

# Séminaire Exploitants/DSAC 2016

## Sous-partie FTL : les responsabilités de l'exploitant



DSAC

Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

# PRINCIPE DE LA SOUS-PARTIE FTL

- Il s'agit d'une réglementation fondée sur la performance et sur la science.
- Un objectif est défini :

ORO.FTL.110 (b) :

*L'exploitant veille à ce que les temps de service de vol soient établis de telle sorte que les membres d'équipage soient suffisamment reposés pour accomplir leur service à un niveau satisfaisant de sécurité en toute circonstance*

- L'important est de gérer la fatigue :
  - Responsabilités de l'exploitant
  - Responsabilités des PN

# LES LIENS ENTRE SGS ET FTL

- Le système de gestion de la sécurité est le pilier de la gestion de la fatigue
- Ce système doit être alimenté : les comptes rendus fatigue sont un moyen important.
  - Il ne s'agit pas seulement des CR d'utilisation du pouvoir discrétionnaire du CDB mais bien de toute occurrence d'un niveau de fatigue ressentie trop élevé
  - Les moyens de report devraient être simples et connus de tous
  - Une formation des PN adéquate favorise une auto-évaluation fiable de leur niveau de vigilance
- La fatigue est un risque à prendre en compte dans le système de gestion de l'exploitant
  - Les risques sont évalués et hiérarchisés
  - Il est important de rendre objectives les évaluations, sur la base d'arguments scientifiques
  - En fonction des priorités, des mesures d'atténuation des risques peuvent être nécessaires

# LES RISQUES À PRENDRE EN COMPTE

- Longues durées d'éveil
  - Par exemple : conditions de déclenchement des réserves, notamment pour les vol du soir
  - GM1 CS FTL.1.225(b)(2) : *Scientific research shows that continuous awake in excess of 18 hours can reduce the alertness and should be avoided.*
- Dettes de sommeil
  - Une attention particulière est indispensable en cas de repos réduit (au sens du CS FTL.1.235 (c))
  - ORO.FTL.110 (g) : *L'exploitant prévoit des périodes de repos suffisamment longues pour permettre aux membres d'équipage de surmonter les effets des services précédents et d'être bien reposés lorsque commence la période de service suivante*

# LES RISQUES À PRENDRE EN COMPTE

- Perturbations du cycle circadien. Par exemple :
  - vols long-courriers avec décalage horaires
  - vols de nuit
  - enchainements de vols en horaires perturbateurs
  - Cf : ORO.FTL.110 (e) et (f) notamment
- Charge de travail élevée
  - Par exemple : vols courts avec de multiples tronçons
  - Peut concerner fortement les PNC



# GÉRER LES RISQUES LIÉS À LA FATIGUE

- Porter une attention particulière sur le cumul de plusieurs risques
- Dans certains cas, une GRF est obligatoire (§7.8 du guide DSAC)
  - Cette GRF doit gérer en particulier les cas ayant rendu obligatoire cette gestion des risques liés à la fatigue
  - La GRF doit faire appel à plusieurs sources de données indépendantes
- Dans les autres cas, la GRF peut être un bon moyen de démontrer sa conformité à l'ORO.FTL.110
  - Il s'agit d'une bonne pratique : la DSAC instruit toute demande d'approbation de GRF sur une base volontaire
- Lorsqu'elle est mise en place, la GRF est totalement intégrée au SGS:
  - Méthodologie similaire (adaptée)
  - Abordé dans les instances de pilotage du SGS
  - Des instances de plus bas niveau dédiées peuvent être cependant utiles

# LE RÉGIME DE SPÉCIFICATION DES TEMPS DE VOL

- Il résulte des analyses de la compagnie présentées dans les slides précédents
- Il est géré dans le cadre de la procédure de gestion des changements
  - Lors d'un changement, la question de l'impact sur la sécurité des vols doit se poser et cet impact doit être évalué lorsque c'est pertinent
- Il doit être facilement utilisable (AMC1 ORO.MLR.100 (b)) :
  - (b) The OM or parts thereof may be presented in any form, including electronic form. In all cases, the accessibility, usability and reliability should be assured.
- Le régime de spécification des temps de vol devrait se focaliser sur la sécurité des vols et rester simple et exploitable