



# Sicherheitsmitteilung (SIB)

## Flugbetrieb

SIB Nr.: 2018-07

Ausgabe: 12. April 2018



**Hinweis:** Diese Übersetzung wurde vom Bundesausschuss Technik des Deutschen Aero Club e.V. nach bestem Wissen und Gewissen angefertigt und wird ohne Gewähr veröffentlicht. Im Zweifelsfall ist der englische Originaltext verbindlich.

**Betrifft:** **Grenzwerte für die Blutalkoholkonzentration bei Piloten der Allgemeinen Luftfahrt**

### Weitere Veröffentlichungen:

- Verordnung (EG) Nr. 216/2008 (nachfolgend: **Basic Regulation** – Basisverordnung)
- Verordnung (EU) Nr. 965/2012 (nachfolgend: **Air Operations Regulation** – Regelungen betreffs Flugbetrieb)
- Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 (nachfolgend: **Aircrew Regulation** – Regelungen betreffs fliegendem Personal und Lizenzen)
- Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 (nachfolgend: **Rules of the Air Regulation** - Luftverkehrsregeln)

### Geltungsbereich:

Piloten der Allgemeinen Luftfahrt, Luftsportvereine, Ausbildungsbetriebe für Piloten sowie die Luftfahrtbehörden der EASA-Mitgliedsstaaten.

### Beschreibung:

Eine Reihe von Untersuchungsberichten über Unfälle bei Flügen der Allgemeinen Luftfahrt nimmt Bezug auf den Konsum von Alkohol durch den ausführenden Piloten vor dem Flug. Das Ziel dieser Sicherheitsmitteilung (SIB) ist es, Richtwerte für die Blutalkoholkonzentration bereitzustellen, die von Piloten der Allgemeinen Luftfahrt, einschließlich nicht-kommerzieller Arbeitsflüge, im Betrieb nicht überschritten werden sollten.

Alkohol (Ethanol) wird vom Magen und Dünndarm rasch absorbiert und über das Blut im gesamten Körper verteilt. Ein Großteil der von Alkohol verursachten nachteiligen Effekte betreffen das Gehirn, die Augen und das Innenohr. Auswirkungen auf das Gehirn umfassen eine Verschlechterung der Reaktionszeit, des Denk- und Urteilsvermögens sowie des Gedächtnisses. Alkohol beeinträchtigt die Sauerstoffaufnahme des Gehirns. Dieser negative Effekt kann im Ergebnis des gleichzeitigen Aufenthaltes in größerer Höhe verstärken. Visuelle Symptome beinhalten eine Störung der Augenmuskulatur, die sich in Doppelbildern und Schwierigkeiten bei der Fokussierung zeigt. Die Beeinträchtigung des Innenohrs resultiert in Schwindelerscheinungen und einem verminderten Hörvermögen.

Kommen andere Faktoren hinzu, wie beispielsweise Schlafmangel, Müdigkeit, die Einnahme von Medikamenten, Sauerstoffmangel in der Höhe oder ein Flug bei Nacht bzw. schlechtem Wetter, beeinträchtigt das die individuelle Leistungsfähigkeit zusätzlich in erheblichem Maße.

Hier sei darauf hingewiesen, dass die Einschränkungen überproportional zur Menge des konsumierten Alkohols zunehmen.

Ein Besatzungsmitglied darf gemäß der Basic Regulation „den zugeteilten Dienst an Bord eines Luftfahrzeugs nicht antreten, wenn es unter Einwirkung von psychoaktiven Substanzen oder Alkohol steht oder wenn es aufgrund einer Verletzung, Ermüdung, der Wirkung von Medikamenten, einer Erkrankung oder ähnlichen Ursachen dienstuntauglich ist.“ Die zugehörigen Durchführungsbestimmungen befinden sich in der Air Operations Regulation<sup>1</sup> sowie der Rules of the Air Regulation<sup>2</sup>.

Darüber hinaus muss der verantwortliche Pilot sich gemäß den Gesetzen, Verordnungen und Verfahren derjenigen Staaten verhalten, in denen der Betrieb durchgeführt wird<sup>3</sup>. In einigen EASA Mitgliedsstaaten besteht eine nationale Gesetzgebung, die Obergrenzen für die Blutalkoholkonzentration von Piloten im Betrieb festlegt\*.

Anzuwenden sind auch die folgenden Vorgaben in der Aircrew Regulation:

- Die Wirkung von Alkohol auf die Leistungen eines Piloten sind Teil des Theorie-Lehrplans für die Privatpilotenlizenz<sup>4</sup>.
- Es liegt in der Verantwortung der Lizenzinhaber, die Rechte ihrer Lizenz zu keiner Zeit auszuüben, wenn sie sich einer Einschränkung ihrer medizinischen Tauglichkeit bewusst sind, die sie an einer sicheren Ausübung dieser Rechte hindern könnte<sup>5</sup>.
- Die Luftfahrtbehörde muss eine Pilotenlizenz einschränken, aussetzen oder entziehen, wenn der Pilot seine Rechte aus dieser Lizenz unter dem Einfluss von Alkohol oder Drogen ausübt<sup>6</sup>.

