

Réglementation sur la gestion de la fatigue en Australie

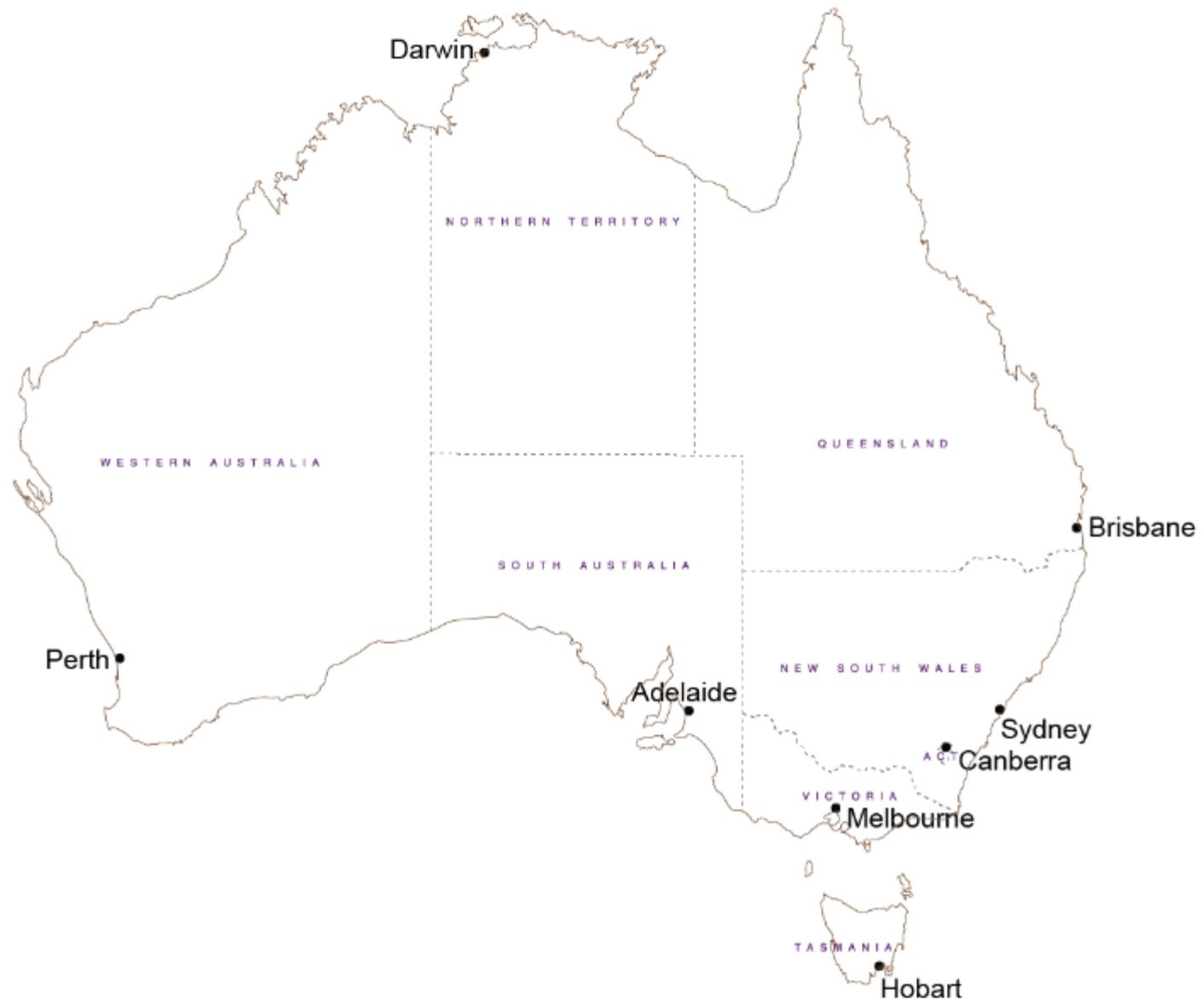
Julie Bullas

