

Une info sécurité est un document diffusé largement par la DGAC, non assorti d'une obligation réglementaire dont le but est d'attirer l'attention de certains acteurs du secteur aérien sur un risque identifié.
 Cette info sécurité est disponible sur : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Info-securite-DGAC.html>

Opérateurs concernés	Exploitants d'avions équipés de portes de type III ou IV
Sujet	Présence et aptitude de passagers assis au niveau des portes de type III et IV
Objectif	S'assurer de la présence d'une personne apte à favoriser une évacuation en toute sécurité devant chaque porte de type III ou IV
Contexte	<p>Les normes de certification des avions de plus de 5700kg (CS-25) prennent en compte l'hypothèse que toutes les issues de secours disponibles puissent être rapidement mises en œuvre en cas d'évacuation d'urgence, ce qui suppose la présence d'un opérateur à proximité.</p> <p>Pour les portes de plain-pied telles que celles de type A, B, C, I ou II, ces opérateurs doivent nécessairement être des membres d'équipage de cabine correctement formés à cet effet.</p> <p>Par contre, pour celles de type III ou IV, il peut s'agir de passagers. Cependant, il s'avère que les politiques d'attribution des places retenues par les exploitants peuvent amener à laisser libres les rangées de sièges adjacents à ces issues.</p> <p>Le paragraphe CAT.OP.MPA.165 du règlement (UE) n°965/2012 (IR-OPS) demande de s'assurer que les passagers soient assis là où en cas d'évacuation d'urgence ils peuvent contribuer à l'évacuation et ne pas l'entraver. Dans cette perspective, il est recommandé que les exploitants s'assurent qu'un passager apte à ouvrir les issues de secours de type III ou IV en toute sécurité en cas de besoin soit, dans la mesure du possible, assis au droit de celles-ci. Ces sièges doivent être affectés à des passagers aptes à contribuer à l'évacuation en accord avec les AMC 1 et 2 associés au paragraphe CAT.OPS.MPA.165.</p> <p>Pour ces passagers, une information personnalisée devrait être fournie avant chaque vol et lors de la préparation d'une évacuation d'urgence.</p> <p>Cette information a pour objectif de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - rappeler qu'en cas d'évacuation, il doit lui-même ouvrir la porte <u>sur ordre de l'équipage</u>, - présenter la procédure de mise en œuvre de l'issue. Cette information devrait inclure la nécessité d'identifier au préalable les éventuels dangers extérieurs (feu, fumée...) empêchant l'utilisation de cette issue. <p>L'exemple de l'accident du Bombardier Canadair CL-600 survenu le 22 juin 2003 illustre bien cette nécessité : l'incendie qui s'était déclenché à l'extérieur s'est propagé à l'intérieur de la cabine suite à l'ouverture par l'un des passagers de l'issue de secours, sur sa propre décision, alors que les conditions extérieures ne permettaient pas son utilisation.</p> <p>Cette problématique ayant été identifiée par de nombreux pays européens, l'AESA a émis un Preliminary Regulatory Impact Assessment intitulé « Passenger seating and briefing » visant à compléter l'AMC1 du paragraphe IR-OPS CAT.OP.MPA.170.</p>
Actions recommandées	<p>En conséquence, la DGAC recommande aux exploitants d'avions équipés d'issues de secours de type III ou IV de définir des procédures permettant de s'assurer que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - pour chaque vol, un passager soit, dans la mesure du possible, assis au droit de chacune de ces issues. Ce passager doit répondre aux critères du paragraphe CAT.OPS.MPA.165 et des AMC associés ; - cette personne soit suffisamment sensibilisée sur les conditions devant l'amener à ouvrir ou non l'issue ainsi que les manipulations à effectuer ; - cette personne ait compris et accepte ce qui est attendu d'elle en cas d'évacuation d'urgence.
Annexe	Rapport du BEA de l'accident du Bombardier Canadair CL-600 survenu le 22 juin 2003 : http://www.bea.aero/docspa/2003/f-js030622/htm/f-js030622.html