

## Der Germanwings-Crash und seine Konsequenzen

# Lehren aus der Tragödie

**Fast zwei Jahre nach dem fatalen Crash berührt der Germanwings-Absturz immer noch viele Menschen: potentielle Passagiere, Fluglinien, Sicherheitsmanager, Luftfahrtpsychologen und Flugmediziner. SkyNews.ch zeigt auf, welche Konsequenzen diese Katastrophe für die Luftfahrt und die Airline-Piloten hat.**

**Report von Marion Venus, Klinische Luftfahrtpsychologin, Pilotin PPL(A) und Sicherheits- und Qualitätsmanagerin nach ISO 19011**

Ein psychisch schwer kranker Copilot hatte sich am 24. März 2015 allein im Cockpit eingeschlossen und den Germanwings Airbus A320 D-AIPX absichtlich zum Absturz gebracht. Ihm war klar, dass das wahrscheinlich sein letzter Flug sein würde: Sein Rückfall in eine schwere Depression, begleitet von psychotischen Symptomen, würde ihn seine Linienspilotenlizenz kosten. Er würde Job, Karriere und Einkommen verlieren und nie wieder fliegen dürfen. Das war zu viel für ihn. Er nahm 149 unschuldige Passagiere und Besatzungsmitglieder mit in den Tod.

### Die Task-Force der EASA

Nach diesem dramatischen Ereignis forderte die EU-Kommissarin für Transport die EASA (European Aviation Safety Agency) auf, schnellstmöglich Massnahmen zu entwickeln, um eine solche Tragödie in Zukunft zu verhindern. Flugmediziner (Aeromedical Examiners, AMEs) formierten die erste Germanwings-Task-Force, die EASA startete als Sofortmassnahme eine Operational Directive. EASA-Mitarbeitende aus den Bereichen Flugmedizin und Air Operations sowie zahlreiche externe Experten trafen im Rahmen der EASA-Germanwings-Task-Force mehrmals in verschiedenen Konstellationen zusammen, um wirkungsvolle Massnahmen zu entwickeln.

Zentral involviert waren Luftfahrtpsychologen, Flugmediziner, die Pilotenvereinigung Eurocockpit, nationale Luftaufsichtsbehörden und Manager von Fluglinien. Folgende Massnahmen wurden von der EASA beschlossen und betreffen den gesamten kommerziellen Flugbetrieb (Commercial Air Transport, CAT) im Passagier- und Luftfrachtverkehr (Cargo). Als erste Massnahme wurde schon im Juli

2016 das EASA Safety Information Bulletin (SIB) über die Mindestbelegung des Cockpits wegen massiver Kritik aufgehoben.

### Peer-Support-System für Piloten

Die wichtigste und sinnvollste Massnahme der Germanwings-Task-Force ist die verpflichtende Einführung eines Peer-Support-Systems für Piloten. Das bedeutet, dass jeder CAT-Operator seinen Piloten Zugang zu diesem nachweislich erfolgreichen Unterstützungsangebot gewähren muss. Wegen schlechter Erfahrungen in der Vergangenheit bringen viele Berufspiloten den Flugmedizinern und Luftfahrtpsychologen grosses Misstrauen entgegen, wie alle Vertreter von Eurocockpit bestätigten. Immerhin haben beide die Macht, Linienspiloten auf unbestimmte Zeit aus dem Verkehr zu ziehen und gegebenenfalls auch ihre Laufbahn als Linienspiloten zu beenden.

Deswegen ist es sinnvoll und effektiv, wenn Piloten zuerst bei Peers kollegialen Rat suchen

können. Peers melden sich freiwillig, durchlaufen eine kurze Ausbildung und stehen ihren Kollegen mit ähnlicher Berufsausbildung, Arbeitsbedingungen (Lang- oder Kurzstrecke, Type-Rating), soziodemographischem Hintergrund (Alter, Geschlecht, Position, Seniorität) mit Rat und Tat zur Seite. Wichtig sind dabei Vertrauenswürdigkeit sowie fachliche und soziale Kompetenz der Peer-Kollegen.