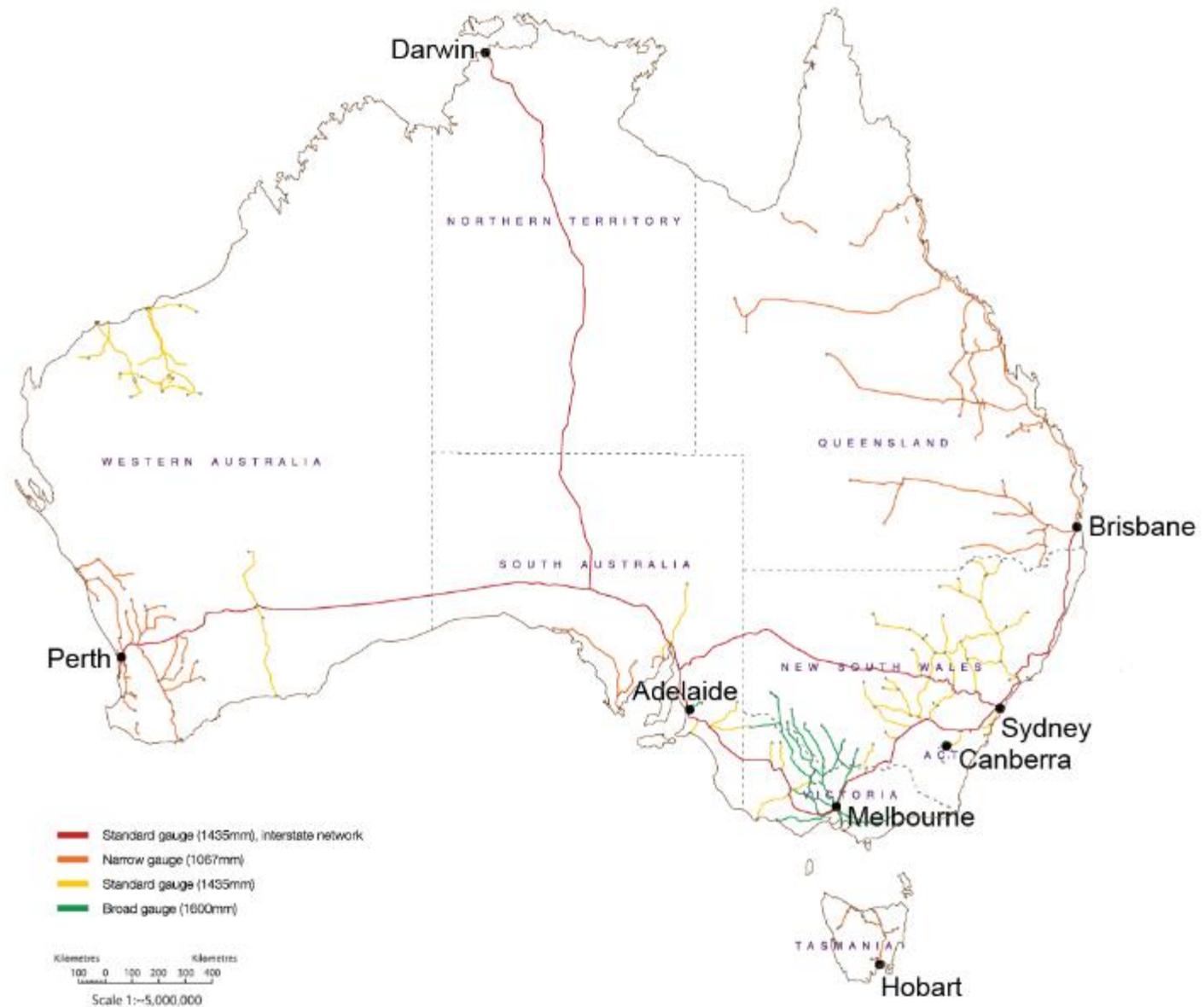
Directrice exécutive, Réforme des politiques et mobilisation des intervenants

