sia basata su dati scientifici, non sia sicura, si presti a diverse interpretazioni e non sia semplice da applicare.

Inoltre ETF ritiene che a causa di queste mancanze il Regolamento potrà incidere negativamente sulla prevenzione della Salute e Sicurezza del Personale Navigante ed avere gravi conseguenze sul piano sociale.

We need Science, Safety, Simplicity on SBY

18 hrs CAP
(SBY + FDP)

Buffer of 6 hrs
max

No nap
provision

No interference
with regular
night sleep

Every individual
standby is
followed by a
rest period

La questione chiave per capire la problematica relativa al servizio di riserva è l'imprevedibilità di tale servizio e le relative difficoltà che gli assistenti di volo e piloti hanno di pianificare il sonno adeguato prima di essere chiamati a prendere servizio.

La scienza ha dimostrato che la qualità del sonno durante un periodo di attesa per essere chiamato in servizio, è più breve e di qualità inferiore rispetto al sonno normale.

Dalla mia esperienza come assistente di volo, posso confermare che la fatica altera il giudizio degli eventi e provoca effetti negativi sia sulla qualità del sonno che sulla salute psico-fisica.

E' ormai noto a tutti voi ciò che le ricerche scientifiche hanno dimostrato in merito all'impatto di tale fatica sulla mente umana e sulla psiche. Aumenta lo stato di ansia ed è causa di depressione (dalla relazione del Dott. Cabon). La nostra professione è, sia mentalmente che fisicamente, impegnativa e dobbiamo essere sempre vigili e pronti per qualsiasi possibile drammatico scenario. I passeggeri non si rendono conto che il personale di bordo svolge servizi di emergenza durante il volo – noi siamo i pompieri, il servizio d'ordine, il servizio di primo soccorso e l'autoambulanza di voi tutti!

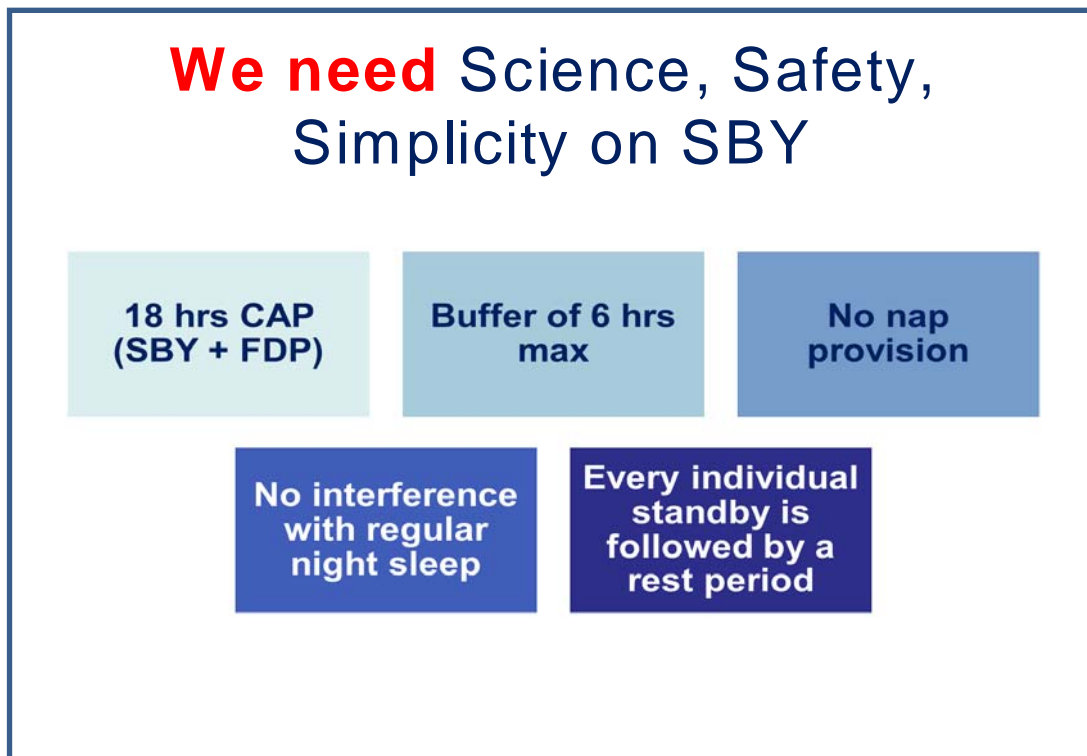
ETF chiede che sia introdotto il concetto del tetto massimo di **18 ore di servizio**. Ci è inoltre giunta notizia informale, che la Commissione vorrebbe introdurre il concetto di recupero della fatica operativa durante il servizio di riserva attraverso l'introduzione di una pausa pomeridiana "pisolino" ("nap") al fine di allungare il Tempo di servizio fino a 22 ore. Per ETF questo concetto è inaccettabile, non scientifico e di difficile applicazione pertanto impossibile da gestire.

