



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

A35-WP/176

EX/71

27/9/04

Anglais, espagnol
et français seulement¹

ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 19 : Santé et bien-être des passagers et des équipages

SECURITE ET SANTE DE L'EQUIPAGE DE CABINE ET DES PASSAGERS

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

SOMMAIRE

Ce document de travail retrace l'historique de la réglementation en matière de sécurité et de santé dans la cabine des aéronefs civils. L'opinion de l'ITF est qu'une réglementation internationale cohérente relative aux problèmes de sécurité et de santé auxquels l'équipage de cabine et les passagers sont confrontés a toujours fait défaut. En vue de remédier à cette situation, l'ITF recommande que les Etats contractants considèrent la cabine comme un lieu de travail et, par conséquent, confient les pleins pouvoirs pour sa réglementation aux autorités compétentes en matière de sécurité et santé au travail plutôt qu'aux traditionnelles autorités de sécurité aérienne.

RÉFÉRENCES

A35-WP/34

Annexe 9 – *Facilitation*

FAL/12-WP/69

Loi sur la sécurité et la santé au travail aux Etats-Unis (Occupational Safety and Health Act, Public Law 91-596), 29 Décembre 1970.

¹ Versions anglaise, espagnole et française fournies par l'ITF.

INTRODUCTION

A l'occasion de la 35^e session de l'Assemblée générale de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), le Comité exécutif a invité les membres de l'Assemblée à prendre connaissance et à adopter un projet de résolution portant sur la protection de la santé des passagers et des équipages des vols internationaux.

La Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) soutient énergiquement tous les points du projet de résolution. L'ITF est convaincue que le secteur du transport aérien international, répondant aux exigences des autorités aériennes de la plupart des Etats membres de l'OACI, n'a pas su garantir l'application de normes adéquates de sécurité et de santé pour tous les occupants de la cabine, passagers et personnel, des vols commerciaux. D'une façon générale, cette constatation découle d'un principe selon lequel la cabine est bien plus qu'un lieu clos aux sièges rémunérateurs. Il s'agit en fait d'un lieu de travail et la cabine des aéronefs doit, dès lors, être traitée et réglementée comme telle par des autorités employant du personnel hautement qualifié en matière d'application des normes de sécurité et de santé du travail.

L'ITF estime que c'est au niveau international que l'OACI se doit de relever ce défi pour conserver la confiance des travailleurs du transport aérien civil et de ses passagers. Ce document va se concentrer sur quatre points, sources d'inquiétudes pour l'ITF, pour illustrer cette carence généralisée de normes valables de protection de la sécurité et de la santé des passagers et des équipages.

DÉSINSECTISATION CHIMIQUE

Il a été constaté que les produits utilisés aujourd'hui pour la désinsectisation des cabines des avions, dont les éléments actifs principaux sont la perméthrine (un pyréthroïde) et la phénothrine, ont des effets négatifs chroniques et aigus sur la santé humaine. En conséquence, l'ITF, ses organisations affiliées et les passagers s'inquiètent depuis longtemps de l'utilisation contradictoire et inappropriée de tels produits à bord des avions.

Plus tôt dans l'année, lors de la 12^e session de la Division de facilitation de l'OACI (FAL/12) qui s'est tenue au Caire, en Egypte, l'ITF a présenté un document de travail (FAL/12-WP/69) qui mettait en lumière ces points et qui avançait plusieurs recommandations que les délégués présents étaient invités à prendre en considération. L'ITF insiste pour que la désinsectisation soit traitée de façon plus rigoureuse et plus restrictive et demande que des mesures nécessaires soient prises rapidement pour identifier d'autres moyens, non chimiques, pour lutter contre ces insectes qui représentent un risque avéré pour les Etats membres. La Division était d'accord avec ce point de vue et a adopté la Recommandation A/14 qui implique de revoir les Normes 2.24 de l'Annexe 9 : "Lorsque la désinsectisation est exigée, les États contractants autoriseront ou accepteront uniquement les méthodes et insecticides, chimiques ou non chimiques, qui sont recommandés par l'Organisation mondiale de la santé."

En outre, la division a adopté trois recommandations de type B supplémentaires.

- La recommandation B/14 encourage fortement les Etats à mettre en œuvre les normes relatives à la désinsectisation des aéronefs qui figurent dans l'Annexe 9, afin, notamment, de limiter l'exigence de désinsectisation aux vols qui présentent une menace et de revoir leurs besoins et de les modifier en fonction d'un besoin vérifiable.

- La Recommandation B/15 suggère que l'OACI soit invitée à assumer un rôle de chef de file et à coopérer avec les États contractants, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et d'autres parties prenantes, dont l'ITF, afin de préciser l'intention des normes actuelles relatives à la désinsectisation des aéronefs, et à élaborer des éléments d'orientation de manière à réduire au minimum l'exposition aux insecticides dans les cabines et dans le poste de pilotage.
- La Recommandation B/16 encourage l'OACI à entrer d'urgence en coordination avec les États contractants et l'OMS afin d'évaluer et d'établir l'efficacité, le caractère pratique et la rentabilité de nouvelles méthodes pour remplacer les méthodes de désinsectisation chimique qui sont actuellement approuvées et, le cas échéant, d'en assurer l'approbation.