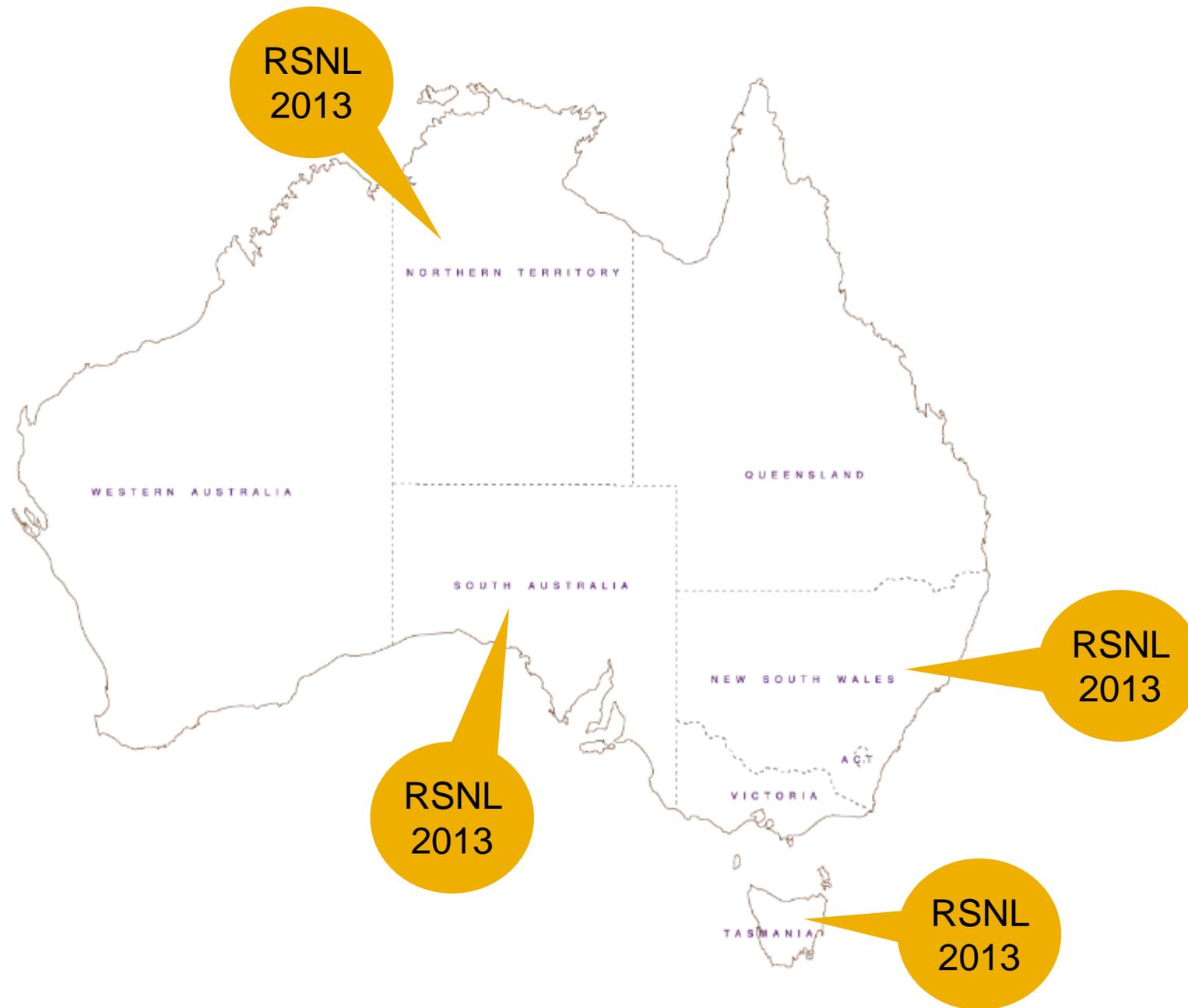
Juin 2018

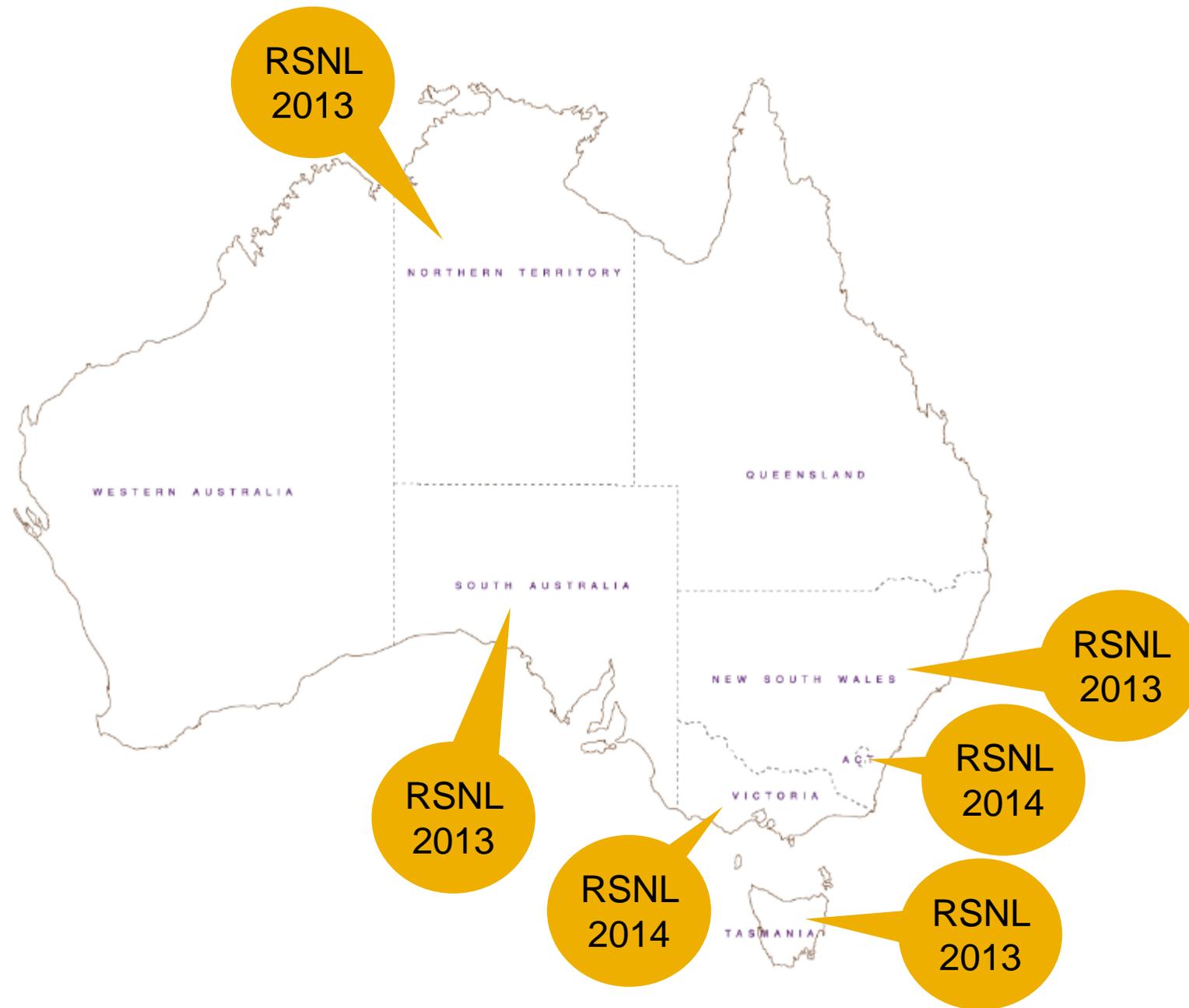


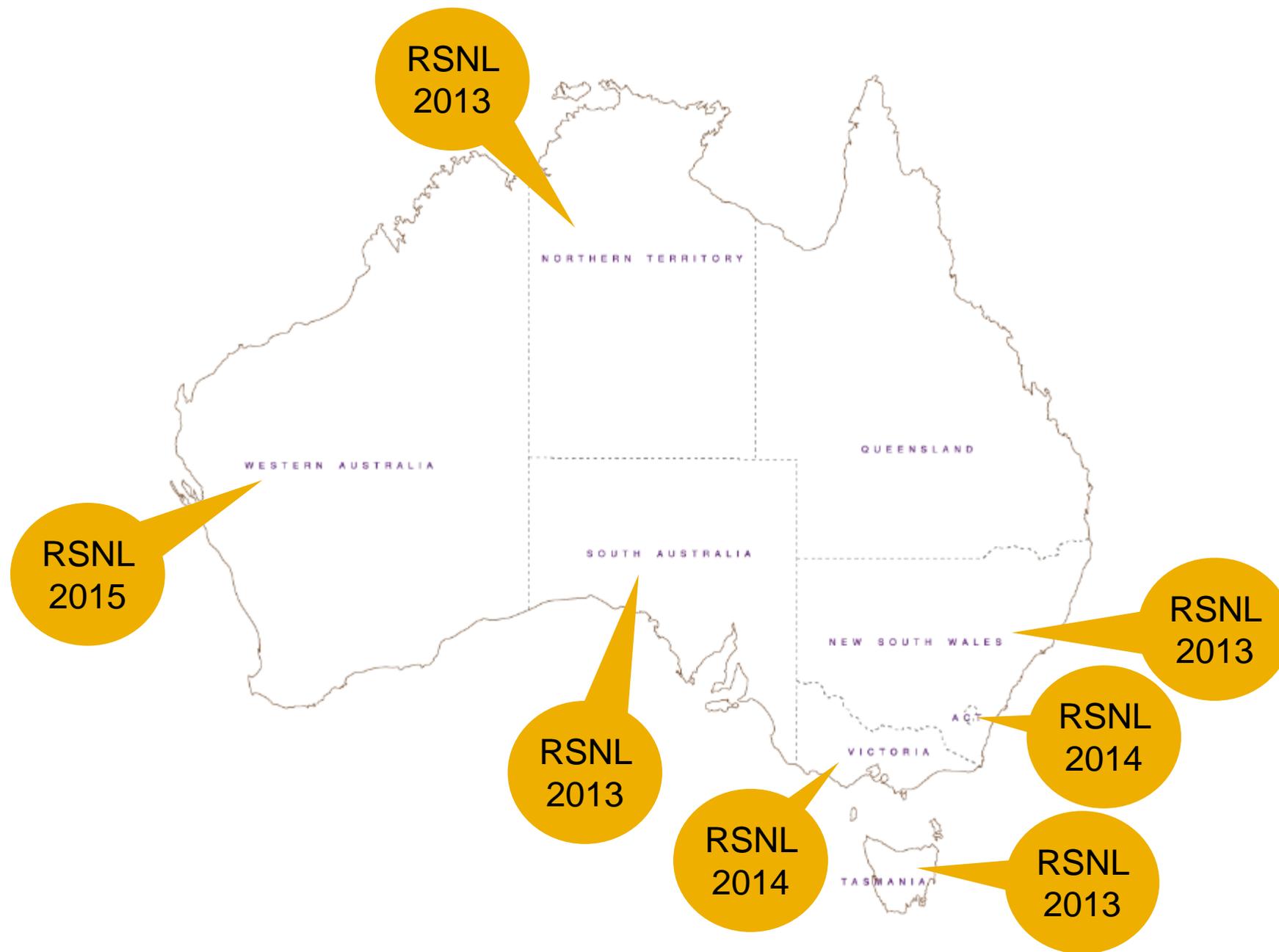


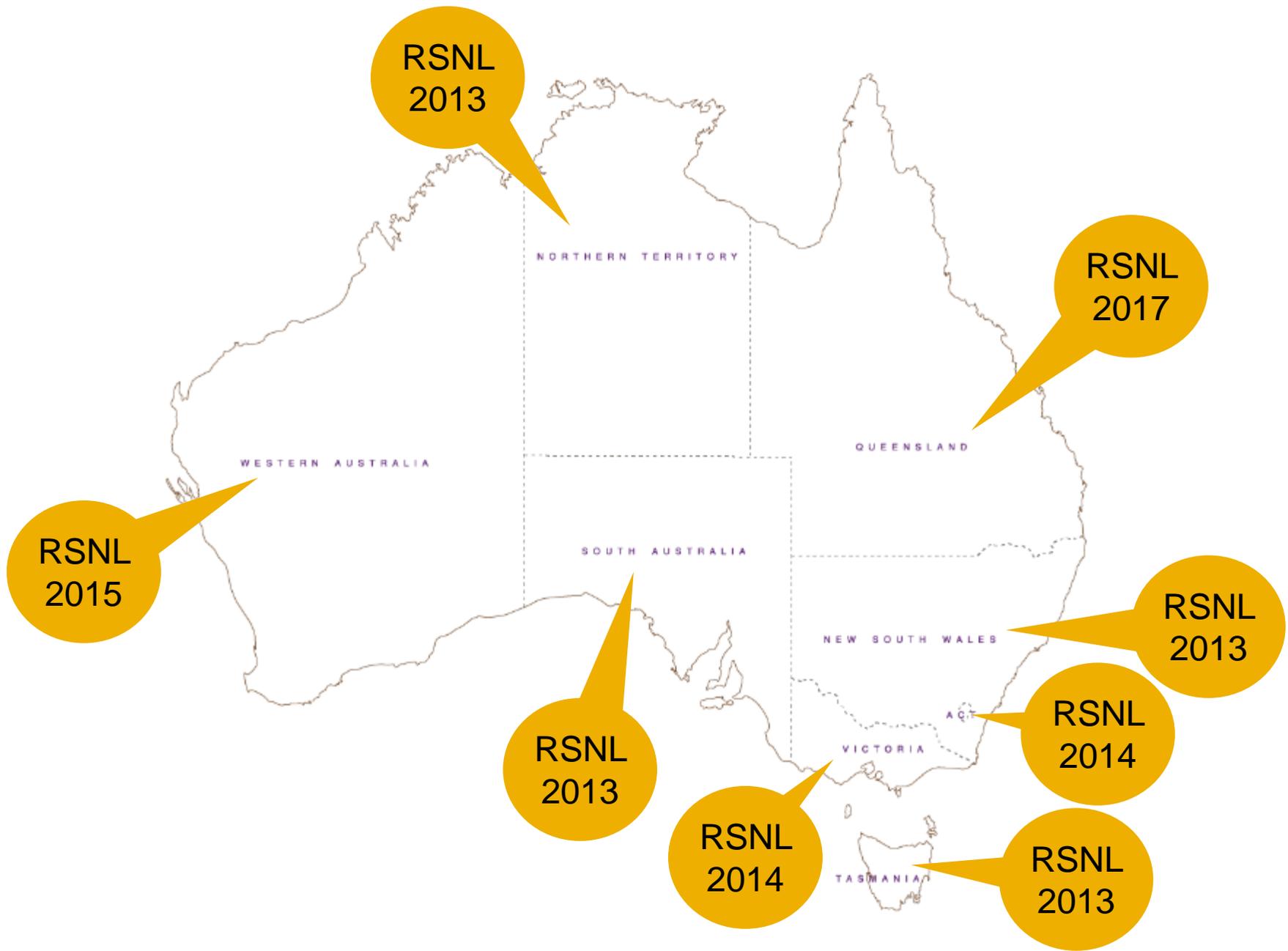


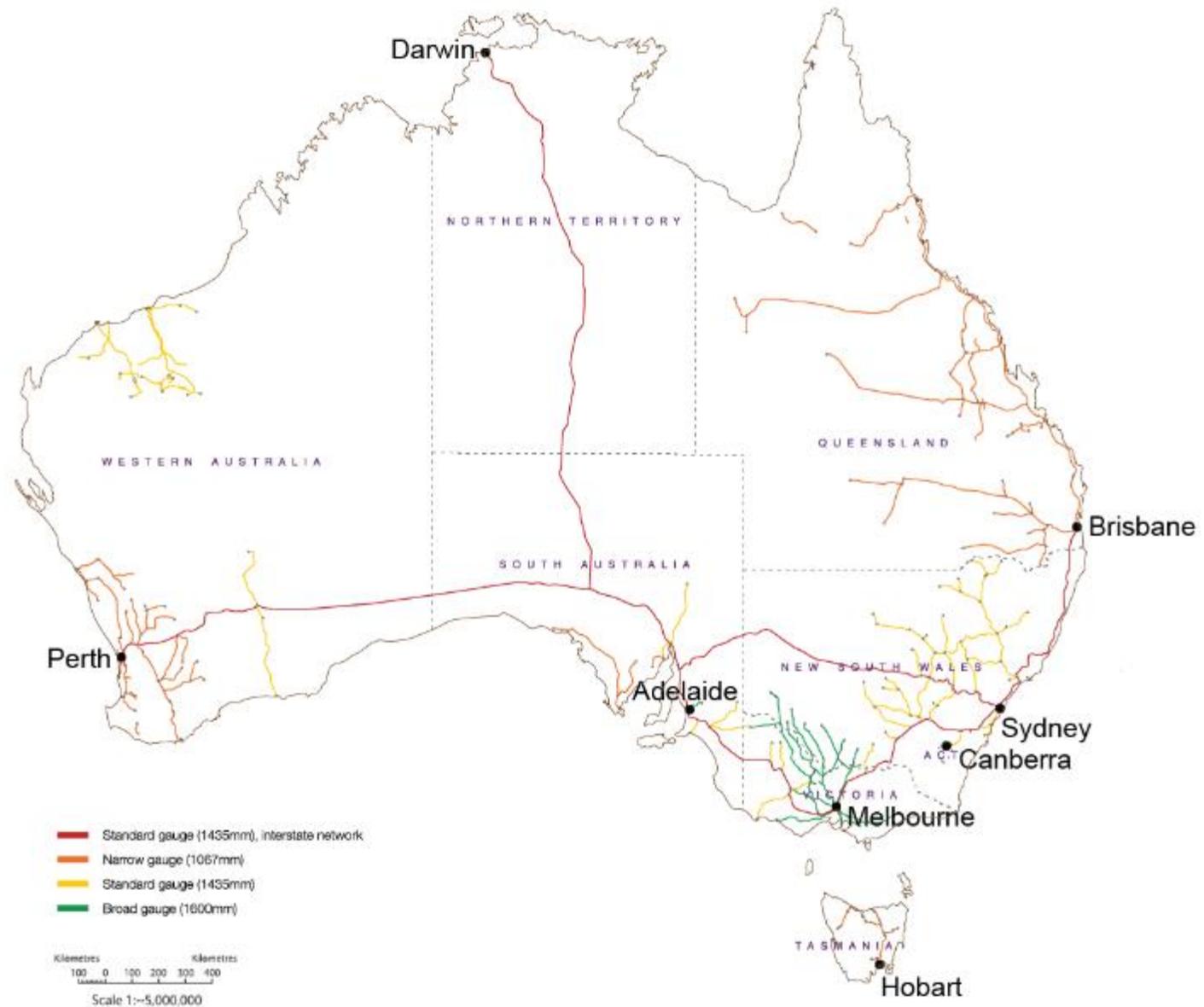








