



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 30 : Autres questions à examiner par la Commission technique

INTRODUCTION DE SERRURES À CONTRÔLE OPÉRATIONNEL CENTRALISÉ POUR LES COMPARTIMENTS DE RANGEMENT SUPÉRIEURS À BORD

(Note présentée par la République de Moldova)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note explique la nécessité d'élaborer de nouvelles normes et pratiques recommandées (SARP) pour renforcer les procédures d'évacuation d'urgence, notamment en imposant l'installation de serrures à contrôle opérationnel centralisé pour les compartiments de rangement supérieurs des avions et en modifiant en conséquence les instructions pertinentes de l'équipage de cabine.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à inviter les États contractants à reconnaître que les règles et les pratiques en vigueur sur les évacuations d'urgence ne sont pas adéquates pour assurer un comportement sûr et ordonné des passagers concernant les bagages à main durant les situations d'urgence, notamment les tentatives des passagers de récupérer leurs effets personnels avant de quitter l'avion ;
- à charger l'OACI de commencer à élaborer des SARP sur la nécessité d'installer des serrures à contrôle opérationnel centralisé sur les compartiments de rangement supérieurs, afin d'en empêcher l'accès non autorisé durant les procédures d'urgence ;
- à charger l'OACI de déterminer les lacunes en matière de réglementation et le meilleur mécanisme pour effectuer une étude des dispositions relatives aux bagages de cabine et les amender en conséquence ;
- à faire appel aux organismes de normalisation et au secteur aéronautique pour trouver des solutions techniques au problème et établir des instructions connexes.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique de la sécurité.
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues au budget-programme ordinaire de 2020-2022 ou provenant de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Annexe 6 – <i>Exploitation technique des aéronefs</i> Annexe 8 – <i>Navigabilité des aéronefs</i> Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i> <i>Manuel de navigabilité</i> (Doc 9760) <i>Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation</i> (Doc 8335) <i>Manuel de formation de l'équipage de cabine à la sécurité</i> (Doc 10002) <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> (Doc 9859)

1. INTRODUCTION

1.1 Durant les enquêtes menées sur de nombreux accidents et incidents de l'aviation, on a constaté des cas fréquents de passagers n'obéissant pas aux instructions de sécurité des transporteurs et évacuant l'aéronef en emportant avec eux leurs bagages à main. Alors que les équipages de cabine ont pour instructions d'indiquer clairement aux passagers qu'ils doivent laisser derrière eux leurs effets personnels, de nombreux passagers en réalité n'en tiennent aucun compte. Un tel comportement, qui s'explique par la nature humaine et l'instinct, pose néanmoins des risques de sécurité en ralentissant l'évacuation, en bloquant les sorties de secours ou en perçant et en dégonflant les glissières d'évacuation. Il a été démontré qu'en pratique, de tels risques ne peuvent être éliminés par des méthodes « molles » comme des invitations ou des demandes.

1.2 Les compagnies aériennes ont peu d'influence ou de pouvoirs pour assurer que le poids et les dimensions des bagages à main correspondent bien aux exigences techniques des compartiments de rangement supérieurs. En effet, avec la pratique courante des passagers imprimant leurs propres cartes d'embarquement, les compagnies aériennes ne contrôlent même pas le poids des bagages à main, ce qui rend quasiment impossible l'évaluation des risques que ces bagages pourraient poser durant les procédures d'évacuation.

1.3 Plusieurs enquêtes d'experts, dont celle de la Royal Aeronautical Society d'Angleterre, l'étude de l'Agence européenne de la sécurité aérienne sur la sécurité de cabine CS-25, les rapports du National Transportation Safety Board et de la Federal Aviation Administration des États-Unis ont montré les risques graves que pose, pour la sécurité des passagers, la détermination de certains à accéder à leurs effets personnels en faisant fi des instructions de l'équipage de cabine.

2. ANALYSE

2.1 Actuellement, aucune annexe ni aucun document de l'OACI ne contient de SARP visant la pose de verrous à contrôle opérationnel centralisé sur les compartiments de rangement supérieurs à bord des avions.

2.2 Or, de nombreuses études de cas et de nombreux rapports ont montré qu'en cas d'évacuation d'urgence, les passagers réagissent, volontairement ou non, en accédant aux compartiments de rangement supérieurs ou en ramassant les sacs ou les vêtements tombés de ces compartiments ou en récupérant les vêtements suspendus dans les vestiaires de bord. Tous ces gestes constituent des obstacles qui retardent l'évacuation des passagers.

2.3 Une mesure technique pour remédier à cette situation serait de poser sur les compartiments de rangement supérieurs des verrous à contrôle opérationnel centralisé qui seront activés notamment durant les phases de décollage et d'atterrissage.

2.4 Les compartiments supérieurs qui contiennent les équipements de secours ne seront pas verrouillés, pour permettre à l'équipage de cabine d'y accéder.

2.5 Il conviendrait également de modifier les instructions de l'équipage de cabine aux passagers, d'une part, pour souligner le caractère obligatoire des nouvelles normes et le degré d'imputabilité des passagers qui ne se conforment pas aux instructions, et d'autre part, pour expliquer clairement le nouveau mécanisme technique appliqué et l'impossibilité de forcer l'ouverture des compartiments verrouillés.

2.6 Durant la phase de modification par les constructeurs, il conviendrait d'étudier avec soin les facteurs tels que le coût, le poids, la complexité, l'entretien supplémentaire requis, sans que ceux-ci ne puissent servir de prétextes pour abaisser le niveau acceptable de sécurité.

3. CONCLUSION

3.1 On peut admettre que la question de l'installation de verrous à contrôle opérationnel centralisé sur les compartiments de rangement supérieurs a atteint un degré de maturité suffisant pour appeler l'introduction de nouvelles SARP de l'OACI.

3.2 Il faudrait élaborer des amendements correspondants des annexes et des documents de l'OACI pour tenir compte de cette nécessité, pour l'imposer et pour prendre les mesures requises en vue d'installer des verrous à contrôle opérationnel centralisé sur les compartiments de rangement supérieurs.