



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

A35-WP/141

EX/58

15/9/04

Anglais, espagnol
et français seulement¹

ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 14 : Sûreté de l'aviation

FACTEURS HUMAINS DE LA SÛRETE

(Note présentée par la Fédération internationale des ouvriers du transport, ITF)

SOMMAIRE

Cette note explique que les ressources humaines constituent un maillon essentiel de la sécurité et sûreté dans le transport aérien. Elle présente le point de vue que les gouvernements et l'industrie doivent opter pour une vision homogène des relations entre les solutions technologiques aux problèmes de sûreté et le contexte du personnel chargé d'appliquer ces technologies. Cela revient à étendre les modèles de facteurs humains, qui se sont révélés fort utiles dans la prévention des accidents, aux domaines de l'amélioration de la sûreté et de la gestion des risques.

L'ITF suggère d'adopter une nouvelle démarche qui vise à améliorer la sûreté grâce à l'utilisation systématique de toutes les ressources, en particulier l'engagement et le savoir-faire du personnel employé dans cette industrie.

La 35^e Session de l'Assemblée de l'OACI examinera diverses propositions pour améliorer la sûreté de l'aviation et redonner confiance aux usagers depuis les terribles événements du 11 septembre 2001 aux Etats-Unis.

Beaucoup de mesures introduites au niveau national ou proposées dans le cadre de l'OACI reposent sur l'application ou le développement de technologies ou systèmes de prévention. Toutes méritent bien sûr un haut degré d'attention. Toutefois, l'ITF estime essentiel d'examiner les conditions dans lesquelles ces technologies sont employées ou appliquées pour garantir leur efficacité.

¹ Traduction fournie par l'ITF.

L'ITF est d'avis que les transporteurs aériens et les entreprises d'inspection-filtrage n'ont pas investi dans les ressources humaines nécessaires pour garantir la sûreté de l'aviation civile. Certes, grâce à cette technologie ces services sont mieux équipés pour détecter les armes, explosifs et autres engins dangereux. Toutefois, on constate une carence générale – mais pas universelle – d'investissements dans les compétences du personnel chargé d'utiliser ces équipements et technologies. Cela dénote une lacune systématique qui doit être palliée par l'OACI au niveau mondial si l'on veut restaurer la confiance dans le transport aérien.

Il est regrettable de voir que les conditions et l'environnement de travail, les compétences et la confiance du personnel occupant des postes critiques pour la sécurité et la sûreté, ont très souvent réduit leur capacité à exécuter adéquatement leur travail pour garantir l'efficacité des technologies et systèmes de sûreté. Nous avons constaté sur le terrain que très souvent la capacité humaine à assurer la sûreté dans l'aviation fait défaut.

Des contrôles périodiques des services d'inspection-filtrage de sécurité ont révélé d'importantes variations dans les normes, non seulement entre pays et aéroports mais également entre différents halls et terminaux d'une même aérogare. Le secrétariat de l'OACI, à l'occasion de la 33e Assemblée, constatait dans le paragraphe 2.1.4 de la note WP/39 que "la conformité aux dispositions de l'annexe 17 est moins que satisfaisante".

On constate en particulier l'absence généralisée de normes minima de compétence professionnelle, de sorte que ce secteur est moins réglementé à bien des égards que le personnel affecté à la sécurité des lieux de spectacles publics.

Il faut adopter une démarche systématique à l'égard de la chaîne de communication et des voies hiérarchiques, en veillant à ce que chaque personne en tant que maillon de cette chaîne soit capable de s'acquitter de la mission qui lui est confiée.

L'industrie de l'aviation est un excellent exemple de l'intégration des performances humaines dans les technologies de pointe, avec la prise en compte des facteurs humains dans la prévention des accidents. Il est impératif que ce type de démarche soit appliqué sans attendre au secteur de la sûreté.

Une telle stratégie devrait contenir les éléments suivants :

- Accréditation et licence pour les personnels occupant un rôle critique en matière de sécurité et sûreté, en particulier les équipages de cabine et le personnel d'inspection-filtrage, comme c'est déjà le cas pour les techniciens d'entretien, les membres de l'équipage de conduite et, dans certains pays, les agents techniques d'exploitation. Le système des licences s'est révélé un moyen efficace de garantir la qualité des ressources humaines pour la prévention des accidents. On doit maintenant l'appliquer à la prévention des incidents de sûreté.
- Limitation des facteurs qui portent atteinte aux performances humaines dans les fonctions critiques en matière de sécurité et sûreté, tels que la fatigue, une charge de travail inadaptée ou un mauvais environnement de travail.
- Amélioration des compétences en matière de communication afin de maintenir une chaîne hiérarchique sans faille, en s'inspirant des progrès réalisés dans la gestion des équipages pour la prévention des accidents.

- Protection des lanceurs d’alerte et amélioration des régimes d’inspection pour garantir la qualité des facteurs humains dans ce domaine.
- Elargissement du mécanisme AVSEC pour offrir une assistance technique au titre de l’amélioration des ressources humaines chargées de la sûreté.
- Mesures pour s’assurer que le savoir-faire en matière de sûreté, une fois acquis, reste dans l’industrie.

Mais surtout, le personnel chargé d’appliquer les mesures de sûreté dans le transport aérien doit faire partie du processus décisionnel lorsque les gouvernements et le secteur aérien cherchent à identifier et gérer de nouveaux risques et de nouvelles dispositions en matière de sûreté.

Il n’est pas normal que les personnes qui seront appelées à appliquer les nouvelles procédures ou à utiliser les nouveaux outils de sécurité soient exclues du débat. C’est malheureusement le cas dans trop de pays et entreprises.

Pour l’application efficace des conditions de sûreté dans l’aviation, il est essentiel que les personnels qui exercent des fonctions critiques pour la sûreté soient conscients en permanence de l’élément sécuritaire de leurs fonctions. Cela ne sera pas réalisable si ces personnels et les syndicats qui les représentent ne participent pas activement au développement de ces fonctions. Les gouvernements et l’industrie risquent de se passer des bons conseils de ceux qui seront appelés à mettre en place les dispositifs clés de la sûreté.

C’est dans notre intérêt à tous d’assurer un solide avenir à l’aviation civile. Les syndicats dans cette industrie, par l’intermédiaire de l’ITF, sont prêts à apporter une contribution concertée à la recherche de solutions aux défis en matière de sécurité et sûreté auxquels nous sommes confrontés en permanence.

L’ASSEMBLÉE EST INVITÉE À :

- a) prendre note de ce document ;
- b) rechercher les moyens d’améliorer les facteurs humains dans le contexte de la sûreté ;
- c) affirmer son engagement à l’égard du dialogue social et la participation de l’ITF à toute initiative sécuritaire découlant de la 33e session.