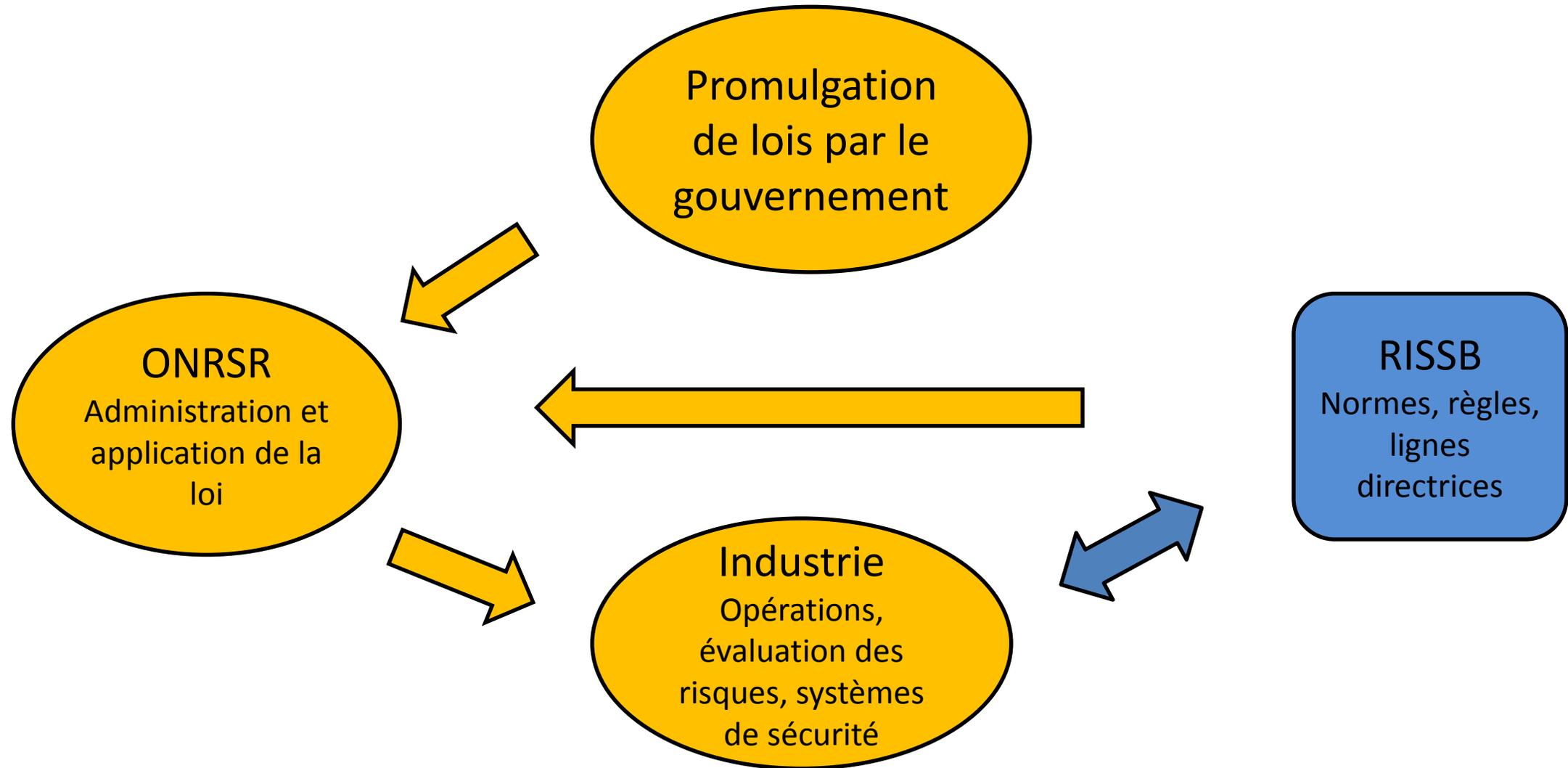




Fonctions et objectifs de l'ONRSR

- L'objectif principal de la *Rail Safety National Law (RSNL)* consiste à assurer la sécurité des activités ferroviaires en Australie.
- Les fonctions et objectifs de l'ONRSR sont les suivants :
 - Administrer la RSNL et son régime national d'agrément.
 - Travailler avec les exploitants, les travailleurs de la sécurité ferroviaire et les autres acteurs de l'industrie afin d'améliorer la sécurité ferroviaire.
 - Mener des activités de recherche et recueillir/publier des renseignements sur la sécurité ferroviaire.

