

Niveaux de service

Cadre de référence

Examen des limites liées à la fatigue en fonction du temps
en poste

pour le

service consultatif d'aérodrome

NAV CANADA
Niveaux de service
151, rue Slater
Ottawa (Ontario) K1P 5H3

Décembre 2024

Table des matières

1. Objectif	2
2. Portée de l'étude	2
3. Contexte	2
4. Méthodologie.....	3
5. Ressources humaines.....	3
6. Plan de gestion des activités	3
7. Importance des changements	4
8. Ressources financières	4
9. Consultations.....	4
10. Plan de gestion de la sécurité.....	5
11. Autorité	5

1. Objectif

L'objectif de ce mandat est de lancer une étude aéronautique (l'étude «) pour examiner les limites de fatigue, en particulier les pauses requises liées au temps passé en poste, dans le cadre du système de gestion des risques de fatigue (FRMS), pendant les quarts de nuit. aux stations d'information de vol (FSS).

2. Portée de l'étude

L'étude évaluera l'incidence potentielle des interruptions de service découlant des limites liées à la fatigue en fonction du temps en poste, en particulier les pauses requises en fonction du temps en poste et les mesures d'atténuation associées à ces pauses pendant le quart de nuit dans les FSS, pour les utilisateurs et les parties prenantes.

3. Contexte

La Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile (CANSCA) stipule qu'en tant qu'autorité désignée, NAV CANADA est responsable de la prestation des services de la circulation aérienne (ATS) aux fins de l'annexe 11 de l'OACI. Transports Canada, Aviation civile (TCAC) fournit le cadre réglementaire pour la gestion de la fatigue, tandis que NAV CANADA est responsable de la gestion des risques liés à la fatigue. Il existe également un programme de gestion de la fatigue qui offre des processus de surveillance et de gestion des risques liés à la fatigue.

En 2022, NAV CANADA a créé son système de gestion des risques de fatigue (FRMS) pour établir et se conformer aux lignes directrices sur les risques de fatigue de TCAC, élaborer la politique et les normes de gestion de la fatigue et créer les premières limites de fatigue opérationnelle à NAV CANADA.

NAV CANADA a des limites opérationnelles de fatigue pour gérer le risque de fatigue dans toutes les unités ATS. Une de ces limites de fatigue est le temps continu permis dans un poste de travail FSS avant qu'une pause ne soit nécessaire. Selon le trafic aérien, cette limite est de quatre heures dans un environnement de travail de faible intensité ou de deux heures dans un environnement de travail de haute intensité.

Les stations d'information de vol fournissent des services consultatifs d'aérodrome (AAS) et des services consultatifs télécommandé d'aérodrome (RAAS) partout au Canada. Au total, 91 aérodromes reçoivent l'AAS ou le RAAS. L'AAS et le RAAS fournissent des renseignements sur le trafic aérien à proximité, l'état des pistes, le vent et les conditions météorologiques de l'aéroport, coordonnent les opérations des véhicules au sol de l'aéroport et l'assistance d'urgence. Les FSS désignés fournissent des RAAS, en utilisant des points de communication distants appelé installation radio télécommandée (RCO) pour la communication locale. Cette étude s'applique uniquement aux installations fonctionnant 24 heures sur 24 ou une seule personne est présente pendant les quarts de nuit.

4. Méthodologie

L'étude permettra de déterminer, d'évaluer et d'analyser les renseignements recueillis au moyen de la collecte de données et de la consultation avec les clients et les parties prenantes. L'étude doit permettre :

- 1) de confirmer les exigences des parties prenantes pour les services faisant l'objet d'un examen;
- 2) d'analyser les préoccupations et les problèmes soulevés par les parties prenantes;
- 3) d'élaborer des solutions et des options possibles;
- 4) de procéder à une détermination des dangers et évaluation des risques sur les problèmes, le cas échéant;
- 5) de présenter des recommandations à la haute direction et au Conseil d'administration aux fins d'approbation;
- 6) d'assurer la coordination avec les gestionnaires appropriés qui participeraient à la mise en œuvre technique et opérationnelle de tout changement de service proposé;
- 7) d'assurer la coordination avec Transports Canada.

5. Ressources humaines

L'équipe chargée de l'étude sera une équipe multidisciplinaire composée de représentants des domaines opérationnels, techniques et des soutiens cruciaux selon les besoins.