### Peer-Wahl durch die Kollegen

Die Peers werden von ihren Kollegen direkt gewählt. Deswegen sollte das Management beispielsweise nicht selbst Linienvorgesetzte zu Peers ernennen. Das Management muss das Peer Support System für Piloten aktiv unterstützen, darf aber keinesfalls in dieses System eingreifen. Damit wäre das Vertrauen in das System zerstört.

Ein kritischer Erfolgsfaktor ist, dass Berufspiloten das Peer Support System selbst aufbauen und tragen. Darüber hinaus muss



*Auf dem Flug von Barcelona nach Düsseldorf zerschellte die Germanwings-A320 in den französischen Alpen, weil der Copilot den Airbus absichtlich ins Gelände flog.*

es von allen Seiten, also vom obersten Management, Human Resources, Pilotenvertretungen, Piloten, ausgebildete Peers und klinischen Luftfahrtpsychologen getragen, verstanden und unterstützt werden. Alle müssen geschult werden, wie Peer Support Systeme funktionieren, was sie bringen, und wie sowohl Piloten als auch der Flugbetrieb davon profitieren können.

### Hotline der «Stiftung Mayday»

In Deutschland hat «Stiftung Mayday» ein sehr erfolgreiches Pilot's Peer Support System entwickelt. Diese Stiftung ist ein externer Dienstleister, bildet Peers und professionelle Unterstützer aus, und unterhält eine 24/7-Hotline. Die «Stiftung Mayday» agiert selbständig und unabhängig, bei voller Wahrung der Anonymität und Verschwiegenheit. Sie wird von allen CAT-Operatoren in Deutschland, inklusive Lufthansa, finanziert. Linienvorgesetzte und Management haben keinen Zugriff auf vertrauliche Daten, was bei betriebsinternen Peer Support Systemen problematisch werden kann.

Das Peer Support System muss pro-aktiv, nicht bestrafend und der «Just Culture» verpflichtet sein. Basis für das Funktionieren ist tiefes gegenseitiges Vertrauen, absolute Diskretion, sowie Verständnis dafür, warum und wie dieses Peer Support System für Piloten funktioniert. Es soll hoch qualifizierten und geforderten Linienspielen einen «sicheren Hafen» bieten, wo sie in geschützter Umgebung Rat und Hilfe suchen können. So etwa nach kritischen Ereignissen im Flugbetrieb, oder wenn sich im Privatleben schwere Schicksalsschläge (Life Events) ereignen, welche die Konzentration und Leistungsfähigkeit massiv beeinträchtigen können. Alkohol- und Drogenmissbrauch sind sehr häufige Themen im Peer Support. Zusammenfassend ist der Ablauf folgendermassen: Wenn ein Pilot an sich selbst oder an einem Kollegen realisiert, dass die psychische Beeinträchtigung oder Substanzmissbrauch die «Fitness to Fly» gefährdet, ist es Zeit, sich an das Peer-Support-System zu wenden.

### Unterstützung durch Psychologen

Jederzeit und rund um die Uhr stehen den betroffenen Piloten ihre Peers zur Verfügung. Wenn ein Fall «zu heiss» für den Peer-Piloten ist, kann er seinen Kollegen unmittelbar zu einem gut ausgebildeten klinischen Luftfahrtpsychologen «überweisen». Dort gibt es professionelle psychologische Beratung, Krisenintervention und einen strategischen Plan, wie der Betroffene so schnell und sicher wie möglich wieder zurück ins Cockpit kann.

Wenn nötig stehen im Peer-Support-System

tem auch Ärzte, Juristen und andere Fachkräfte zur Verfügung, um jede mögliche Krise so schnell und effizient wie möglich zu bewältigen. Bei Bedarf soll auch eine notwendige limitierte Auszeit im Interesse des Piloten und der Luftfahrtsicherheit ermöglicht werden. Datenschutz muss im Pilot's Peer Support festgelegt und ausnahmslos gewährleistet sein, um ein funktionierendes Peer Unterstützungs-System zu ermöglichen.

### Psychologisches Assessment

Die EU-Regulation 965/2012 sieht vor, dass jeder CAT-Operator alle möglichen Massnahmen ergreifen muss, um sicherzustellen, dass niemand rücksichtslos, vorsätzlich oder nachlässig ein Flugzeug oder die Menschen darin gefährdet. Eine Massnahme dafür ist das psychologische Assessment von Piloten im Rahmen des Selektionsprozesses, ab 2017 verpflichtend vorgeschrieben für alle CAT-Operatoren. Es muss an die Besonderheiten, Komplexität und Herausforderungen des jeweiligen Operators und seine Flight Ops angepasst werden. Durchgeführt wird diese psychologische Begutachtung von Luftfahrtpsychologen.

