Organisation de l'aviation civile internationale

NOTE DE TRAVAIL

HLCC 2021-WP/95[1]
SAF/73
26/8/21

CONFÉRENCE DE HAUT NIVEAU SUR LA COVID-19 (HLCC 2021)

VOLET SÉCURITÉ

Montréal (Canada), 12 – 22 octobre 2021

Point 3 : Normalisation
3.3 : Services d'assistance en escale

DU BESOIN DE RENFORCER LA RÉGLEMENTATION DES SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE

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

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) salue les travaux menés à l'OACI, visant à renforcer la réglementation des services d'assistance en escale pour améliorer la sécurité, la régularité, la capacité et l'efficacité de l'exploitation des aérodromes. Cette note de travail souligne qu'il est important d'adopter une approche intégrée complétant les réformes en profondeur des réglementations relatives aux services d'assistance en escale dans les aérodromes. La note reconnaît les avancées accomplies tout en soulignant l'urgence du problème.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

a) noter qu'il est d'une importance vitale d'élaborer en priorité des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) relatives aux services d'assistance en escale ;
b) amender l'Annexe 9 — *Facilitation* dans la lignée de la note de travail FALP/12-WP/19 et de la pratique recommandée 6.5, et à ajouter la pratique recommandée 6.6 ;
c) élaborer des normes pour aider les États à intégrer les services d'assistance en escale dans les systèmes de gestion de la sécurité (SGS) des exploitants ;
d) établir et appuyer une culture positive de la sécurité ancrée dans une « culture juste », pour que les personnels des services d'assistance en escale puissent, directement ou par l'intermédiaire de leur syndicat, signaler les problèmes de sécurité sur une base volontaire et confidentielle sans avoir à craindre de représailles, comme pour toutes les tâches essentielles à la sécurité dans d'autres pans de l'aviation.

[1] Versions anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe fournies par l'ITF

1. INTRODUCTION

1.1 L'ITF reconnaît les problèmes décrits dans la note de travail présentée par le Secrétariat, intitulée « Initiative mondiale visant à renforcer la réglementation des services d'assistance en escale ». Pour reprendre les termes de ce document, « du fait de l'évolution de ces services, notamment la multiplication de prestataires tiers de services d'assistance en escale (GHSP), les opérations au sol sur les aires de trafic des aérodromes sont devenues de plus en plus complexes et parfois dangereuses ».

1.2 La note de travail susmentionnée présente des données concrètes sur les accidents de services d'assistance en escale, qui se chiffrent à des milliards de dollars et des milliers d'heures de travail perdues tous les ans. En outre, et plus particulièrement ces 15 dernières années, l'ITF a reçu de ses affiliés des services d'assistance en escale des rapports qui corroborent les données du système de compte rendu d'accident/incident (ADREP) de l'OACI. Mais surtout, cette situation a entraîné des conséquences néfastes sur la culture de sécurité dans l'aviation.

1.3 L'ITF salue les travaux que mène l'OACI depuis 2014 pour réfléchir aux questions de sécurité, d'efficacité et d'harmonisation des services d'assistance en escale et faire un état des lieux des dispositions de l'OACI sur les services d'assistance en escale aux aérodromes et des besoins futurs en la matière.

1.4 L'ITF soutient vivement les recommandations actuelles du Secrétariat, visant l'élaboration d'un ensemble commun de règles relatives aux services d'assistance en escale dont la mise en œuvre par les États puisse être harmonisée à l'échelle mondiale.

1.5 Malgré la grande urgence, et les avancées accomplies à l'OACI à ce jour, nous pensons qu'il faudra encore parcourir beaucoup de chemin pour élaborer un cadre réglementaire approprié et intégré, à la hauteur des enjeux de sécurité du secteur.

2. ANALYSE

2.1 Nous estimons que la gravité et l'urgence de la situation s'expliquent essentiellement par la rapide expansion du marché, laquelle n'a pas été suffisamment encadrée par un système efficace de freins et contrepoids propice à un écosystème complet en matière de sécurité aérienne mondiale. En outre, les exploitants d'aérodromes sont largement restés spectateurs de l'évolution rapide des relations entre les exploitants d'aéronefs et les prestataires de services d'assistance en escale. Souvent propriétaires, les exploitants d'aéroports ont le potentiel de faciliter et d'accroître l'intégration dans l'écosystème de sécurité grâce à la continuité de leurs services de surveillance et de leur présence, ce qui n'est pas nécessairement le cas des exploitants d'aéronefs, et ce rôle doit être reconnu.

2.2 La multiplication des GHSP tiers a grandement fragmenté le marché. Ce morcellement des chaînes d'approvisionnement par la sous-traitance et/ou l'externalisation se traduit aussi par un éclatement de la culture de sécurité et des systèmes de gestion de la sécurité tant au niveau sectoriel qu'en entreprise. L'ITF estime que la fragmentation de la sécurité constitue l'une des raisons sous-jacentes de l'augmentation potentielle des risques dans les services d'assistance en escale. En outre, puisque les processus de sous-traitance et d'externalisation varient selon les réglementations locales, ceux-ci présentent un visage hétéroclite au niveau mondial.