Cadre de coréglementation



Cadre de la RSNL

RSNL

- Responsabilités en matière de sécurité
- SGS et examen
- Évaluation des risques et documents
- Programme de gestion des risques liés à la fatigue

Réglementation nationale liée à la RSNL

- Risques liés à la fatigue

Programme de gestion des risques liés à la fatigue

- > Cela s'applique à tous les travailleurs de la sécurité ferroviaire.
- > Les exploitant doivent préparer et mettre en œuvre un programme de gestion des risques liés à la fatigue.
- > Il faut respecter 10 exigences prescrites.
- > Les risques liés à la fatigue compromettant la sécurité doivent être pris en compte et évalués.
- > Établir et tenir à jour des procédures documentées pour gérer les risques SFAIRP.

Heures de travail prescrites pour les conducteurs de train

- Les conducteurs de train dans les États de la Nouvelle-Galles-du-Sud et de Queensland ont seulement des heures de travail et des heures de repos prescrites.
- Les heures ne sont pas identiques.
- Les écarts entraînent un manque d'uniformité et un fardeau réglementaire.
- 23 % des exploitants agréés à l'échelle nationale doivent respecter deux à trois exigences législatives localisées différentes.

Examen de la gestion de la fatigue en vertu de la *Rail Safety National Law*

L'examen

- > Examiner dans quelle mesure la fatigue est un facteur de risque au chapitre des incidents ferroviaires.
- > Évaluer l'efficacité des exploitants dans la gestion des risques liés à la fatigue pour les travailleurs de la sécurité ferroviaire en vertu de la loi nationale et des dispositions particulières des États de la Nouvelle-Galles-du-Sud et de Queensland.
- > Étudier les cadres actuels de gestion des risques liés à la fatigue ainsi que la recherche et les innovations.
- > Concevoir des solutions en vue d'un cadre législatif efficace visant à réduire les risques compromettant la sécurité.
- > Évaluer le cadre législatif actuel par rapport à la solution recommandée.

Observations

- **Aucune preuve que le système national fondé sur les risques accroît les risques compromettant la sécurité ferroviaire par rapport aux heures de travail prescrites pour les conducteurs.**
- **Les conventions collectives des entreprises comprennent des heures de travail.**
- **La gestion des risques liés à la fatigue est traitée conformément au cadre fondé sur les risques de la RSNL.**
- **Il est essentiel de soutenir et d'éduquer les exploitants.**
- **Document de travail.**

ÉBAUCHE du Code de pratique de l'ONRSR : Gestion des risques liés à la fatigue

Le processus

- > **6 étapes appuyées par 7 principes de repos et de récupération**
 - > **Étape 1 – Établir le contexte**
 - > **Étape 2 – Définir les facteurs de fatigue**

Étape 2 : Définir les facteurs de fatigue

PHYSIOLOGICAL & TASK FACTORS	SOCIAL AND PSYCHOLOGICAL FACTORS	ORGANISATIONAL FACTORS	INDIVIDUAL FACTORS
Circadian effects 29(1)(d)	Work schedule predictability & irregularity 29(1)(c)	Extended hours and overtime 29(1)(b)	RSW education and information in identifying and managing fatigue 29(2)(c)
Extended wakefulness 29(1)(d)	Control over work hours 29(1)(c)	Lift up and lay back 29(1)(b)	
Chronic sleep loss 29(1)(d)		Call in and on-call 29(1)(b)	
Sleep inertia (grogginess) 29(1)(d)		Commuting 29(1)(d)	
Scheduling of work and non work: time on task, rest opportunities, break length & frequency, total work time 29(1)(a)		Routes 29(1)(f)	
High cognitive demand 29(1)(e)(i)		Crew calling practices 29(1)(f)	
Monotony, boredom low cognitive demand 29(1)(e)(ii)		Work environment (climate, noise, vibration, fumes) 29(1)(h)	
		Rest environment (Barracks, rest houses, relay vans) 29(1)(g)	
		Abnormal, degraded, emergency conditions 29(1)(i)	

Le processus

- > 6 étapes appuyées par 7 principes de repos et de récupération**
 - > Étape 1 – Établir le contexte**
 - > Étape 2 – Définir les facteurs de fatigue**
 - > Étape 3 – Analyser l'impact des facteurs de fatigue sur les risques compromettant la sécurité ferroviaire**
 - > Étape 4 – Évaluer les options pour réduire l'exposition à la fatigue des travailleurs de la sécurité ferroviaire**

Sept principes de repos et de récupération

Principe(s)	Faible probabilité de fatigue  Forte probabilité de fatigue		
Pauses de travail durant les quarts			
1. Prévoir un temps suffisant non lié aux tâches	Jusqu'à 80-85 % de quart	Entre 85-90 % de quart	Plus de 90 % de quart
2. Permettre des pauses régulières	Au moins une fois toutes les 3 heures	Au moins une fois toutes les 4 heures	Au moins une fois toutes les 5 heures

Sept principes de repos et de récupération

Principe(s)	Faible probabilité de fatigue  Forte probabilité de fatigue		
Pauses de travail entre les quarts			
3. S'assurer que les pauses permettent un sommeil suffisant	Plus de 10 heures	Entre 8 à 10 heures	8 heures ou moins
4. Optimiser le sommeil de nuit	Toutes les pauses de récupération en séquences comprennent une période entre minuit et 6 h du matin	La moitié ou plus des pauses de récupération en séquences comprennent des périodes entre minuit et 6 h du matin	Moins de la moitié des pauses de récupération en séquences comprennent une période entre minuit et 6 h du matin
5. Réduire le travail de nuit	Aucun quart ne finit entre minuit et 6 h	La moitié ou moins des quarts en séquences finit entre minuit et 6 h du matin	Plus de la moitié des quarts en séquences finit entre minuit et 6 h du matin
6. Réduire les longs quarts surtout ceux qui se terminent entre minuit et 6 h du matin	Quarts de 8 à 10 heures	Quarts de 10 à 12 heures	Quarts de plus de 12 heures

