

PROGRAMMA SUPPORTO EASA SULLA CAPACITA' PILOTI

Da quando è avvenuta la tragedia del volo Germanwings 9525 nel marzo del 2015, si è cercato di rafforzare la sicurezza dell'aviazione civile. Quale risultato pratico, il 25 luglio 2018, la Commissione dell'Unione europea (UE) ha pubblicato nuove norme di sicurezza – varate come regolamento - sulle operazioni aeree in pratica accentrate su nuove disposizioni per meglio valutare l'idoneità mentale del personale di bordo. (1)

Tra le disposizioni introdotte con il nuovo Regolamento 1042/2018, si segnalano i requisiti che vincolano gli operatori non soltanto a “consentire, agevolare e assicurare” l'accesso ai programmi di sostegno per i piloti, ma anche ad assicurare che l'equipaggio di condotta sia sottoposto a una valutazione psicologica prima di intraprendere voli di linea.

Lo schianto deliberato - come dichiarato dagli investigatori francesi, il Bureau d'Enquêtes et d'Analyses (BEA) - del volo Germanwings 9225 dal co-pilota Andreas Lubitz nel marzo 2015, ha colto di sorpresa il mondo dell'aviazione (2), ricordando a tutta la comunità internazionale aeronautica che le condizioni mediche e psicologiche degli equipaggi di condotta, se non monitorate opportunamente, possono tradursi in tragiche conseguenze.

La tragedia ha portato a nuove regole nel Regno Unito, in Germania, Canada, Australia e Nuova Zelanda, tra le altre, richiedendo che due membri dell'equipaggio di condotta siano sempre nella cabina di pilotaggio. Nel frattempo, l'UE ha contrassegnato i test psicologici obbligatori nel 2016 ma le nuove regole non erano ancora state pubblicate fino a questa settimana. Fra i punti rilevanti segnaliamo:

- Programma di sostegno: tutti i piloti che lavorano per le compagnie aeree europee avranno accesso a un programma di supporto che assisterà e sosterrà i piloti nel riconoscere, affrontare e superare i problemi che potrebbero influire negativamente sulla loro capacità di esercitare in sicurezza i privilegi della loro licenza.
- Test sull'alcol: come ulteriore barriera di sicurezza, è stato aggiunto il test alcolico dei piloti e dell'equipaggio di cabina per tutte le compagnie aeree europee e straniere che volano nei territori dell'Unione europea. In alcuni Stati membri il test degli alcolici è già una prassi consolidata e con il presente regolamento i test sugli alcolici verranno ora estesi a tutti gli Stati membri dell'UE entro i prossimi due anni.
- Valutazione psicologica: le compagnie aeree europee effettueranno una valutazione psicologica dei loro piloti prima dell'inizio del rapporto di lavoro. Alcune di queste pratiche sono già ben consolidate in molti stati dell'UE ma saranno estese a tutti gli stati membri entro due anni.

Commentando la pubblicazione delle nuove misure di sicurezza, il direttore esecutivo dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA), Patrick Ky, ha dichiarato:

"Queste nuove regole europee riprendono le proposte avanzate dall'EASA nel suo rapido follow-up dell'incidente del volo Germanwings 9525, in consultazione con la comunità aeronautica, con le quali l'Europa introduce gli strumenti giusti per salvaguardare l'idoneità mentale dell'equipaggio aereo".

L'EASA ha precisato che le nuove regole (le cosiddette Regole di attuazione di Air OPS) completano le proposte dell'agenzia rilasciate alla Commissione europea nel mese di agosto 2016, Tra le quali erano comprese:

Rafforzare l'esame medico iniziale e periodico dei piloti, includendo lo screening di droghe e alcol, una valutazione completa della salute mentale e un miglioramento del follow-up in caso di anamnesi di patologie psichiatriche;

Aumentare la qualità degli esami aeromedici, migliorando la formazione, la supervisione e la valutazione degli esaminatori aeromedici;

Prevenire i tentativi di frode, richiedendo ai centri aeromedici e agli AME di riportare tutte le valutazioni mediche incomplete all'autorità competente.

Il regolamento prevede un periodo di transizione di due anni per consentire alle compagnie aeree e agli Stati membri di prepararsi per le nuove misure e di creare l'infrastruttura necessaria. Il regolamento stesso si applicherà dal 14 agosto 2020.

