



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

A35-WP/142

EX/59

14/9/04

**Anglais, espagnol
et français seulement***

ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 17 : Renforcement des normes de l'OACI

LES MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE DE CABINE — PROFESSIONNELS DE LA SÉCURITÉ ET DE LA SÛRETÉ

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

SOMMAIRE

La Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) est fermement convaincue que dans le secteur aérien on devrait appliquer le système de certification au matériel (aéronefs et systèmes connexes), aux prestataires (centres de formation et centres de réparation) et au personnel.

Dans tous les États, les aéronefs, les centres de formation, les techniciens d'entretien et les pilotes font l'objet d'une certification. Toutefois, cette certification partielle ne garantit pas la compétence de tout l'équipage. Si les membres de l'équipage de cabine ne sont pas titulaires d'une licence, le dernier élément de l'équation de la sécurité, le personnel, reste vulnérable.

Si l'on exigeait au niveau international la certification de l'équipage de cabine, les autorités de l'aviation de chaque État seraient contraintes de réguler la délivrance et le renouvellement périodique de la licence d'équipage de cabine, avec l'obligation de suivre régulièrement des stages de formation.

L'ITF représente 600 000 travailleurs syndiqués dans le secteur aérien de 120 pays. Elle est le porte-parole de plus d'un million d'employés de l'aviation dans le monde. L'exploitation au quotidien des services de transport aérien dans des conditions de sécurité et sûreté, dans le monde entier, dépend du savoir-faire et de la motivation de ces travailleurs.

L'ITF a participé à la formulation et à la révision de la rédaction du manuel de formation de l'OACI pour les membres de l'équipage de cabine.

* Traduction fournie par l'ITF.

Les terribles actes terroristes de 2001 ont conduit à une crise sans précédent, creusant une brèche dans la confiance du public à l'égard de la sécurité et de la sûreté du transport aérien. Une aide financière d'urgence a été accordée aux transporteurs aériens pour résoudre leurs problèmes de trésorerie à court terme. Toutefois les effets à long terme, même s'il est difficile de les quantifier, risquent d'affaiblir la future croissance des services de transport aérien.

Il est crucial, pour assurer un développement harmonieux des services aériens, de redonner confiance au public en matière de sécurité et sûreté de l'aviation. Il faut garantir une chaîne sans faille de la sécurité et de la sûreté.

On constate, plus que jamais, une profonde mutation des fonctions des membres d'équipage mais cela n'est pas reflété dans la réglementation aérienne. Les fonctions commerciales de l'équipage ne relèvent pas de la réglementation mais il est regrettable que l'on occulte également les aspects qui pourraient avoir un impact sur la capacité des équipages à assumer leurs fonctions de sécurité et de sûreté.

Le rôle de l'équipage de cabine s'étend de plus en plus à la gestion de la sécurité en vol, notamment la gestion et le contrôle de la foule, le maintien de la sécurité pendant des opérations de routine, la gestion des incidents médicaux en vol et la réaction aux situations d'urgence qui n'impliquent pas une évacuation.

Les fonctions de l'équipage de cabine ont également été élargies du fait d'un certain nombre de changements systémiques dans l'industrie. On peut citer par exemple la réduction de la composition de l'équipage de conduite qui passe de trois à deux personnes, et la référence de plus en plus fréquente à des prescriptions basées sur les performances de l'équipage, au lieu de règlements clairement définis. Ces quelques exemples sont révélateurs du nouvel environnement dans lequel les membres de l'équipage de cabine doivent travailler.

Les récentes réglementations de sûreté imposent le verrouillage du poste de conduite pendant toute la durée du vol. Dans la plupart des cas, ce sont les membres de l'équipage de conduite qui sont les premiers exposés en cas d'attaque terroriste. Le récent exemple de l'explosif dans les chaussures a montré comment le terroriste avait été identifié et maîtrisé par les membres de l'équipage de cabine, confirmant leur rôle de «dernière ligne de défense».

Là où l'on a introduit des certificats d'aptitude, les membres de l'équipage de cabine sont reconnus comme des professionnels de la sécurité et de la sûreté. Cela leur permet de mieux asseoir leur autorité lorsqu'ils doivent exécuter une tâche critique pour la sécurité. Plus les agences gouvernementales nationales et internationales, les employeurs et les passagers seront conscients de cette autorité et plus les membres de l'équipage de cabine seront confortés dans ce rôle.

