

ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 13 : Politique en matière de sûreté

PROPOSITION D'ÉLABORATION DE LIGNES DIRECTRICES SUR LES FACTEURS HUMAINS DANS LES OPÉRATIONS DE SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE

(Note présentée par la République bolivarienne du Venezuela)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note contient une proposition d'établissement de lignes directrices et d'une documentation de base visant à orienter les États dans l'élaboration de normes, pour que la formation en facteurs humains tienne compte des responsables de la mise en œuvre des mesures de sûreté de l'aviation dans les aéroports et pour guider l'industrie dans la mise en œuvre appropriée de politiques et programmes sur les facteurs humains à l'intention des opérateurs aux postes de contrôle de sûreté.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à appuyer l'élaboration et la promulgation par l'Organisation de lignes directrices et d'une documentation de base visant à permettre :

- aux États d'établir des réglementations exigeant la formation en facteurs humains des opérateurs chargés de la mise en œuvre des mesures de sûreté de l'aviation ;
- aux organisations de l'industrie aéronautique d'établir des politiques et programmes sur les facteurs humains, qui favorisent une culture organisationnelle en matière de sûreté de l'aviation ;
- l'élaboration de programmes de formation spécialisée en facteurs humains à l'intention du personnel des opérateurs de sûreté de l'aviation dans les aéroports.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note se rapporte à l'Objectif stratégique B, Sûreté — <i>Renforcer la sûreté de l'aviation civile mondiale.</i>
<i>Incidentes financières :</i>	Les activités mentionnées dans la présente note seront réalisées en fonction des ressources disponibles dans le Budget-Programme 2011-2013 ou par le biais de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	A37-WP/18 Doc 8973, <i>Manuel de sûreté pour la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite</i> Doc 9808, <i>Les facteurs humains dans les opérations de sûreté de l'aviation civile</i> Annexe 17 — <i>Sûreté de l'aviation</i>

¹ Original : espagnol.

1. INTRODUCTION

1.1 Malgré le développement technologique de l'industrie aéronautique, il faut toujours prendre en considération l'importance de la composante humaine dans toutes les opérations de l'aviation civile. Cela a été exprimé dans la Résolution A36-13, *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne*, suite à laquelle la Commission de navigation aérienne a élaboré des recommandations, ainsi que des amendements des textes des Annexes et autres documents, concernant l'influence des facteurs humains dans l'environnement opérationnel actuel et futur de l'aviation civile.

1.2 Dans le cadre de ce travail confié par l'Assemblée, des textes d'orientation ont été publiés, notamment des recueils et des séries de manuels dans lesquels sont abordés divers aspects des facteurs humains et leur répercussion sur la sûreté de l'aviation civile. Parmi ces textes figure le Doc 9808, *Les facteurs humains dans les opérations de sûreté de l'aviation civile* (première édition, 2002).

1.3 À la lecture du Doc 9808, on peut identifier des lignes directrices sur la gestion des facteurs technologiques dans les opérations de sûreté de l'aviation comme, par exemple, l'utilisation de nouvelles technologies, la projection d'images fictives de menaces (TIP), l'utilisation de systèmes de détection de traces d'explosifs (TEDS), la détection de liquides, les conceptions ergonomiques des postes de travail, etc. On y trouve également des lignes directrices sur des aspects de la sélection, l'instruction, l'évaluation et la certification du personnel de sûreté et sur les principes de l'environnement opérationnel en matière de sûreté. La septième édition du Manuel de sûreté pour la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite (Doc 8973), Volume II — Recrutement, sélection et formation, donne des détails sur le contenu de la formation à la sûreté de l'aviation du personnel de sûreté et d'autres personnels dont les tâches ne sont pas directement liées à cette matière.

1.4 Dans l'ensemble de la documentation que l'OACI met à la disposition des États, on a constaté un manque de lignes directrices en matière d'élaboration de directives claires sur les facteurs humains dans la sûreté de l'aviation qui tiennent compte des trois niveaux généraux de performance et des responsabilités correspondantes :

- a) niveau normatif et de supervision : autorités compétentes en sûreté de l'aviation ;
- b) niveau de l'industrie : exploitants d'aérodromes, compagnies aériennes, etc. ;
- c) niveau des opérateurs : personnel chargé de la mise en œuvre des mesures préventives de sûreté.

1.5 Niveau normatif et de supervision : il serait essentiel pour les autorités compétentes des États chargées d'établir les réglementations d'obtenir des lignes directrices claires et explicites qui leur permettent de légiférer, afin de demander aux différents acteurs de l'industrie d'élaborer des politiques et programmes internes sur les facteurs humains dans la sûreté de l'aviation civile.

1.6 Niveau de l'industrie : de même, et en tenant compte des réglementations établies par l'autorité compétente de chaque État, les responsables de l'industrie (exploitants d'aéronefs, lignes aériennes, etc.) devraient disposer de lignes directrices détaillées sur la conception de politiques et lancer des programmes qui prennent en considération les facteurs humains dans les opérations de sûreté de l'aviation civile, notamment la formation à cet égard du personnel de sûreté, la création d'environnements

opérationnels adéquats pour les activités de sûreté, ainsi que la mise en œuvre appropriée de nouvelles technologies de sûreté de l'aviation, en tenant compte des facteurs humains.

1.7 Niveau des opérateurs : en tant que maillon le plus important dans la chaîne de la sûreté, les opérateurs chargés de la mise en application des mesures préventives de sûreté dans les aéroports devraient en être les bénéficiaires, par le biais de la mise en œuvre de politiques claires en matière de facteurs humains. Ces politiques ne devraient pas se centrer uniquement sur les aspects ergonomiques ou l'élaboration d'un environnement de travail approprié facilitant leurs tâches, mais aussi considérer les aspects leur permettant de faire face aux défis permanents que représentent :

- a) les rapports interpersonnels avec l'équipe de travail ;
- b) la gestion des barrières dans la communication ;
- c) la reconnaissance de conditions de fatigue et leur traitement approprié ;
- d) la gestion du stress, compte tenu des caractéristiques particulières des tâches de sûreté de l'aviation ;
- e) le traitement approprié des éventuels passagers indisciplinés ou perturbateurs ;
- f) l'attention aux passagers de cultures différentes ;
- g) l'engagement permanent envers la culture de sûreté de l'organisation ;
- h) les principes d'amélioration constante et de dépassement personnel ;
- i) la complaisance et ses effets sur la sécurité ;
- j) la résolution des problèmes et la prise de décisions ;
- k) l'application appropriée du jugement dans l'identification des priorités lors de contingences, entre autres.

2. CONCLUSION

2.1 Après analyse du contenu de la présente note, il est proposé à l'Assemblée d'élaborer et de promulguer des lignes directrices claires et une documentation de base qui permettent :

- a) aux États d'établir des instruments de réglementation internes qui formalisent les exigences de formation en facteurs humains des responsables de la mise en œuvre des mesures de sécurité de l'aviation civile dans toute l'industrie ;
- b) aux exploitants d'aéronefs, d'aéroports, aux agents accrédités et à toutes les organisations chargées des opérations préventives de sûreté de l'aviation civile, de mettre en œuvre des politiques internes et des programmes qui tiennent compte des facteurs humains, comme élément fondamental de la formation d'une culture organisationnelle de sûreté de l'entreprise ;

- c) l'élaboration de programmes de formation spécialisée en facteurs humains à l'intention des opérateurs chargés de la mise en œuvre des mesures préventives de sûreté de l'aviation dans les aéroports.

— FIN —