



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 37 : Autres questions à examiner par la Commission technique

PROMOUVOIR LA NORMALISATION MONDIALE DE L'APPROBATION ET DE L'UTILISATION DE DISPOSITIFS DE RETENUE POUR ENFANTS (CRS)

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

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les normes de l'OACI exigent que chaque passager d'aéronef dispose d'un siège ou d'une couchette – pour chaque personne de plus d'un certain âge, déterminé par l'État de l'exploitant. Lors de la 38^e Session de l'Assemblée générale, tenue en 2013, la Commission technique a décidé qu'il était nécessaire d'harmoniser les normes relatives aux dispositifs de retenue pour enfants, et que le Conseil devrait être invité à élaborer des dispositions appropriées en la matière. Le Groupe sur la sûreté en cabine de l'OACI (ICSG) s'est vu confier la tâche de formuler des orientations sur l'approbation et l'utilisation des CRS à bord des appareils. L'ICSG est un groupe paritaire composé d'experts de la sûreté en cabine issus des administrations de l'aviation civile, des transporteurs aériens, des constructeurs d'aéronefs et des organisations internationales. Il fait fonction de groupe d'experts, fournissant des orientations à l'OACI en matière de sûreté en cabine, et aidant à élaborer ou réviser les exigences, les matériels d'orientation et les supports de mise en œuvre pour améliorer la sûreté en cabine au niveau mondial. L'ITF est un membre actif de ce groupe. Après deux années de travail, l'ICSG a publié le Manuel sur l'approbation et l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants (Doc 10049). Les États qui adoptent les orientations de ce manuel garantiront que chaque nourrisson ou jeune enfant voyageant à bord d'un avion dispose d'un siège dédié et d'un CRS adapté à sa taille et à son poids, lui assurant ainsi un niveau de sécurité équivalent à celui dont bénéficient tous les autres passagers durant des phases de vol critiques et les turbulences. Ce document résume les orientations du manuel, et formule des suggestions d'harmonisation des normes d'approbation et d'utilisation des CRS.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note des travaux menés par l'ICSG depuis la 38^e Assemblée s'agissant des CRS ;
- b) demander aux États membres de mettre en œuvre les orientations du Doc 10049 pour garantir l'approbation et l'utilisation appropriées des CRS au niveau national ;
- c) travailler avec les États et la communauté aéronautique pour promouvoir l'utilisation de systèmes de retenue adéquats pour les nourrissons et les enfants ;
- d) demander au Conseil de mettre au point des orientations claires et cohérentes sur l'harmonisation des approbations de CRS pour promouvoir la reconnaissance mutuelle des CRS entre États et encourager leur utilisation au niveau international.

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

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique Sécurité.
<i>Incidences financières :</i>	Des ressources humaines de l'ITF seront proposées pour aider à l'élaboration des orientations.
<i>Références :</i>	Doc 10049, <i>Manuel sur l'approbation et l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants.</i>

1. INTRODUCTION

1.1 La normalisation internationale des réglementations et orientations constituent des fonctions fondamentales de l'OACI. Les normes énoncées par l'OACI à l'Annexe 6 – Exploitation technique des aéronefs, Partie I – Aviation de transport commercial international – Avions, stipulent que les aéronefs doivent être équipés d'un siège ou d'une couchette pour chaque personne de plus d'un certain âge, déterminé par l'État de l'exploitant. L'utilisation de sièges ou couchettes, et l'utilisation correcte des dispositifs de retenue dont sont équipés ces sièges ou couchettes, sont deux facteurs fondamentaux et primordiaux pour survivre à un accident. Cependant, les sièges et dispositifs de retenue à bord des appareils sont conçus pour les adultes, pas pour les enfants ou les nourrissons, avec toutes les différences majeures que cela suppose au niveau de la taille, du poids, de la morphologie et de l'anatomie.

1.2 Dans la majorité des États, les nourrissons et enfants (définis selon des critères d'âge, de poids et/ou de taille) doivent être attachés par un CRS homologué quand ils voyagent dans un véhicule motorisé. Mais beaucoup d'États n'ont pas de réglementation équivalente pour le transport aérien. Certains possèdent des réglementations en matière de CRS ; d'autres des recommandations sur leur utilisation. La plupart recommandent que tous les occupants soient attachés. Cependant, il existe différents types de CRS pouvant être utilisés à bord des avions, et leur efficacité est variable. En outre, il n'existe pas de norme internationale harmonisée quant à la double occupation des sièges, qui permet aux parents d'asseoir les nourrissons sur leurs genoux en vol (avec ou sans dispositif de retenue supplémentaire). Les parents supposent que cette pratique est sans danger, puisqu'elle est autorisée par la réglementation.

