



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 24 : Initiatives prioritaires en matière de sécurité aérienne et de navigation aérienne

GESTION DE LA FATIGUE

[Note présentée par Oman, la Bolivie (État plurinational de), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC), et coparrainée par la République dominicaine et la Fédération internationale des associations de contrôleurs du trafic aérien (IFATCA)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'OACI reconnaît l'importance de la gestion de la fatigue dans l'Annexe 6 – *Exploitation technique des aéronefs*, et dans les éléments indicatifs correspondants. La gestion efficace de la fatigue des équipages est essentielle pour préserver la sécurité opérationnelle de l'aviation. Or, la mise en œuvre effective de la gestion de la fatigue comporte toujours certaines difficultés.

Au fur et à mesure que la science du sommeil et de la fatigue progresse, il est important d'examiner et de réviser les dispositions et les éléments indicatifs relatifs à la gestion de la fatigue. L'actualisation des dispositions et des éléments indicatifs devrait permettre d'harmoniser l'application d'une démarche scientifique de la gestion de la fatigue dans tous les États membres. Ces mises à jour pourraient fournir une structure aux autorités de supervision et aux fournisseurs de services à l'appui de l'application et l'évaluation des stratégies de gestion de la fatigue, y compris les approches fondées sur les performances.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) reconnaître l'importance de la mise en œuvre effective de la gestion de la fatigue en tant qu'élément essentiel pour réduire les risques et assurer la sécurité des opérations ;
- b) demander à l'OACI d'effectuer un examen par des experts des éléments indicatifs propres à chaque secteur, des définitions de principes scientifiques, des connaissances et de l'expérience opérationnelle afin d'harmoniser la compréhension, la mise en œuvre et l'évaluation de la gestion de la fatigue. Sur la base de cet examen, actualiser le *Manuel pour la supervision des approches de gestion de la fatigue* (Doc 9966) selon les besoins, et ajouter des orientations supplémentaires pour les autorités de supervision ;
- c) constater que la mise en œuvre d'approches efficaces de gestion de la fatigue fondées sur les performances nécessite des ressources adéquates et la création d'une solide base de connaissances parmi les fournisseurs de services, les organismes de réglementation, les travailleurs de première ligne et leurs représentants.

Objectifs stratégiques :

La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques *Chaque vol est sûr et sécurisé* ; et *Aucun pays laissé de côté*.

<i>Incidences financières :</i>	Les activités de l'OACI décrites dans la présente note devraient être entreprises sous réserve des ressources prévues par le budget ordinaire pour 2026-2028 et/ou provenant de contributions extrabudgétaires, selon les indications contenues dans le Plan d'activités 2026-2028 de l'OACI
<i>Références :</i>	Annexe 6 – <i>Exploitation technique des aéronefs</i> , partie 1 – <i>Aviation de transport commercial international – Avions</i> , partie 2 – <i>Aviation générale internationale – Avions</i> , et partie 3 – <i>Vols internationaux d'hélicoptères</i> Annexe 11 – <i>Services de la circulation aérienne</i> Doc 9966, <i>Manuel pour la supervision des approches de gestion de la fatigue</i> <i>Fatigue Management Guide for Airline Operators ; Fatigue Management Guide for General Aviation Operators of Large and Turbojet Aeroplanes ; Fatigue Management Guide for Air Traffic Service Providers ; Fatigue Management Guide for Helicopter Operators.</i>

1. INTRODUCTION

1.1 La fatigue est un risque qui diminue les performances humaines et ne peut être éliminée ; elle doit donc être gérée activement. La nécessité de gérer les risques liés à la fatigue est prise en considération dans l'Annexe 6 – *Exploitation technique des aéronefs*, l'Annexe 11 – *Services de la circulation aérienne*, le *Manuel pour la supervision des approches de gestion de la fatigue* (Doc 9966) et les guides de mise en œuvre de la gestion de la fatigue propres à chaque secteur.