L'équipe chargée de l'étude devra s'assurer que la consultation avec les parties prenantes intéressées ou concernées est suffisante avant de formuler toute recommandation à la haute direction.

L'équipe chargée de l'étude effectuera une analyse des risques et pourra faire appel aux parties prenantes pour participer à l'évaluation de certains scénarios de risque.

Chef d'équipe : Gestionnaire, Niveaux de service

Contributeurs :

- Spécialiste, Niveaux de service
- Gestionnaires et personnel de la région d'information de vol dans toutes les régions
- Groupe Gestion de l'information aéronautique
- Groupe Technologies de NAV CANADA
- Groupe Performance de l'entreprise de NAV CANADA
- Groupe Relations avec l'industrie et les parties prenantes de NAV CANADA
- Autres personnes, au besoin

6. Plan de gestion des activités

Approbation du cadre de référence : Décembre 2024

Lors de la réalisation de l'étude*, les activités suivantes seront entreprises :

- 1) Élaboration d'un plan de communication et de consultation – Décembre 2024 et janvier 2025
- 2) Début de l'étude – Janvier 2025
- 3) Consultation – Janvier à mars 2025
- 4) Évaluation des résultats de la consultation – Mars à avril 2025
- 5) Exécution d'une détermination des dangers et évaluation des risques sur les problèmes – Avril 2025
- 6) Mise au point du rapport de l'étude aéronautique – Mai 2025
- 7) Approbation de la direction générale et du Conseil d'administration – Juillet 2025

Si une proposition de modification est approuvée :

- 8) Publication d'un avis de proposition – Juillet 2025
- 9) Distribution de l'évaluation terminée à Transports Canada aux fins d'examen de la sécurité – Été 2025

Une fois que nous aurons reçu l'accord de Transports Canada :

- 10) Collaboration en ce qui a trait au plan et aux dates de mise en œuvre avec les groupes appropriés – À déterminer
- 11) Préparation d'un document au groupe Gestion de l'information aéronautique – À déterminer
- 12) Préparation et publication de la circulaire d'information aéronautique – À déterminer
- 13) Préparation et publication d'un avis – À déterminer
- 14) Mise en œuvre – À déterminer
- 15) Surveillance et examens postérieurs à la mise en œuvre – À déterminer

* Le calendrier de l'étude peut faire l'objet de changements.

7. Importance des changements

Certaines des options de prestation de services proposées peuvent représenter un changement important pour un groupe d'utilisateurs non négligeable. Si tel est le cas, des avis officiels conformément à la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile* s'appliquent.

8. Ressources financières

Les changements relatifs à la conception des services pourraient nécessiter un soutien technique. Ces exigences seront cernées à mesure que l'étude progressera en vue d'entamer la planification de projet pour la mise en œuvre des recommandations d'ingénierie qui figurent dans l'étude.

9. Consultations

Un plan de consultation approprié sera préparé. Il comprendra des consultations officielles avec les intervenants pour déterminer s'il existe des problèmes et quelles mesures d'atténuation pourraient être nécessaires si des changements sont recommandés pour fournir des services de la circulation aérienne et la classification ou la structure de l'espace aérien.

Les organisations aéronautiques représentant les aéroports, l'aviation générale, l'aviation d'affaires et autres, le cas échéant, seront consultées au cours de l'étude. Une liste des utilisateurs et des intervenants consultés sera jointe à l'étude.

Si vous avez des questions ou souhaitez contribuer à l'étude, vous pouvez le faire en envoyant un courriel à Studies.etudes@navcanada.ca u en écrivant à:

Adresse municipale/du service de messagerie Adresse postale

NAV CANADA Niveaux de service 151, rue Slater Ottawa (Ontario) K1P 5H3	NAV CANADA Niveaux de service C.P. 3411, succ. T Ottawa (Ontario) K1P 5L6
---	--

10. Plan de gestion de la sécurité

NAV CANADA préparera un plan de gestion de la sécurité du projet, précisant les responsabilités liées à la mise en œuvre découlant de l'étude, y compris les mesures d'atténuation, et les mesures de surveillance pour mettre en œuvre le changement de service.

11. Autorité

Ce document a été publié sous l'autorité du vice-président adjoint, Relations avec l'industrie et les parties prenantes.