

La sécurité aérienne commence avec la sécurité au sol: Sécurité dans les secteurs liés à l'industrie aérospatiale

“Un accident d'aviation chaque semaine est à craindre en 2020.” C'est sous ce titre qu'un magazine allemand d'actualités faisait allusion à une déclaration du directeur de l'administration française de l'aviation civile. Les contrôles effectués par la Direction générale de l'aviation civile internationale (OACI) révèlent qu'une trentaine de pays manquent à leur obligation de contrôler les compagnies aériennes qu'ils ont agréées, comme cela leur est requis.

Plusieurs accidents qui ont eu lieu ces dernières années montrent qu'il est nécessaire d'attirer l'attention publique sur ce sujet particulièrement important. Le Comité directeur de l'industrie de la Fédération internationale des organisations de travailleurs de la métallurgie (FIOM) et son groupe de travail sur Airbus et Boeing se sont réunis les 20 et 21 octobre 2005 à Toulouse, France.

Cette réunion a permis d'examiner trois aspects de la sécurité portant sur cet important dossier qui présente un caractère d'urgence:

1. Pièces détachées non homologuées / États-Unis: Bogus parts

L'intense guerre des prix dans l'industrie aéronautique accroît la pression sur les compagnies aériennes pour réduire les dépenses d'entretien et de réparation. La tentation d'utiliser des “pièces détachées bon marché” est de plus en plus forte. Des enquêtes ont déjà fourni la preuve que ces “pièces détachées bon marché”, c.-à-d. des pièces et des composants qui ne répondent pas aux normes de qualité des constructeurs, et qui, en tant que tels, ne sont pas approuvés par eux, ont été utilisés dans un nombre considérable d'aéronefs. Ce type de pièces détachées se trouve même sur l'appareil “Air Force One” du président des États-Unis. Il y a quelques années, un réseau entier de revendeurs spécialisés dans la vente de composants non homologués a été démantelé en Italie.

Mais avec l'inobservation des copyrights et des droits de propriété industrielle, dont des entreprises chinoises, dans plusieurs secteurs industriels, sont de plus en plus blâmables depuis quelques années, il est à craindre qu'un nombre toujours plus grand d'entreprises chinoises n'approvisionne le marché des pièces détachées de l'aéronautique avec des copies de composants certifiés d'origine.

2. Révision générale et réparation

Le rapport de l'OACI (de même que d'autres organismes) montre que les contrôles de sécurité sont soit insuffisants, soit effectués avec incompetence ou inefficacité dans de nombreux pays. Le rapport révèle aussi la présence de grandes insuffisances à l'égard d'une multitude de normes différentes. Un contrôle de sécurité unique et obligatoire et des audits de la qualité manquent également. Les pratiques nationales sont théoriquement contrôlées par l'OACI et relèvent aussi de mécanismes nationaux obligatoires de contrôle, mais la grande question porte sur l'efficacité d'un tel contrôle.

3. Conditions requises pour la qualification du personnel chargé de l'entretien

Les compagnies aériennes délocalisent de plus en plus l'entretien et la réparation des aéronefs dans des pays à faible coût pour tirer parti des bas salaires en vigueur dans ces pays. Un grand sujet d'inquiétude concerne la qualification de ce personnel d'entretien et de réparation dans un grand nombre de ces pays, ce qui amène à se poser des questions sur une formation inadaptée et des compétences insuffisantes – comparables à d'autres pays. La complexité technique toujours plus grande et les contraintes de plus en plus fortes exigées du personnel d'entretien, amènent un regain d'inquiétude pour tout ce qui touche à l'entretien. La certification, l'inspection, et le contrôle de ces ateliers de réparation sont malheureusement insuffisants.

Revendications syndicales

Les personnes qui prirent part à la réunion de Toulouse ont approuvé les dispositions suivantes concernant les pièces détachées non homologuées ou fausses:

- Chaque pays doit établir un système de certification et d'inscription des négociants et des fournisseurs de pièces détachées et de composants d'aéronefs, et obliger les compagnies aériennes et les entreprises chargées de l'entretien et des réparations à n'utiliser que des pièces certifiées, approuvées par les avionneurs.
- Établir une procédure de certification des pièces nouvelles et des pièces détachées qui donne également aux PME la possibilité de participer.
- Contrôler la mise à la ferraille des aéronefs pour empêcher la mise sur le marché de pièces non homologuées.
- Appliquer un label de protection pour les pièces qui ont été approuvées.
- Améliorer la possibilité de localiser les certificats et les certifications des fabricants.
- Développer et appliquer des normes de sûreté de plus haut niveau dans tous les aspects de l'entretien, ainsi que pour la certification des pièces.

- Instituer et renforcer des sanctions contre les compagnies aériennes et les entreprises chargée de l'entretien et des réparations qui contreviennent aux normes de plus haut niveau.
 - Confier aux pays le soin de contrôler les ateliers d'entretien et de réparation en s'assurant que les normes de plus haut niveau et le personnel le plus qualifié sont utilisés à cette fin.
-

Ces principes doivent être soumis aux entités nationales/internationales responsables de la sécurité aérospatiale et aéronautique. Les principes précités, approuvés par les participant(e)s à cette réunion de la FIOM sur l'industrie aérospatiale, sont compris comme un additif et un complément aux travaux menés par d'autres fédérations syndicales internationales sur ces questions.