Sept principes de repos et de récupération

Principe(s)	Faible probabilité de fatigue  Forte probabilité de fatigue		
Pauses de récupération			
7. Empêcher l'accumulation de fatigue au cours d'une séquence de quarts	2 à 4 jours (48 à 72 heures) entre les pauses de récupération au cours d'une séquence de quarts	5 à 7 jours (96 à 168 heures) entre les pauses de récupération sur une séquence de quarts	8 jours ou plus (192 heures ou plus) entre des pauses de récupération au cours d'une séquence de quarts

Évaluer les options

Étude de cas : Travaux en voie – réenraillement

Measure	Lower fatigue likelihood		Higher fatigue likelihood
to reduce performance impairment due extended time-on-task			
Percentage of time in shift on tasks that require sustained attention	Up to 80-85% of shift	Between 85 – 90% of shift	Over 90% of shift
Time on task before a rest break of 15 minutes or more	At least once every 3hrs	At least once every 4hrs	At least once every 5hrs
to provide opportunity for sufficient sleep to perform the required tasks satisfactorily during subsequent shifts			
Length of recovery break between shifts	More than 10 hours	Between 8 and 10	8 hours or less
Proportion of recovery breaks in shift sequence (between reset breaks) that preserve night sleep opportunity 00:00-06:00	All recovery breaks in sequence include 00:00 to 06:00 period	Half or more recovery breaks in sequence include 00:00 to 06:00	Less than half recovery breaks in sequence include 00:00 to 06:00
Proportion of shifts in a sequence that end between the hours of 00:00 and 06:00	No shifts end between 00:00 and 06:00	Half or less of shifts in sequence end between 00:00 and 06:00	More than half of shifts in sequence end between 00:00 and 06:00
Shift length	8– 10hr shifts	10 – 12hr shifts	More than 12hr shifts
to provide shifts to prevent cumulative sleep loss and eliminate the build-up of unsafe levels of fatigue over an extended sequence of shifts			
Number of shifts in sequence prior to reset break of at least 34hrs which includes two night sleep periods, (00:00- 06:00) between shifts	2-4 days (48-72 hrs) between reset breaks over a sequence of shifts	5-7 days (96-168 hrs) between reset breaks over a sequence of shifts	8 days or more (192 hrs or more) between reset breaks over a sequence of shifts

Évaluer les options

Étude de cas : Travaux en voie – réenraillement

Measure	Lower fatigue likelihood	Higher fatigue likelihood
to reduce performance impairment due extended time-on-task		
Percentage of time in shift on tasks that require sustained attention	Up to 80-85% of shift	Between 85 – 90% of shift
Time on task before a rest break of 15 minutes or more	At least once every 3hrs	At least once every 4hrs
to provide opportunity for sufficient sleep to perform the required tasks satisfactorily during subsequent shifts		
Length of recovery break between shifts	More than 10 hours	Between 8 and 10
Proportion of recovery breaks in shift sequence (between reset breaks) that preserve night sleep opportunity 00:00-06:00	All recovery breaks in sequence include 00:00 to 06:00 period	Half or more recovery breaks in sequence include 00:00 to 06:00
Proportion of shifts in a sequence that end between the hours of 00:00 and 06:00	No shifts end between 00:00 and 06:00	Half or less of shifts in sequence end between 00:00 and 06:00
Shift length	8– 10hr shifts	10 – 12hr shifts
to prevent cumulative sleep loss and eliminate the build-up of unsafe levels of fatigue over an extended sequence of shifts		
Number of shifts in sequence prior to reset break of at least 34hrs which includes two night sleep periods, (00:00- 06:00) between shifts	2-4 days (48-72 hrs) between reset breaks over a sequence of shifts	5-7 days (96-168 hrs) between reset breaks over a sequence of shifts

Le processus

- > **6 étapes appuyées par 7 principes de repos et de récupération**
 - > **Étape 1 – Établir le contexte**
 - > **Étape 2 – Définir les facteurs de fatigue**
 - > **Étape 3 - Analyser l'impact des facteurs de fatigue sur les risques compromettant la sécurité ferroviaire**
 - > **Étape 4 – Évaluer les options pour réduire l'exposition à la fatigue des travailleurs de la sécurité ferroviaire**
 - > **Étape 5 – Traiter les risques liés à la fatigue**
 - > **Étape 6 – Surveiller et examiner les contrôles des risques liés à la fatigue**

Prochaines étapes

- Solliciter les commentaires des intervenants sur les éléments suivants :
 - Document de travail
 - Code de pratique
 - Document probant
- Finaliser les options de réforme
- Effectuer la présentation au Conseil ministériel en mai 2019

Renseignements supplémentaires

- > Visitez notre site Web : www.onrsr.com.au
 - > Document de travail
 - > Code de pratique
 - > Document probant (rédigé par les professeurs Drew Dawson et Ann Williamson)
- > Twitter : [@ONRSRAustralia](https://twitter.com/ONRSRAustralia)
- > Courriel : Julie.Bullas@onrsr.com.au



Questions?