

ACTION DAY du 05 Octobre 2009

Fatigue des équipages ... Une menace pour notre sécurité et celle des passagers.

La fatigue est impliquée dans 15 à 20 % des accidents aériens. Les effets d'une fatigue sévère sont comparables à ceux provoqués par une consommation excessive d'alcool. Une personne fatiguée peut perdre 80% de ses capacités d'attention et 70% de ses capacités de réaction.

Les effets de la fatigue :

- Erreurs de jugements
- Baisse des temps de réaction et de prise de décision
- Manque de concentration, apathie, oubli
- Incapacité d'effectuer des tâches complexes
- Erreurs dans des actions simples
- Rétrécissement du champ visuel
- Perte de la conscience de l'environnement

Les équipages de cabine doivent assurer leur mission de sécurité, être capable de réagir rapidement, spécialement durant les phases de décollage et d'atterrissage.

La fatigue constitue donc une menace pour la sécurité aérienne parce qu'elle réduit la vigilance et la performance.

Notre sécurité et celle du passager en dépendent.

Or, la Réglementation Européenne autorise :

JUSQU'A :

- **15 heures de service de vol d'affilée pour les équipages. Une étude scientifique (Le rapport MOEBUS) affirme qu'au delà de 13 heures de service de vol, le risque d'accident est 5,5 fois plus élevé.**
- **180 heures de vol en 3 semaines. L'étude scientifique indique que ce temps de travail trop élevé doit être réduit.**
- **Des vols de nuit de 11H45. L'étude scientifique insiste sur le fait que le maximum doit être de 10 heures.**

Il faut savoir que dans le but d'une harmonisation en matière de réglementation aérienne, l'EASA, l'Agence de la Sécurité Aérienne a été mandatée par la Commission Européenne dans le cadre du règlement Européen EC/1899/2006 afin de produire une évaluation scientifique et médicale sur les limitations de temps de vol, l'étude MOEBUS.

La révision des règles FTL, Flight Time Limitations (Temps de vol maxi, repos mini), de la sous-partie Q des EU OPS, est actuellement en cours par l'EASA qui proposera à la Commission Européenne cette année de nouvelles règles et moyens d'application des FTL.

Cependant, les résultats de cette étude MOEBUS n'ont pas été pris en compte alors que les nouvelles dispositions européennes doivent entrer en vigueur dès le 08 Avril 2012.

L'ETF, Fédération des Transport Européen, estime que si ces résultats sont acceptés en l'état, ils réduiront les niveaux de sécurité existants dans de nombreux pays européens.

Le SNPNC soutient l'ETF dans cette action européenne.