

ASSEMBLÉE — 36^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 15 : Programme de sûreté de l'aviation

LES FACTEURS HUMAINS DANS LA SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE
(OBLIGATION ET PRATIQUES D'EXPLOITATION RECOMMANDÉES)

(Note présentée par l'Égypte)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note traite de l'obligation faite aux États contractants d'agréeer les personnes chargées de l'inspection/filtrage et souligne l'importance des facteurs humains dans les opérations de sûreté de l'aviation civile, plus particulièrement dans le maniement des techniques de pointe. Elle contient également des recommandations relatives à des pratiques d'exploitation.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à examiner la présente note et à recommander l'adoption des pratiques opérationnelles ci-après, qui visent à :

- a) intégrer progressivement les connaissances sur les facteurs humains dans tous les aspects de la planification de la sûreté de l'aviation ;
- b) améliorer l'environnement d'exploitation et la culture organisationnelle au sein desquels le personnel s'acquitte de son travail ;
- c) établir et appuyer une culture d'exemption de blâme entre tous les acteurs de la sûreté de l'aviation civile ;
- d) promouvoir la collaboration aux échelons national et international en organisant des conférences et des séminaires sur les facteurs humains dans les opérations de sûreté de l'aviation civile.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique B : Sûreté — Renforcer la sûreté de l'aviation civile mondiale.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Annexe 14, <i>Aérodromes</i> Annexe 17, <i>Sûreté</i> Annexe 9, <i>Facilitation</i> Annexe 18, <i>Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses</i> Doc 9808, <i>Les facteurs humains dans les opérations de sûreté de l'aviation civile</i> Doc 8973, <i>Manuel de sûreté pour la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite</i>

1.1 Le paragraphe 3.4.3 de l'Annexe 17 (*Sûreté*) se lit : « Chaque État contractant veillera à ce que les personnes chargées de l'inspection/filtrage soient agréées conformément aux dispositions du programme national de sûreté de l'aviation civile, afin de garantir l'application fiable et systématique des normes de performance. »

1.2 L'inspection/filtrage est défini dans le chapitre premier de l'Annexe 17 comme suit : « Mise en œuvre de moyens techniques ou autres en vue d'identifier et/ou de détecter les armes, les explosifs ou tous autres engins, articles ou substances dangereux qui peuvent être utilisés pour commettre un acte d'intervention illicite. »

1.3 Les personnels et les équipements de sûreté de l'aviation civile n'ont pas reçu (et n'ont pas exigé) de la part des autorités de réglementation le même niveau d'attention, en matière de réglementation et de certification, que celui qui a été porté aux équipages de conduite, aux contrôleurs aériens, aux personnels de maintenance et à leurs équipements respectifs.

1.4 L'approche adoptée par le passé en matière de sûreté de l'aviation civile était focalisée sur les technologies, avec l'objectif d'éliminer les erreurs en écartant du système l'opérateur humain.

1.5 Certains exploitants d'aéroport envisagent un filtrage de sûreté qui serait complètement invisible pour les passagers et les autres personnes lors de leur cheminement à travers l'aérogare. Un tel système utiliserait des caméras sophistiquées à haute définition pour la reconnaissance faciale et le profilage, un système laser effectuerait à distance la radioscopie du contenu des bagages et des portiques dédiés dans l'aérogare recueilleraient les traces d'explosifs.

1.6 Tout cela se ferait avec un minimum d'intervention humaine, de manière à éviter les problèmes de recrutement, de formation, d'établissement d'horaires de service, etc.

1.7 Mis à part le fait qu'ils exigeraient des taux de détection absolus, des taux nuls de fausses alarmes et une parfaite intégration du dispositif, ces scénarios pourraient contribuer à maximiser l'effet de dissuasion que les points de contrôle de sûreté actuels apportent à l'environnement de l'aviation civile internationale.

1.8 Cependant, selon un rapport, il ne faut pas s'attendre à ce que cette intégration réduise le nombre d'agents de sûreté nécessaires aux points de contrôle, étant donné que :

- a) des taux d'alarme élevés exigent une inspection physique et un filtrage manuel des personnes et de leurs bagages à main ;
- b) une utilisation efficace des appareils à rayons X exige que les bagages soient espacés et placés de manière à maximiser la taille de l'image et à minimiser les interférences ;
- c) il faut un personnel suffisant pour pouvoir retenir les passagers suspects en perturbant le moins possible la poursuite du traitement des autres passagers ;
- d) même si des indications claires figurent sur les panneaux apposés aux points d'inspection, les passagers omettent souvent de retirer les objets métalliques qu'ils portent sur eux, ce qui nécessite une intervention.