Beaucoup d'États membres délivrent déjà une licence à leurs équipages de cabine. C'est le cas sur la plupart des continents (par exemple aux États-Unis d'Amérique et dans plusieurs pays de l'Union européenne, en Argentine et au Chili pour l'Amérique latine et dans certains pays d'Afrique et d'Asie). Néanmoins, on n'est toujours pas parvenu à établir une démarche universelle pour la délivrance d'une licence aux équipages de cabine.

Pour remédier à cette situation, l'ITF estime que l'on devrait adopter des prescriptions internationales pour la délivrance des licences d'équipage de cabine.

Un tel programme doit reposer sur un critère élémentaire : la délivrance de ces licences ne doit rien coûter aux membres d'équipage. Même si l'introduction de licences va inévitablement être synonyme de coûts, ces dépenses seront minimales pour les autorités et transporteurs aériens si on les replace dans le contexte

des budgets d'État et des frais de fonctionnement des transporteurs. Il est évident que les avantages vont dépasser de loin l'inconvénient de ces coûts.

En l'absence de licence, si un membre d'équipage de cabine expérimenté change d'employeur, cette personne doit recommencer sa formation à zéro dans la nouvelle compagnie. Dans le cadre d'un système de licence, les membres d'équipage de cabine titulaires d'une licence pourraient assumer leurs fonctions englobant les aspects médicaux, la sécurité et la sûreté pour certains types d'aéronef, quel que soit le transporteur.

Les transporteurs aériens pourraient réaliser des économies en recrutant des professionnels expérimentés qui auraient uniquement besoin d'une formation initiale réduite au lieu de recevoir une formation complète. Ils pourraient voir immédiatement pour quel type d'aéronef le personnel est qualifié. La récente décision prise par les États-Unis d'exiger la délivrance de licences aux membres d'équipage, et la procédure adoptée par la FAA aux États-Unis pour appliquer cette prescription, montre qu'une telle démarche régulatrice n'est pas nécessairement onéreuse pour les exploitants ou le personnel.

Cela présenterait un autre atout pour les transporteurs aériens : un avantage concurrentiel car les passagers se sentiraient plus rassurés par leur comportement responsable pour garantir le professionnalisme de l'équipage de cabine en matière de sécurité et sûreté.

L'ITF est favorable à une norme de certification ou de licence standard pour les membres d'équipage, équivalente à celle appliquée aux membres de l'équipage de conduite et aux services de maintenance et de circulation aérienne. Cette norme devrait être déterminée par l'intermédiaire des SARP. Elle devrait respecter les deux principes déjà appliqués aux licences du personnel : le certificat ou la licence sont délivrés au personnel à titre individuel et sont délivrés par ou au nom de l'État.

Une telle disposition viendrait compléter toute prescription pour la certification des opérateurs aériens ou pour l'agrément des organismes de formation, en garantissant la compétence des individus et des institutions, comme c'est le cas pour les techniciens d'entretien, les pilotes et les contrôleurs de la circulation aérienne.

L'ITF est également convaincue que les informations contenues dans le manuel d'instruction de l'OACI pour la formation de l'équipage de cabine en matière de sécurité, et celles qui figurent dans d'autres ouvrages consultatifs comme ceux qui portent sur la sûreté de l'exploitation des aéronefs, doivent être renforcées pour définir une certaine uniformité mondiale, afin que l'équipage de cabine justifie d'un minimum de compétences.

Par ailleurs, l'ITF estime que cela pourrait être réalisé dans le cadre des prescriptions du type PANS (Procédures pour les services de navigation aérienne) qui spécifient les compétences minima de l'équipage de cabine et contiennent des informations techniques applicables dans le monde entier. Une telle démarche est sérieusement envisagée par l'OACI pour ce qui a trait aux prescriptions applicables à l'équipage de conduite. Nous pensons qu'une telle démarche serait tout aussi valide pour les compétences de l'équipage de cabine.

DÉCISION DE L'ASSEMBLÉE

L'ITF invite l'Assemblée à :

- a) introduire des normes fondamentales pour la délivrance d'une licence de membre d'équipage de cabine dans l'annexe 1;
- b) prier le Conseil et la Commission de navigation aérienne de définir un calendrier et une structure pour développer les prescriptions de type PANS pour les compétences de l'équipage de cabine;
- c) prier le Secrétaire général de passer en revue les lignes directrices pour la formation de l'équipage de cabine en matière de sécurité et sûreté et pour les opérations, à la lumière des commentaires qui figurent aux paragraphes a) et b) ci-dessus.

— FIN —