2.3 Bien souvent, les personnels des services d'assistance en escale doivent appliquer au quotidien des pratiques et processus qui diffèrent d'un exploitant d'aéronef à l'autre. Cette multiplication des normes et pratiques accroît le risque d'erreurs involontaires et représente un danger potentiel pour le personnel, l'aéronef et l'équipement.

2.4 Le Manuel sur les services d'assistance en escale (Doc 10121) encourage les GHSP à se doter d'un bon système de gestion de la sécurité (SGS). Cependant, à lui seul, cet élément indicatif ne permet pas de mettre en place et d'appliquer ces systèmes au niveau national. Des mécanismes supplémentaires s'imposent donc pour encourager les États à exhorter leurs GHSP à mettre en place et appliquer des SGS appropriés.

2.5 Pour accroître la sécurité et l'efficacité du fonctionnement d'un aérodrome, il est vital d'identifier de façon proactive les problèmes liés à la sécurité. Cette approche permet aussi de détailler et de consigner les accidents et incidents, et les tendances générales en matière de sécurité. L'ITF estime qu'une politique de culture positive clairement définie et le programme bénéficieront à la gestion de la sécurité des services d'assistance en escale.

2.6 L'augmentation du stress et des volumes de travail accroissent le risque d'erreurs involontaires des personnels des services d'assistance en escale, avec des conséquences potentielles sur la sécurité publique. De nombreux syndicats de l'aviation civile affiliés à l'ITF considèrent ce facteur comme en partie responsable de l'augmentation des accidents côté piste. Les preuves accumulées depuis sept ans par un programme coordonné par l'ITF dans des aéroports du monde entier suggèrent que, dans de nombreux cas, la réduction des coûts entraîne une baisse de la sécurité, créant des « aéroports de complaisance économique » au détriment de la sécurité et du bien-être du personnel. L'ITF a recueilli ces preuves auprès de personnels de la manutention des bagages, de la maintenance, de l'enregistrement, de l'embarquement, du nettoyage, de la sécurité et d'autres services au sol dans chaque aéroport.

2.7 La précarité des conditions d'emploi a également un impact sur la sûreté aéroportuaire. Les personnels chargés des fauteuils roulants, de la manutention des bagages, du nettoyage en cabine et de la piste sont autant d'agents en première ligne chargés d'identifier les problèmes de sécurité et de sûreté. Un haut taux de renouvellement à ces postes engendre également des risques pour la sûreté du secteur dans son ensemble et ne se révèle pas problématique que pour les entreprises, qui doivent constamment engager, former et gérer de nouveaux salariés, mais aussi pour les compagnies aériennes et les voyageurs.

2.8 La formation adéquate des personnels des services d'assistance en escale constitue un facteur crucial de l'amélioration de la sécurité. Un cadre à l'intention des personnels des services d'assistance en escale contenant des éléments communs en termes de types de formation, de contenus et de méthodes, devrait s'intégrer à l'initiative de renforcement de la réglementation des services d'assistance en escale. L'ITF estime que, si les procédures opérationnelles ont un impact sur la formation, celle-ci influence positivement le taux de renouvellement du personnel et, au bout du compte, la sécurité des activités.

3. CONCLUSION

3.1 À la lumière des considérations ci-dessus, l'ITF soutient pleinement les travaux en cours à l'OACI visant à renforcer la réglementation des services d'assistance en escale et adhère aux recommandations finales formulées par le Secrétariat dans la note de travail susmentionnée. Toutefois, il est important de poursuivre ces travaux de façon prioritaire. L'urgence est d'autant plus pressante là où les niveaux d'effectifs réduits au sortir de la pandémie de COVID-19 accroîtront les pressions sur les services.

3.2 L'ITF appuie donc fermement la recommandation du Secrétariat « d'élaborer des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) relatives aux services d'assistance en escale, et de lancer de nouvelles initiatives qui permettront de renforcer la réglementation des services d'assistance en escale à l'échelle mondiale ».

3.3 L'ITF invite la Conférence à encourager les États à :

a) amender l'Annexe 9 dans la lignée de la note de travail FALP/12-WP/19 et de la pratique recommandée 6.5, et à ajouter la pratique recommandée 6.6 ;

b) élaborer des Normes pour aider les États à intégrer les services d'assistance en escale dans les SGS des exploitants ;

c) établir et appuyer des procédures de soutien au travers d'une culture positive de la sécurité ancrée dans une culture juste pour que les personnels des services d'assistance en escale puissent, directement ou par l'intermédiaire de leur syndicat, signaler les violations et problèmes de sécurité sur une base volontaire et confidentielle sans avoir à craindre de représailles, comme pour toutes les tâches essentielles à la sécurité dans d'autres pans de l'aviation. Ceci s'inspirant du modèle que constitue le règlement européen 376/2014 de l'AESA ;

d) en associant les parties prenantes, soutenir l'élaboration d'une formation des personnels des services d'assistance en escale dans un contexte d'approche intégrée de la sécurité aérienne, instaurant une culture positive de la sécurité reposant sur les principes de culture juste, afin que les services d'assistance en escale contribuent à l'écosystème général de la sécurité aérienne.

— FIN —