LA QUALITÉ DE L'AIR EN CABINE

Une qualité de l'air médiocre dans la cabine a été associée à des symptômes comme des maux de tête mais aussi des troubles de la vue et des invalidités permanentes. La mauvaise qualité de l'air est souvent liée à des incidents comme une ventilation inadéquate et/ou une contamination de l'air par des huiles de moteur, des pesticides ou des produits de nettoyage, par exemple. En dépit de nombreux témoignages de la part d'équipages et de passagers sur la mauvaise qualité de l'air, et alors que l'équipage de cabine, lorsqu'il est en service, est incapable de quitter son lieu de travail pour respirer de l'air frais, ses membres ne sont en général protégés par aucune norme appropriée sur la ventilation. De surcroît, l'équipage de cabine n'est le plus souvent pas informé des risques d'exposition aux produits chimiques et a difficilement accès aux dossiers médicaux et aux données relatives aux expositions de la société, ce qui ne serait pas le cas s'il dépendait d'une autorité en charge de la sécurité et de la santé au travail.

LES RÈGLES CONCERNANT LES BAGAGES À MAIN

Un surplus de bagages à main ou des bagages de cabine trop lourds constituent tant un danger pour la santé des employés et des passagers qu'un risque pour la sécurité aérienne. Les agents des portes d'embarquement et le personnel au sol risquent de se blesser en transportant des bagages en surplus ou trop lourds depuis la porte vers les soutes, souvent dans les escaliers escarpés de la passerelle ou dans de mauvaises conditions climatiques ou encore pressés par l'horaire à respecter. L'équipage de cabine peut être victime de traumatismes aux disques, à la nuque et aux épaules lorsqu'il place les bagages dans les casiers supérieurs. À cause de négligences, de turbulences, d'un défaut dans le verrou ou d'une mauvaise conception des casiers, des bagages peuvent en tomber et blesser des membres de l'équipage ou des passagers. Les bagages à main qui contiennent des spiritueux inflammables peuvent représenter un risque supplémentaire pour la sécurité. En dépit des règles de l'OACI qui stipulent que tous les bagages doivent être rangés de façon sûre, il arrive que les bagages excédentaires bloquent les accès aux sorties de secours, engendrent des retards, créent des encombrements, obstruent les toboggans et les sorties. Pour toutes ces raisons, les bagages à main ou les bagages enregistrés à l'appareil devraient être limités à un seul élément ou à une combinaison d'éléments et une limite de poids devrait également être instaurée. La réglementation de l'OACI devrait être appliquée de façon universelle.

MESURES DE PROTECTION POUR LA SÉCURITÉ ET LA SANTÉ AU TRAVAIL DE L'ÉQUIPAGE DE CABINE

Les blessures, les maladies et les morts ont un coût humain inestimable et le secteur pâtit des pertes de production et de salaires, des dépenses médicales et des indemnités d'incapacité qui en découlent. Pour y faire face, le Congrès américain a promulgué, en 1970, la loi sur la sécurité et la santé au travail. En 1975, l'administration aérienne fédérale américaine réclamait la compétence exclusive sur les questions de sécurité et de santé du personnel de cabine et du personnel navigant technique une fois à bord de l'aéronef. Au cours des années, ce malheureux exemple a été suivi par la plupart des autorités nationales. En outre, la volonté des autorités aériennes a été de s'atteler d'abord à assurer la sécurité, c'est-à-dire éviter les résultats catastrophiques, et la viabilité économique du transport aérien. De plus, elles ne disposent en général pas des compétences nécessaires en matière de réglementation des dangers liés à la sécurité et à la santé au travail, de fait que seules des "lignes directrices" volontaires, non contraignantes, ont été préférées à des normes obligatoires de protection de l'équipage de cabine et des passagers.

CONCLUSIONS

Plusieurs des dangers encourus par l'équipage de cabine et par les passagers ont été abordés ci-dessus. Afin de minimiser les effets négatifs de ces derniers, et d'autres, également liés à la sécurité et à la santé au travail, la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) encourage les Etats contractants à prendre immédiatement les mesures nécessaires pour confier la réglementation de la sécurité et la santé dans les cabines des aéronefs civils aux autorités en charge de la sécurité et de la santé au travail plutôt qu'aux autorités de sécurité aérienne. A long terme, l'ITF préconise que des normes de sécurité et de santé au travail, universelles et cohérentes dans le monde entier, soient édictées pour l'équipage de cabine des avions civils et qu'elles soient adoptées et appliquées par tous les Etats membres.

Nous avons tous à cœur de garantir la sécurité et la santé de tous les occupants des cabines des aéronefs civils. Les syndicats du personnel de l'aviation, par le biais de l'ITF, se tiennent prêts à collaborer avec le secteur, les gouvernements et les groupes d'intérêt public pour répondre de façon exhaustive et cohérente à ces défis de sécurité et de santé, et pour contribuer au succès de la mission du Comité exécutif de protéger la santé des passagers et des équipages.

L'ASSEMBLEE EST INVITEE :

- a) à prendre note de ce document de travail;
- b) à réfléchir sur les moyens de promouvoir la sécurité et la santé des occupants des cabines des aéronefs civils;
- c) à s'engager à dialoguer et à inviter l'ITF à participer à toutes les initiatives portant sur la sécurité et la santé qui découleraient de cette 35^e session.