In merito alle nuove misure l'ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile) ha tenuto a precisare quanto segue: *"Anticipando le previsioni dell'Unione, l'Ente ha già predisposto la base regolamentare per l'implementazione, in Italia, di Programmi di Supporto tra Pari (Peer Support Program), attivati da parte degli operatori aerei e dei fornitori di servizi di assistenza al volo, disponendo la competenza dell'Autorità nella promozione e sorveglianza degli stessi programmi, mediante la pubblicazione di idonei strumenti normativi, quali circolari e materiale guida."* (3)

Un nostro commento a chiusura: Quando verrà finalmente a galla la verità su MH370, con ogni probabilità si dovrà prendere atto che il volo scomparso nel marzo del 2014 nell'Oceano Indiano (239 vittime) ha preceduto di un anno il caso Lubitz.

- (1) Sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea del 25 luglio, è stato pubblicato il nuovo Regolamento (UE) numero 1042/2018, che modifica il Regolamento (UE) numero 965/2012 e introduce nuove regole e nuovi obblighi per gli operatori, in vista di una maggiore attenzione alla valutazione e al mantenimento dell'idoneità psico-fisica degli equipaggi di condotta e di cabina. Precisa il testo inglese: *"amending Regulation (EU) No 965/2012, as regards technical requirements and administrative procedures related to introducing support programmes, psychological assessment of flight crew, as well as systematic and random testing of psychoactive substances to ensure medical fitness of flight and cabin crew members, and as regards equipping newly manufactured turbine-powered aeroplanes with a maximum certified take-off mass of 5 700 kg or less and approved to carry six to nine passengers with a terrain awareness warning system"*
- (2) In realtà come descritto nel nostro libro "Piloti Malati", Logisma 2015, l'incidente Germanwings non è stato il primo caso di un aereo di linea fatto deliberatamente precipitare da piloti con problemi mentali.
- (3) ENAC Comunicato Stampa 44/2018 del 27 luglio 2018

Safety Newsletter 30/2018 del 29 Luglio 2018

Newsletter emesse nel corso del 2018 (scaricabili gratuitamente dal nostro sito):

- 01/2018** : Zero Incidenti, ma non c'è da stare tranquilli (7 gennaio 2018)
- 02/2018** : Le aerolinee russe pronte a volare in Egitto (10 gennaio 2018)
- 03/2018** : Il 17 gennaio riprenderanno le ricerche di MH370 (15 gennaio 2018)
- 04/2018** : Compagnie aeree da evitare (16 gennaio 2018)
- 05/2018** : Quanti cabin crew per ogni volo? (25 gennaio 2018)
- 06/2018** : La Azur Air opera con certificato a termine (4 febbraio 2018)
- 07/2018** : Errata manutenzione (5 febbraio 2018)
- 08/2018** : Bagagli caricati male, ATR72 decolla con "coda pesante" (9 febbraio 2018)
- 09/2018** : Saratov Airlines, primo comunicato (11 febbraio 2018)
- 10/2018** : Saratov Airlines, secondo aggiornamento (12 febbraio 2018)
- 11/2018** : Saratov Airlines, terzo aggiornamento (13 febbraio 2018)
- 12/2018** : Saratov Airlines, altri 71 morti per le sonde Pitot (14 febbraio 2018)
- 13/2018** : Iran Asseman, primo aggiornamento (18 febbraio 2018)
- 14/2018** : Le insidie del ghiaccio (20 febbraio 2018)
- 15/2018** : Turboelica e Jet, cosa dicono le statistiche safety? (27 febbraio 2018)
- 16/2018** : Terzo incidente del 2018 (13 marzo 2018)
- 17/2018** : Runway incursion a Basilea-Mulhouse (5 aprile 2018)
- 18/2018** : La prima vittima di Southwest (18 aprile 2018)
- 19/2018** : Incidente Southwest: Metal fatigue (20 aprile 2018)
- 20/2018** : Incidente Southwest: Confermata fatica del metallo (8 maggio 2018)
- 21/2018** : MH370, Meglio tardi che mai (16 maggio 2018)
- 22/2018** : L'incidente dell'Avana (18 maggio 2018)
- 23/2018** : L'incidente dell'Avana: aggiornamento (19 maggio 2018)
- 24/2018** : Le arlecchinate sulla carlinga possono provocare incidenti (20 maggio 2018)
- 25/2018** : Il volo KamAir 904 (1 giugno 2018)
- 26/2018** : E' dibattito negli Usa sull'incidente Southwest (26 giugno 2018)
- 27/2018** : Un altro pilota suicida? (17 luglio 2018)
- 28/2018** : Rapporto NTSB sul volo BA 2276 (20 luglio 2018)
- 29/2018** : Pericolosi casi contaminazione carburante (24 luglio 2018)

www.air-accidents.com