

Opinion n° 14/2016 GERMANWINGS



DSAC

Direction générale de l'Aviation civile

Ministère de l'Écologie, du Développement durable, et de l'Énergie

Processus réglementaire

Suite à l'accident de la Germanwings, l'AESA a élaboré une « rule making task » (tâche réglementaire).

Cette RMT.0700 : proposition de révision des règlements n° 1178/2011 « Aircrew » et n° 965/2012 « AIR-OPS » qui s'inspire des recommandations du rapport du BEA sur cet accident.

Processus réglementaire

Plusieurs consultations des EM et des organisations représentatives ont été effectuées à partir de fin 2015 et courant 2016.

L'AESA et la Commission estimant cette tâche réglementaire urgente : procédure dérogatoire à la procédure réglementaire normale

→ pas de NPA/CRD mais directement phase finale : opinion (proposition de révision de texte avec, en annexe, les propositions de révision des IR et des AMC/GM).

2 opinions

L'AESA a élaboré 2 opinions :

- l'opinion 2016/09 « update of Part Med » : modification de la part MED du règlement n° 1178/2011 « Aircrew ».

Probable publication fin 2017 avec application 20 jours plus tard.

- L'opinion 14/2016 : modifications du règlement n° 965/2012 « AIR-OPS » .

Les 4 points de l'opinion n° 14/2016 (OPS)

- La politique de prévention de l'opérateur,
- L'évaluation psychologique des pilotes par l'exploitant à l'embauche,
- Le programme de soutien,
- Les tests aléatoires d'alcoolémie dans le cadre du programme d'inspection RAMP.

1- La politique de prévention de l'opérateur

Le point CAT.GEN.MPA.170 « substances psychoactives » est modifié :

Les exploitants devront définir une politique de prévention des substances psychoactives et effectuer des tests sur certaines de ces substances qu'ils définiront eux-mêmes.

Ces tests seront effectués sur les FC, CC et « safety sensitive personnel ».

1- La politique de prévention de l'opérateur

Les cas dans lesquels ces tests doivent être effectués sont :

- à l'embauche;
- après un incident sérieux au sens du règlement (EU) N° 996/2010 (sauf si les causes ne peuvent être imputées à des facteurs humains) ou un accident au sens du même règlement;

1- La politique de prévention de l'opérateur

- sur un juste motif ("*due cause*"), par exemple suivant une suspicion raisonnable; et
- comme suivi après réhabilitation et retour au travail.

Le texte n'impose pas que ces tests soient aléatoires (mais l'opérateur peut le décider).

1- La politique de prévention de l'opérateur

Méthode : Un GM propose de se référer au Doc OACI 9654 'Manual on Prevention of Problematic Use of Substances in the Aviation Workplace', First Edition — 1995.

En cas de test positif confirmé, l'opérateur informe le médecin évaluateur de la DGAC (pôle MED de la DSAC/PN).

2-L'évaluation psychologique des pilotes par l'exploitant à l'embauche

Le point CAT.GEN.MPA.175 « Mise en danger de la sécurité » est complété par une évaluation psychologique des pilotes par l'exploitant à l'embauche.

Cette évaluation n'est pas une évaluation clinique (≠ visite médicale d'aptitude).

2-L'évaluation psychologique des pilotes par l'exploitant à l'embauche

Effectuée ou supervisée par un psychologue ayant une expertise dans le domaine de l'aviation.

Moins de 24 mois avant de commencer à voler.

Dérogation pour les « petits » opérateurs (par exemple les non-complexes) : évaluation en interne suffisante.

2-L'évaluation psychologique des pilotes par l'exploitant à l'embauche

Un GM propose de se référer aux standards industriels reconnus et aux bonnes pratiques dans le champ de la sélection des pilotes et des tests d'aptitude, par exemple

« Guidance Material and Best Practices for Pilot Aptitude Testing” de IATA.

3- le programme de soutien

L'opérateur doit mettre en place ou assurer l'accès de tous ses pilotes à un programme de soutien lorsque ces derniers rencontrent tout problème pouvant affecter leurs capacités à exercer les privilèges de leur licence en toute sécurité.

3- le programme de soutien

Un GM définit le programme de soutien comme
« un programme proactif et non punitif par lequel la direction de l'exploitant, des bénévoles formés et, dans de nombreux cas, des organisations représentatives des pilotes travaillent ensemble pour permettre l'auto-déclaration, l'aiguillage, le conseil, et, si nécessaire, le traitement en cas de perte de l'aptitude médicale. »

3- le programme de soutien

De nombreux AMC et GM précisent les éléments que doit contenir un tel programme, son fonctionnement ou les modalités de confidentialité et de protection des informations. Toutefois : un accord devra être mis en place entre l'opérateur et le programme sur la façon de procéder en cas de problème lié à des questions de sécurité.

Possibilité pour l'opérateur de contracter la mise en place d'un tel programme à un tiers.



4- Les tests aléatoires d'alcoolémie dans le cadre du programme d'inspection RAMP

Il est instauré une obligation de tester de manière aléatoire l'alcoolémie des personnels navigants de conduite et de cabine :

- Soit dans le cadre du programme d'inspections au sol « RAMP » (par des inspecteurs RAMP ou des autorités officielles),
- Soit dans le cadre d'un programme national de tests.



4- Les tests aléatoires d'alcoolémie dans le cadre du programme d'inspection RAMP

Vifs débats entre l'AESA d'une part et les EM et les organisations représentatives d'autre part.
Les modalités de ces contrôles ne sont pas définitivement arrêtés.

Le calendrier

Souhait de la Commission : adoption du texte modifié d'ici la fin de l'année 2017.

Délai d'application : 2 ou 3 ans après la publication.

Une version modifiée de l'Opinion pourrait être présentée au Comité EASA de Juin 2017.

Questions ?



DSAC



Direction générale de l'Aviation civile

Ministère de l'Écologie, du Développement durable, et de l'Énergie