1.2 Les approches normatives et fondées sur les performances de la gestion de la fatigue prévues à l'Annexe 6 et à l'Annexe 11 nécessitent une amélioration continue. De même, les normes et pratiques recommandées (SARP) et les éléments indicatifs doivent être révisés périodiquement pour tenir compte de l'évolution des contextes opérationnels, de l'expérience opérationnelle des fournisseurs de services et des membres d'équipage, des progrès dans la compréhension de la science de la fatigue et de la gestion de la fatigue. Il est donc nécessaire de rétablir des groupes d'experts chargés d'examiner les publications existantes de l'OACI sur la gestion de la fatigue.

2. ANALYSE

2.1 On a constaté des difficultés en ce qui concerne l'intention des dispositions et des éléments indicatifs sur la gestion de la fatigue et leur mise en œuvre pratique. Actuellement, les éléments indicatifs fournissent des données scientifiques et des explications (le « quoi » et le « pourquoi »), mais sont limités en ce qui concerne les méthodes de mise en œuvre pratique (le « comment »). La mise à jour des éléments indicatifs permettra d'intégrer les enseignements tirés par le secteur, qui pourront être recueillis, partagés et appliqués en fonction du contexte opérationnel.

2.2 Les États et les fournisseurs de services bénéficieraient d'éléments indicatifs supplémentaires sur les sujets suivants :

- a) quantification des dangers liés à la fatigue ; comprendre à quel niveau la fatigue devient une préoccupation pour la sécurité des vols ;
- b) analyse des données sur la fatigue et mise en œuvre de mesures d'atténuation ; comprendre des méthodes efficaces pour interpréter les données relatives à la fatigue et mettre au point des mesures d'atténuation adaptées ;

- c) indicateurs de performance de sécurité (SPI) ; contribuer à l'élaboration et à la révision de paramètres permettant de contrôler l'efficacité des méthodes de gestion de la fatigue ;
- d) formation en gestion de la fatigue ; par exemple, comment développer une stratégie de formation solide pour améliorer la compréhension de la science de la fatigue, améliorer la prise de décision et le signalement de la fatigue ;
- e) évaluation structurée des approches de gestion de la fatigue ; aussi bien pour utiliser le système de gestion de la sécurité (SGS) à l'appui des approches normatives que pour évaluer des approches fondées sur les performances en vue d'en arriver à une sécurité équivalente ou supérieure à celle obtenue grâce aux approches normatives de la gestion de la fatigue.

2.3 Les fournisseurs de services tireraient avantage de l'élaboration approfondie d'orientations en matière de gestion de la fatigue pour répondre aux difficultés pratiques, ce qui contribuerait à une meilleure utilisation des ressources.

2.4 L'amélioration des éléments indicatifs permettrait une supervision plus efficace et simplifierait l'affectation des ressources par les organismes de réglementation, en particulier pour ceux qui ont mis en œuvre des approches de gestion de la fatigue fondée sur les performances.

2.5 La compréhension de l'application de la science de la fatigue dans le contexte opérationnel continue d'évoluer. Il est nécessaire que des groupes d'experts examinent les orientations actuelles en matière de gestion de la fatigue afin de tenir compte de ces évolutions et d'élaborer des méthodes et des approches plus à jour. L'équilibre entre les exigences en matière de gestion de la fatigue et la capacité du secteur à les mettre en œuvre dans la pratique est une question clé qui doit être abordée par les groupes d'experts.

2.6 Diverses approches de la gestion de la fatigue sont proposées dans les SARP actuelles : un règlement normatif sur la gestion de la fatigue, dans un cadre établi de limites de fatigue appuyé par le SGS du fournisseur de services, une combinaison de limites normatives et de système de gestion des risques de fatigue (SGRF) et dans le SGRF. L'expérience opérationnelle a montré que l'application de toutes les approches nécessite une expertise technique de la part des autorités de supervision et des fournisseurs de services.

2.7 Les fournisseurs de services et les autorités de supervision ont besoin d'orientations supplémentaires pour permettre l'affectation de ressources en vue d'une mise en œuvre de la gestion de la fatigue dans de bonnes conditions de sécurité, dans le cadre du SGS et du SGRF. Ces orientations faciliteraient l'harmonisation des approches de gestion de la fatigue dans tous les États et appuieraient le principe « Aucun pays laissé de côté ».