Flugmediziner (AMEs) müssen ab 2017 bei der ersten und den wiederkehrenden Untersuchungen für das Medical Class 1 die psychische Gesundheit von Piloten untersuchen (Full Mental Fitness Examination). Auch die eventuelle psychiatrische Krankengeschichte und Symptome, welche die Flugsicherheit gefährden könnten, müssen erhoben werden. Es ist dem AME überlassen, bei Bedarf Psychologen oder Psychiater zur Beurteilung der psychischen Gesundheit eines Piloten hinzuzuziehen.

### Mediziner als Psychologen?

Dazu muss man wissen, dass Flugmediziner in ihrer ursprünglichen Ausbildung meistens Allgemeinmediziner oder Fachärzte für innere Medizin sind. Die Basis-Ausbildung der AMEs beträgt 60 Stunden Theorie und Praxis in 25 verschiedenen Fächern, nur zwei davon sind Psychologie und Psychiatrie. Auch in den Fortbildungen soll die Psychologie verstärkt vorkommen. Darüber hinaus soll die Gründung von AME Netzwerken und AME-Peer-Support unterstützt und gefördert werden. Ziel ist, in schwierigen Fällen fachliche kollegiale Unterstützung verfügbar zu machen.

Man darf sich jedoch fragen, ob die Aus- und Weiterbildung der Flugmediziner mit fünf Jahren Psychologie-Studium und einem weiteren Jahr fachspezifischer Weiterbildung in Klinischer Psychologie in Theorie und Praxis gleichgesetzt werden kann. Zum Erwerb des

## FACTS

### EASA-Änderungen

Folgende Regelwerke wurden Ende 2016 geändert: Air OPS Regulation incl. Annex I, II, IV, Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) Part-ARO, Part-CAT Air OPS, Part-MED

Neue Definition in der Regulation (EU) No 965/2012: (78a) **'Misuse of substances'** means the use of one or more psychoactive substances by aviation personnel in a way that it **constitutes a direct hazard** to the user or **endangers the lives, health or welfare** of others; or causes or worsens an occupational, social, mental or physical problem or disorder.

Titels Luftfahrtpsychologe muss zusätzlich fundierte Ausbildung und Berufserfahrung im Bereich Luftfahrt nachgewiesen werden.

Der Europäische Verband der Luftfahrtpsychologen empfiehlt für die psychologische Evaluierung ein diagnostisches Tiefen-Interview, durchgeführt durch klinische Luftfahrtpsychologen, die im besten Fall auch eine Pilotenlizenz besitzen. Dieser Gold-Standard wurde von der EASA nicht aufgenommen, mit der Begründung, es gebe extrem wenige Experten mit dieser Qualifikation. Auch das BAZL hat nicht vor, Experten mit diesen speziellen Qualifikationen einzubeziehen, obwohl sie in der Schweiz vorhanden sind.

### Verhindern von «Doctor-Shopping»

Nach dem Germanwings-Crash stellte sich heraus, dass der Copilot insgesamt 60 verschiedene Ärzte aufgesucht hatte. Mehrere Krankenschreibungen und andere sicherheitsrelevante Informationen wurden jedoch nicht an den Arbeitgeber und das zuständige Aero Medical Center der Lufthansa weitergeleitet. Die EASA entwickelt derzeit eine Datenbank, die einerseits mit den Datenschutz-Bestimmungen der Mitgliedsstaaten übereinstimmt, andererseits anonym auf Basis der Piloten-Lizenz-Nummer ein Tracking bezüglich der Medical Class 1 von Linienspielen erlaubt.

Um das Vertrauen wiederherzustellen, werden ab 2017 zufällige Alkohol-Tests im Rahmen von Ramp-Checks, also zwischen Flugvorbereitung und dem Betreten des Cockpits, verpflichtend eingeführt. Auch CAT-Operatoren müssen zu definierten Zeitpunkten Alkohol- und Drogentests entsprechend dem nationalen Recht durchführen. 