

CT DO du 13 décembre 2019

POINT 5 – Règlement européen 2017-373 partie FH

- Le projet de note de politique de la DSNA relative à la gestion des risques liés à la fatigue, au stress et à la consommation de substances psychoactives des contrôleurs aériens s'inscrit dans le cadre du règlement 2017-373 dit IR-ATM. Elle contribue à la conformité de la DSNA en réponse aux exigences européennes en matière de gestion de la fatigue opérationnelle, de stress et de consommation de substances psychoactives. Elle garantit à cet égard l'engagement de la DSNA vers l'amélioration continue de la sécurité en intégrant la gestion des risques liés à la fatigue comme un élément spécifique intégré au sein de son SMS. Elle assure également une vigilance particulière de la DSNA sur les dangers liés au stress et à la consommation de substances psychoactives.
Pour ce faire, la DSNA identifie les responsabilités spécifiques qui incombent à l'encadrement hiérarchique et celles qui relèvent des contrôleurs de la circulation aérienne.

Les tableaux relatifs aux ATS-OR 305, 310, 315 et 320 transmis pour information, identifient les actions mises en œuvre pour répondre aux exigences du règlement sus évoqué.

- Le projet de procédure décrivant la procédure mise en place pour la détection des cas de consommation problématique de substances psychoactives par les contrôleurs de la circulation aérienne s'inscrit dans le cadre de la mise en conformité de l'ATS-OR 305. Elle s'appuie sur les dispositifs déjà existants en matière de visites médicales « à normes » et la note d'information technique relative à l'incapacité temporaire pour raisons médicales.
Cette procédure devra être approuvée par l'autorité de surveillance.
- Le projet de consigne relative aux temps de pause sur certains organismes de groupe G intervient en réponse à l'exigence de l'ATS-OR 320 portant sur la durée maximale de prestation d'un service de contrôle de la circulation aérienne sans pause. Elle concerne les organismes de groupe G pour lesquels n'est prévu l'armement que d'une seule position de contrôle soit sur une amplitude importante assurée par une unique vacation quotidienne, soit sur une amplitude telle qu'il n'est pas possible de mettre en place un recouvrement suffisant de 2 vacations, chacune assurée par un contrôleur. Elle prévoit, avec une traçabilité a posteriori de la vacation, de s'assurer de la prise effective de sa pause par le contrôleur. La pause est considérée comme non prise en cas d'interruption par le trafic. En cas d'impossibilité pour le contrôleur de prendre sa pause avant la fin du créneau des 6 heures, il est prévu qu'il organise la fermeture du service ATS afin de bénéficier de sa pause. Un bilan doit montrer si ce fonctionnement permet au contrôleur, compte tenu de la charge de trafic, de prendre sa pause. S'il est constaté que les dispositions en matière de temps de pause ne peuvent pas être respectées, il sera alors mis en place des fermetures des services de contrôle.