1.3 Hélas, les experts ne sont pas de cet avis. En fait, il est impossible pour un parent de retenir physiquement un nourrisson ou un enfant assis sur ses genoux, surtout en cas d'accélération et/ou de décélération soudaine, de turbulences fortes ou inattendues, ou en cas d'impact. Un nourrisson ou un jeune enfant, assis sur les genoux d'un parent, ne dispose pas d'un niveau de sécurité équivalent à celui dont bénéficient les autres passagers, calés dans leur propre siège ou couchette et retenus par une ceinture de sécurité.

2. DISCUSSION

2.1 Lors de la 38^e Session de l'Assemblée générale de l'OACI, tenue en 2013, la Commission technique a examiné deux documents de travail sur les CRS, l'un soumis par les États-Unis, l'autre par l'ITF, et a reconnu qu'une harmonisation s'avérait nécessaire. Le Groupe sur la sûreté en cabine de l'OACI (ICSG) s'est vu confier la tâche d'élaborer des orientations sur l'approbation et l'utilisation des CRS à bord des appareils. Deux ans plus tard était publié le Doc 10049, Manuel sur l'approbation et l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants.

2.2 Reconnaissant l'absence de critères internationaux harmonisés en matière d'approbation, d'acceptabilité et d'utilisation des CRS à bord des appareils, le Doc 10049 contient des éléments indicatifs à ce sujet à l'intention des États. Ce manque d'harmonisation entre États est l'un des obstacles à une utilisation plus cohérente et uniforme des CRS en cas de voyage interligne entre des compagnies nationales et étrangères sur des vols internationaux. Durant les débats de l'ICSG, les représentants des États et de la communauté aéronautique ont reconnu que de nouveaux efforts devraient s'orienter vers les États, pour que ces derniers puissent envisager d'autoriser les transporteurs à accepter des CRS approuvés par d'autres États. Dès lors, les experts du groupe ont décidé que la prochaine étape du processus de mise en œuvre des CRS serait que les États élargissent les catégories de CRS approuvées pour utilisation à bord d'un aéronef pour inclure les CRS répondant aux critères des Nations Unies ou homologués par un État tiers. Ceci nécessiterait l'élaboration d'orientations claires et cohérentes sur l'harmonisation des approbations de CRS pour promouvoir la reconnaissance mutuelle des CRS entre États et encourager leur utilisation au niveau international.

2.3 Le Doc 10049 propose aussi des orientations pour des campagnes d'information destinées à faire comprendre aux parents l'intérêt, pour la sécurité de leurs enfants, de l'utilisation des CRS en avion. Des expériences préalables menées par d'autres organisations concernant, par exemple, l'utilisation de dispositifs de retenue pour les nourrissons et enfants en voiture, ont montré que les campagnes d'information aident à sensibiliser à la problématique et facilitent l'acceptation d'initiatives ou obligations futures. Il faudrait faire de même dans le secteur aéronautique : mener des campagnes pour sensibiliser les parents, renforcer leur intérêt pour la sécurité et au final, obtenir que l'utilisation de CRS dans les avions devienne la norme, comme c'est le cas pour les sièges-auto dans de nombreux États.

3. CONCLUSION

3.1 Le Doc 10049 de l'OACI contient des orientations relatives à l'homologation et à l'utilisation des CRS, en vue de garantir un même niveau de sécurité à tous les passagers d'un aéronef, indépendamment de leur âge, taille ou poids. Pour garantir ce même niveau de sécurité pour tous les passagers (enfants et adultes), l'OACI devrait encourager la mise en œuvre des orientations du Doc 10049 par les États membres. Ce manuel constitue un premier pas important pour l'Organisation, et a été élaboré en collaboration avec les États et la communauté aéronautique. Il faudra maintenant réfléchir aux processus de reconnaissance mutuelle des homologations de CRS entre États. Il s'agit d'une étape importante pour garantir une utilisation plus généralisée des CRS. Des campagnes de sensibilisation, menées par les États et la communauté aéronautique, peuvent susciter des prises de conscience et, au final, aider à ce que l'utilisation de CRS à bord des aéronefs devienne la norme.