

Suites données aux recommandations de sécurité

Incident survenu le 24 décembre 2008 sur l'aérodrome de Béziers (34) à l'ATR 42-500 immatriculé F-GPYL exploité par Airlinair

Début de roulage en présence d'un agent d'assistance dans la ZEC.

Rapport technique du BEA

Réception par la DGAC : 01 Décembre 2010

Recommandation 01

BEA (extrait)

Les enquêtes sur ces événements montrent que les seules relations bilatérales entre les exploitants d'aéronefs et les organismes fournissant l'assistance en escale ne garantissent pas l'homogénéité et la compréhension mutuelle des procédures relatives aux opérations d'assistance et des pratiques qui en découlent. L'hétérogénéité ainsi que les imprécisions observées, notamment en termes d'effectif et de positionnement du personnel, sont sources d'ambiguïtés qui affectent le niveau de sécurité de ces opérations. En conséquence, le BEA recommande que :

- 1) la DGAC poursuive la démarche engagée consistant à favoriser l'élaboration, par l'industrie, d'un référentiel de procédures et de pratiques standardisées en matière d'assistance en escale, d'en évaluer la pertinence en termes de sécurité et, le cas échéant d'en soutenir la mise en oeuvre ;
- 2) dans l'attente d'un tel référentiel, la DGAC s'assure de la pertinence, en termes de sécurité, des procédures des exploitants d'aéronefs et des organismes fournissant l'assistance en escale, ainsi que de leurs cohérences mutuelles.

Réponse de la DGAC

En réponse à la première partie de la recommandation, et comme précisé dans la partie analyse du rapport d'enquête, la DGAC est active pour soutenir l'élaboration d'un référentiel de procédures et de pratiques standardisées en matière de sécurité de l'assistance en escale. Elle suit notamment les travaux des groupes « Ground Safety » de l'ECAST et « Oversight Committee » de l'ISAGO. Elle participe également à l'élaboration de la future réglementation de l'AESA concernant les aérodromes, et notamment celle applicable sur les aires de trafic. Le projet ISAGO (IATA Safety Audit for Ground Operations), vise à mettre en place un processus de labellisation des organismes d'assistance en escale par les compagnies aériennes. L'objectif et l'avancement des travaux concernant le label ISAGO sont résumés ci-dessous :

Le programme ISAGO est basé sur le concept d'audits des sociétés d'assistance en escale. Ces audits sont menés par des auditeurs agréés par IATA et venant pour l'essentiel des compagnies aériennes et des organismes agréés pour la délivrance du label IOSA. Ces audits sont menés selon un référentiel de normes communes et de bonnes pratiques de la profession. Les buts de ce label affichés par IATA sont notamment :

- d'améliorer la sécurité des sous-traitants en escale et leur supervision.
- d'éliminer les audits redondants entre compagnies aériennes et société d'assistance en escale en mettant en place un label unique reconnu par toutes les compagnies,
- de réduire les coûts des sociétés d'assistance en escale en réduisant les risques d'accident,
- de diffuser les bonnes pratiques de la profession.

La labellisation ISAGO est valable 2 ans. A l'échéance, l'organisme doit de nouveau être audité. ISAGO propose de pouvoir passer à une fréquence de 4 ans au vu d'une « analyse de sécurité » de chaque assistant. Environ 80 assistants en escale auraient ainsi été audités en 2009.

Il convient de noter que les documents produits par le groupe ISAGO ne sont pas encore dans une version suffisamment stabilisée pour traiter tous les risques identifiés. Il a par exemple été constaté que dans sa version de janvier 2010, le manuel ISAGO ne contenait pas encore de référence sur les opérations de dégivrage/antigivrage. De plus, il a été précisé au groupe Ground Safety de l'ECAST que cette démarche devait évoluer avec la mise en place des SMS des compagnies aériennes et que les audits ISAGO tels qu'ils sont menés actuellement ne traitaient pas suffisamment la maîtrise et la réduction des risques liés à ces activités. La DGAC oeuvre au travers

de sa participation aux groupes « Ground Safety » de l'ECAST et « Oversight Committee » de l'ISAGO à ce que les représentants de l'IATA prennent en compte ces préoccupations dans l'évolution du référentiel et des méthodes de surveillance du programme ISAGO.

Du fait des nouvelles compétences de l'AESA, les travaux réglementaires sur ce sujet, s'ils s'avèrent nécessaires, seront lancés au sein de l'Agence pour les aéroports entrant dans le champ du règlement (CE) N° 216/2008. L'AESA a récemment consulté les parties intéressées sur la pertinence d'une réglementation de sécurité dans le champ de l'assistance en escale; la DGAC a soutenu cette orientation et sa mise en oeuvre de manière proportionnée au risque. Par ailleurs, l'AMC1 ARO.GEN.305 (b) (c) définit dans quelles conditions les audits d'organismes visant à répondre à des standards industriels sont pris en compte dans les programmes de surveillance. Il n'est pas encore établi que les audits ISAGO répondent à ces conditions.

La France conserve la compétence sur les aéroports n'entrant pas dans le champ du règlement (CE) N° 216/2008 et éventuellement par voie de dérogation sur les aéroports ne recevant pas plus de 10 000 passagers par an, ou ne recevant pas plus de 850 mouvements d'aéronefs liés à des opérations de fret chaque année. En vue d'avoir des règles harmonisées sur l'ensemble des aéroports français, la France adaptera alors les éventuelles règles de l'AESA pour les aéroports de sa compétence.

En réponse au second point de la recommandation, en attendant la mise en place d'un référentiel réglementaire applicable aux sociétés d'assistance en escale, ces dernières exercent leurs fonctions sous la seule surveillance technique des compagnies aériennes qui ont l'obligation, dans la réglementation européenne, de mettre en oeuvre un programme de surveillance de leurs sous-traitants.

La DSAC continue de s'assurer de la réalité de la surveillance des sous-traitants par les compagnies aériennes au cours des audits de leur système qualité et des audits « escales ». Toutefois, ces audits ne sauraient viser une vérification exhaustive de la pertinence en termes de sécurité, ni des procédures des organismes fournissant l'assistance en escale, ni de leur cohérence avec les procédures de la compagnie aérienne.

A propos de l'impact sur la sécurité des vols de l'assistance en escale, la DSAC a établi et diffusé une cartographie des risques spécifiques dans l'objectif de définir des recommandations de formation et de sensibilisation des assistants en escale et de leurs personnels.

Degré d'avancement (21 Octobre 2014)

