

Flight Time Limitations Working Group

ECA Office, 03/02/2015, 10:30–17:00

Il *meeting* si è aperto con l'intervento dei partecipanti che hanno riportato le attuali condizioni, nazione per nazione, riguardo al processo di implementazione di FRM.

I colleghi appartenenti alle singole Associazioni Professionali hanno delineato un differente livello di interlocuzione sia nei confronti delle compagnie di riferimento sia nei confronti delle Autorità nazionali. La maggior parte degli operatori del nord Europa ha già acquisito i principi di FRM ma, generalmente, non si è ancora arrivati ad una implementazione di un Full FRM in conformità con le disposizioni dettate dall'ICAO e dalla IATA nella rispettiva documentazione (*Annex 6, Annex 19, FRMS Implementation Guide for Operators*).

In merito a FRM, l'*ECA Position on Fatigue Risk Management* è il documento che illustra la dinamica del sistema di gestione, e lo inserisce in un contesto operativo "reale" nel quale sono attribuiti ruoli e responsabilità.

Vi si descrive il processo che, attraverso la conformità alla norma, misura una prestazione e le modalità di verifica che ogni Autorità nazionale dovrà svolgere sull'operatore in questione. Su questo argomento è esplicativo il documento *ECA Position – Performance-based Safety Regulation & Oversight* che, riferendosi alla *A-NPA 2014-12* pubblicata dall'EASA e alla consultazione fra le parti interessate da parte della Commissione Europea, rilancia il dibattito sui vantaggi e gli svantaggi derivanti dall'integrazione dell'attuale regime legislativo, basato sulla rispondenza alle prescrizioni, con uno che misura una prestazione. E', infatti, importante comprendere come non sia sufficiente garantire la conformità alla norma per operare in sicurezza.

In tale contesto, l'implementazione di un FRMs deve passare attraverso una prima fase di verifica di rispondenza alle norme, esaurita la quale si deve, obbligatoriamente, passare a una seconda fase, ben più importante e complessa rispetto alla prima, nella quale si misura la prestazione del sistema.

E' evidente come in tutto il processo, il riporto degli eventi riferiti alla fatica assume una rilevanza fondamentale. A tal proposito non si può pensare a una implementazione di FRM se non attraverso la focalizzazione dell'importanza dei seguenti punti:

- 1) che vi sia la convinzione diffusa di un ambiente di lavoro in cui il riporto, che non può mai essere considerato un elemento di punibilità, viene sollecitato e favorito (*Just Culture*);
- 2) che si instauri un effettivo rapporto di fiducia fra le parti (*management*, elementi del sistema ed elementi di terzietà);
- 3) che l'impegno del *top-management* sia dichiarato ed evidente;
- 4) che i piloti, in posizione di terzietà, vengano coinvolti nel FSAG (*Fatigue Safety Action Group*).

E' evidente che FRM non può prescindere da una preventiva e corretta

implementazione di SMS. Il compito di FSAG è quello di riportare la valutazione sul rischio derivante dalla fatica e le strategie di mitigazione a *SMS Review Board*. E', inoltre, fondamentale che vi siano programmi di addestramento disponibili per tutto il personale coinvolto nelle operazioni di volo (programmazione, turnazione, coordinatori di area e piloti), i quali si confrontano al fine di convergere su un comune intendimento relativo alla fatica e alla gestione di tale criticità.

In conclusione, dovrà essere convinzione condivisa considerare la fatica un rischio da gestire e mitigare attraverso la diffusione di una adeguata cultura e l'applicazione di adeguate strategie. Traendo alimentazione da un efficace *Reporting System*, FRM diviene parte integrante di SMS e strumento di misurazione di una prestazione di sicurezza.

English version

Flight Time Limitations Working Group

ECA Office, 03.02.2015, 10: 30-17: 00

The meeting began with the participant speeches reporting, nation by nation, the current conditions with respect to the FRM implementation process.

Professional Association members outlined a different level of dialogue both to related companies and to National Authorities. Most of the operators in northern Europe have already acquired the principles of FRM but, generally speaking, they have not yet come to a "Full FRM" implementation in accordance with the provisions dictated by ICAO and IATA in the relevant documentation ([Annex 6](#), [Annex 19](#), [FRMs Implementation Guide for Operators](#)).

About FRM, [ECA Position on Fatigue Risk Management](#) document describes the dynamics of the management system, assigns roles and responsibilities and places it in a "real" operational context.

It identifies the process that, through the compliance with the standard, measures a performance and its assessment as carried by each National Aviation Authority on the operator in question. On this subject, the explanatory document [ECA Position - Performance-based Safety Regulation & Oversight](#), referring to both the [A-NPA 2014-12](#) published by EASA and the consultation among stakeholders from the European Commission, raises the debate on the advantages and disadvantages coming from the integration between the current legislative regime, based on requirement fulfillments, with one based on performance measurements. In fact, it is important to understand that it is not enough to ensure compliance with the standards to assure safe operation.

In this context, FRMs implementation process must proceed through a first phase, i.e. reaching compliance with the standards, and after that a second phase, which is even more important and complex than the first one, and is dedicated to the system performance measurements.

It is clear that throughout the process, events related to fatigue assume a crucial importance. To this purpose, you can not manage the FRM implementation process without considering the importance of the following focal points:

- 1) that there is a widespread belief of the importance of reports, which must never be considered as punishable but must be encouraged (Just Culture);
- 2) that there must be a real trust relationship between the parties (management, system elements and elements of a third party);
- 3) that the commitment of the top management is declared and obvious;
- 4) that pilots, as a third party, are involved in FSAG (Fatigue Safety Action Group).

It is clear that FRM is not possible without a prior and proper implementation of SMS. The primary FSAG task is to report to SMS Review Board on fatigue related risk assessment and mitigation strategies. It is also important that training programs be provided to all personnel involved in flight operations (scheduling, rostering, area coordinators and pilots), to spur a confrontation converging on a common understanding about fatigue critical issue management.

In conclusion, it must be a shared conviction that fatigue is a hazard to manage and mitigate by spreading an appropriate culture and by the application of appropriate strategies. Drawing power from an effective Reporting System, FRM becomes an integral part of SMS and a measuring tool of safety provisions.