



D S A C

INFO SÉCURITÉ DGAC

N° 2022/04

Une info sécurité est un document diffusé largement par la DGAC, non assorti d'une obligation réglementaire dont le but est d'attirer l'attention de certains acteurs du secteur aérien sur un risque identifié.
Cette info sécurité est disponible sur : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Info-securite-DGAC.html>

Opérateurs concernés :

Tous les exploitants d'aéronefs de transport aérien commercial, en particulier ceux souhaitant mettre ou ayant mis en place un système de formation basé sur les données probantes (ATQP, EBT ou mixed EBT)

Sujet :

Apport des données collectées lors des LOQE (Line Oriented Quality Evaluation) au profit de la sécurité des vols

Objectif :

Alimenter le SGS et l'élaboration des programmes de formation en récoltant des données provenant des opérations en ligne.

Contexte :

Les processus de gestion des risques et de formation des équipages sont des contributeurs directs à la sécurité des vols. Une bonne alimentation de ces deux processus par des données de l'exploitant est essentielle.

Les exploitants français de transport aérien commercial qui ont mis en place un système alternatif de formation de leurs pilotes, que ce soit l'ATQP, l'EBT ou la phase transitoire entre le système classique et l'EBT appelée mixed EBT sont particulièrement concernés par ces dispositifs.

La définition des programmes de formation, pour les exploitants employant ces systèmes, repose en grande partie sur les données que l'exploitant est capable de rassembler et d'analyser dans le cadre de son système de gestion de la sécurité (SGS) sur ses opérations notamment en ligne afin d'identifier les risques et mettre en place des moyens d'atténuation fondés sur la formation des équipages, entre autres. L'analyse des vols est l'un des canaux possibles pour obtenir ce type d'information. Elle va permettre d'identifier un certain nombre d'événements, souvent liés au pilotage ou à l'application de certaines procédures.

Toutefois un nombre important d'informations ne peut pas être détecté par ce moyen, tels que celles liés au CRM, ou à l'application de procédures non vérifiables (telles que les cross-checks) car elles ne se traduisent pas en termes de paramètres enregistrés. Les remontées des équipages au travers des ASR comblent certains de ces manques, mais cela peut ne pas s'avérer suffisant pour créer une vision complète. En effet les erreurs survenant en poste peuvent être difficiles à rapporter et ne sont d'ailleurs pas toujours détectées). Cela s'applique également aux aspects liés aux compétences non techniques.

Les séances de formation au simulateur au travers d'un LOE permettent d'observer ces erreurs et les compétences, avec toutefois un biais par rapport à ce qui se déroule lors des opérations.

Un des outils permettant de répondre à ces objectifs est le LOQE, qui doit être mis en œuvre par les exploitants dans le cadre de l'ATQP au titre du règlement (UE) n°965/2012 dit « [AIR-OPS](#) » (ORO.FC.A.245 et ses AMC et GM). Le LOQE peut être appliqué par des exploitants EBT (ou mixed EBT) comme un outil supplémentaire de retour d'information et d'alimentation du SGS.

Cette démarche de LOQE est complémentaire à la mise en œuvre d'un LOSA dont les principes sont similaires, car elle permet de récolter des informations sur de plus grandes périodes (comparé à une campagne LOSA), mais de manière plus discrète et avec des volumes potentiellement plus faibles.