Zum aktuellen Zeitpunkt rechtfertigen die in dieser Mitteilung dargestellten Sicherheitsbedenken keine Herausgabe einer Betriebsanweisung gemäß Verordnung (EU) 965/2012, Anhang II, ARO.GEN.135(c).

### **Empfehlung(en):**

Ein Pilot darf unter dem Einfluss von Alkohol kein Luftfahrzeug betreiben. Diese Forderung der Basic Regulation ist wie folgt zu verstehen:

- 1) Die Blutalkoholkonzentration (BAK) darf den nationalen Grenzwert oder 0,02%, was 0,2 Gramm Alkohol pro Liter Blut entspricht (maßgebend ist der niedrigere Wert), nicht überschreiten, während der Pilot seinen Aufgaben zum Betrieb des Luftfahrzeugs, einschließlich der Flugvorbereitung, nachkommt.
- 2) Die Atemalkoholkonzentration (AAK) darf den nationalen Grenzwert beziehungsweise 90 µg Alkohol pro Liter Atemluft (maßgebend ist der niedrigere Wert) nicht überschreiten, während der Pilot seinen Aufgaben zum Betrieb des Luftfahrzeugs, einschließlich der Flugvorbereitung, nachkommt.
- 3) Innerhalb von 8 Stunden vor der Durchführung von Aufgaben zum Betrieb eines Luftfahrzeugs, einschließlich der Flugvorbereitung, darf kein Alkohol konsumiert werden. Hier ist jedoch zu beachten, dass die Einhaltung der 8-Stunden-Regel nicht garantiert, dass die BAK/AAK-Werte des individuellen Piloten unter den genannten Grenzwerten liegen. Es gilt daher die Empfehlung, den Zeitraum der Abstinenz unter Berücksichtigung der konsumierten Alkoholmenge gegebenenfalls auf mehr als 8 Stunden zu verlängern.

- 4) Während der Erfüllung von Aufgaben zum Betrieb eines Luftfahrzeugs, einschließlich der Flugvorbereitung, darf kein Alkohol konsumiert werden.

Ausbildungsbetrieben für Piloten sowie Luftsportvereinen wird geraten, diese Empfehlungen im Rahmen ihrer Verantwortung für Risikomanagement zu berücksichtigen. Luftfahrtbehörden sollten diese Empfehlungen bei der Überwachung der Piloten in ihrem Verantwortungsbereich beachten.

#### Kontakt:

Für weitere Informationen kontaktieren Sie bitte die EASA Safety Information Section, Certification Directorate.

E-mail: [ADs@easa.europa.eu](mailto:ADs@easa.europa.eu).

---

<sup>1</sup> NCC.GEN.105(e)(2), NCO.SPEC.115(e)(2), SPO.GEN.105(e)(2), NCO.GEN.105(a)(5)

<sup>2</sup> SERA.2020

<sup>3</sup> NCC.GEN.110(a), NCO.GEN.110(a), NCO.SPEC.110(d), and SPO.GEN.110

<sup>4</sup> AMC1 FCL.210; FCL.215

<sup>5</sup> MED.A.020

<sup>6</sup> ARA.FCL.250 (a)(4)

#### \*Anmerkung des Übersetzers:

In Deutschland gibt es keine Grenzwert-Regelung. Mit Alkohol befassen sich u.a.:

§4a Absatz 1 LuftVG - Führen eines Luftfahrzeugs unter Einfluss von Alkohol

§7 Absatz 1a, 4. LuftSiG und §18 Absatz 2, 3. LuftPersV - Zuverlässigkeit eines Bewerbers

§4 LuftVO – Körperliche und geistige Beeinträchtigungen

Das Portal [www.luftrecht24.com](http://www.luftrecht24.com) fasst die aktuelle Rechtsprechung wie folgt zusammen:

„(...) Die Regeln sind hier vom OLG Frankfurt noch einmal klar aufgestellt worden. Das OLG hat ausgeurteilt, dass es ein grobfahrlässiges Handeln darstellt, wenn ein Pilot eine Alkoholisierung von 0,65 Promille aufweist und trotzdem fliegt. Nach den Erkenntnissen der internationalen Flugmedizin liegt bereits bei 0,2 Promille eine Leistungsbeeinträchtigung des Flugzeugführers vor und ab 0,35 Promille ist eine deutliche Leistungsbeeinträchtigung feststellbar. Demgemäß sieht die Literatur ein absolutes Alkoholverbot im Cockpit für geboten an. Die absolute Fluguntauglichkeit soll jedenfalls bei einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 Promille beginnen. (...)“

(Quelle: <http://www.luftrecht24.com/lufrecht-allgemein/fliegen-unter-alkoholeinfluss-wann-ist-man-eigentlich-fluguntauglich/>)

---

Dieses Dokument dient ausschließlich der Information. Die Empfehlungen sind nicht verpflichtend.

Kopien sind nicht kontrolliert. Prüfen Sie den Revisionsstatus über das EASA-Internet.