Consideriamo che 6 ore di "buffer", cioè di tempo di servizio sottratto dalla somma totale del tempo di servizio di riserva, sia più che sufficiente, dona enorme flessibilità agli Operatori Aerei. Quanta altra flessibilità deve essere aggiunta ad un Regolamento a scapito della sicurezza?

Inoltre, la protezione della fascia di sonno notturno deve essere rispettata, se vogliamo che gli equipaggi siano sempre vigili e pronti.

Per queste ragioni è indispensabile che la Commissione migliori le attuali norme.

We need Science, Safety, Simplicity on SBY



La questione chiave per capire la problematica relativa al servizio di riserva è l'imprevedibilità di tale servizio e le relative difficoltà che gli assistenti di volo e piloti hanno di pianificare il sonno adeguato prima di essere chiamati a prendere servizio.

La scienza ha dimostrato che la qualità del sonno durante un periodo di attesa per essere chiamato in servizio, è più breve e di qualità inferiore rispetto al sonno normale.

Dalla mia esperienza come assistente di volo, posso confermare che la fatica altera il giudizio degli eventi e provoca effetti negativi sia sulla qualità del sonno che sulla salute psico-fisica.

E' ormai noto a tutti voi ciò che le ricerche scientifiche hanno dimostrato in merito all'impatto della tale fatica sulla mente umana e sulla psiche. Aumenta lo stato di ansia ed è causa di depressione (dalla relazione del Dott. Cabon). La nostra professione è sia mentalmente che fisicamente impegnativa e dobbiamo essere sempre vigili e pronti per qualsiasi possibile drammatico scenario. I passeggeri non si rendono conto, che il personale di bordo svolge servizi di emergenza durante il volo – noi siamo i pompieri, il servizio d'ordine, il servizio di primo soccorso e l'autoambulanza di voi tutti !

ETF chiede che sia introdotto il concetto del tetto massimo di 18 ore di servizio. Ci è inoltre giunta notizia informale, che la Commissione vorrebbe introdurre il concetto di recupero della fatica operativa durante il servizio di riserva attraverso l'introduzione di una pausa pomeridiana "pisolino" ("nap") al fine di allungare il Tempo di servizio fino a 22 ore. Per ETF questo concetto è inaccettabile, non scientifico e di difficile applicazione pertanto impossibile da gestire.

Consideriamo che 6 ore di "buffer", cioè di tempo di servizio sottratto dalla somma totale del tempo di servizio di riserva, sia più che sufficiente, dona enorme flessibilità agli Operatori Aerei. Quanta altra flessibilità deve essere aggiunta ad un Regolamento a scapito della sicurezza?

Inoltre, la protezione della fascia di sonno notturno deve essere rispettata, se vogliamo che gli equipaggi siano sempre vigili e pronti.

Per queste ragioni è indispensabile che la Commissione migliori le attuali norme.

CONCLUSIONS

- **The Commission must fulfil its promises**
- **The FTL Regulation must integrate a BINDING Safety article that will allow M.S to choose a safer provision («Safety enhancement clause»)**
- **The SBY must be science-based, safe, simple and operational with a Cap of 18 hours max (SBY + FDP)**
- **A social assessment is needed before the adoption of the FTL Regulation**

The European Parliament can OBJECT if the Commission proposal is not science-based!

È essenziale che la Commissione mantenga le sue promesse e che i membri del Parlamento Europeo si facciano garanti presso la Commissione affinché integri con le “Buone Pratiche” (Best Practices) e con gli studi scientifici e medici il Regolamento, al fine di garantire un elevato livello di sicurezza in tutta Europa.

E' fondamentale sancire una clausola sociale sulla “safety” in un Articolo di questo regolamento, che consentirà agli Stati membri di mantenere e introdurre gli standard sociali e di sicurezza più protettivi a livello nazionale.

Vogliamo anche sottolineare il fatto che questo regolamento avrà purtroppo conseguenze sociali dannose, che non sono state valutate.

Si tratta di un'occasione unica per basare il presente regolamento su dati scientifici certi e sulle “buone pratiche”.

Gli Onorevoli qui presenti possono opporsi se ritengono che la proposta della Commissione non sia basata su criteri scientifici.

**THANK YOU FOR YOUR
ATTENTION**