	<p>Ainsi les LOQE consistent en l'observation de vols en ligne dans le but d'identifier sur des points prédéfinis des situations qui ne seraient pas visibles à l'analyse des vols ou dans les remontées des équipages.</p> <p>L'objectif est de permettre à l'exploitant de valider les orientations prises pour la formation et de confirmer les choix futurs. Ce questionnaire n'est donc pas un contrôle de l'équipage, ni une évaluation dans le cadre de l'EBT, mais une observation anonymisée de l'exploitation en conditions réelles et conduite par des personnes qualifiées et selon des procédures définies par l'exploitant.</p> <p>Afin d'accompagner les exploitants dans la mise en œuvre de l'ATQP et aujourd'hui du mixed EBT, la DSAC a publié un guide ATQP dont l'un des chapitres est dédié à la définition et au cadre d'application des LOQE. Il peut également être pris en compte pour toute mise en place de LOQE en dehors de ces processus de formation ATQP ou EBT.</p> <p>Il est à noter que dans le cadre de l'ATQP ou respectivement du passage à l'EBT, l'opportunité d'extension des butées des contrôles en ligne (Line Check LC ou CEL) ou respectivement des évaluations en ligne des compétences (LEC : Line Evaluation of Competence) à 24 ou 36 mois repose en partie sur la mise en œuvre d'un système de remontées d'information sur les opérations en ligne afin d'identifier les risques et les minimiser, dont le LOQE peut faire partie intégrante en tant qu'outil pertinent et complémentaire des autres canaux d'informations.</p>
<p>Actions recommandées</p>	<p>En conséquence, la DGAC recommande que :</p> <ul style="list-style-type: none"> □ Les exploitants envisagent de mettre ou mettent en place, en particulier pour ceux qui disposent d'un système de formation basé sur les données probantes (Mixed EBT ou EBT), un processus de LOQE afin d'alimenter leur SGS et d'enrichir l'élaboration des programmes de formation avec des données collectées en ligne. □ Cette mise en œuvre soit accompagnée d'explications appropriées à l'attention des équipages afin de préciser les objectifs et le cadre de la démarche. □ Les LOQE soient, dans la mesure du possible, dissociés des CEL ou des LEC. Toutefois, la réglementation n'interdit pas le cumul de ces deux activités par un même observateur dans le but d'augmenter le nombre de vols d'observation en maintenant un coût acceptable. A noter que : <ul style="list-style-type: none"> ○ Il est alors important d'expliquer clairement aux équipages que le LOQE est anonyme et qu'il ne s'agit pas d'un contrôle ou d'une évaluation. ○ Le cumul des LOQE et CEL/LEC présente le désavantage d'introduire un biais dans l'observation, un équipage contrôlé/évalué ne se comportant pas forcément d'une façon identique à ce qu'il ferait sur un vol classique. □ Les pilotes effectuant ces observations soient formés à cet effet, et reçoivent en particulier la consigne de perturber le moins possible le déroulement du vol. <ul style="list-style-type: none"> ○ Les exploitants peuvent s'inspirer des techniques mises en œuvre dans le cadre des LOSA (voir document OACI 9803, chapitre 2, §2.3.2). □ L'exploitant s'appuie sur une checklist spécifiquement créée pour alimenter le système de formation (ATQP, EBT ou mixed EBT). L'établissement de cette checklist devrait être le fruit d'un travail conjoint entre les personnes en charge de la formation et celles s'occupant du SGS, afin de prendre en compte :

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Des items permettant de valider l'atteinte ou non des objectifs fixés par le système de formation ; ○ Des items permettant d'identifier l'exposition de l'Exploitant à certains risques non visibles par d'autres moyens que le LOQE ; ○ Des items permettant de confirmer ou détailler des sujets de sécurité identifiés par d'autres moyens. ○ Dans la mesure du possible les items devraient être des questions fermées précises afin que le traitement statistique des résultats soit le plus efficace possible. <p>□ La définition et la mise en œuvre des LOQE soit décrite dans la documentation de l'exploitant et précise notamment les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Types de données recherchées (respect des procédures, détection des déviations aux SOP, gestion TEM et CRM...); ○ Utilisation des données (macroscopique, analyse statistique...); ○ Modalités de réalisation des LOQE (sur des CEL/LEC ou non, en équipage à 3 ou plus); ○ Des procédures de réalisation des LOQE et une documentation support (checklist...); ○ Qualité de l'évaluateur (TRI, LEC CPT, CPT, F/O). Les évaluateurs d'un exploitant ne devraient pas être restreints à une seule fonction (par exemple : uniquement des F/O) mais devraient occuper des fonctions le plus variées possible afin de diversifier les points de vue d'évaluateur.
Références :	<ul style="list-style-type: none"> • Guide ATQP Symposium DSAC 2014 « Former Utile » • OACI: Doc 9803 LOSA