



## TRANSPORTS ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

### Suites données aux recommandations de sécurité

#### Accident survenu à un PNC de la compagnie Air France le 1er février 2005 sur l'aéroport d'Orly, Airbus A319-113 immatriculé F-GPMH (vol AF7481)

A l'arrivée du vol AF 7481, le débarquement des passagers s'effectue par l'arrière pour permettre le traitement d'un passager malade. Le retrait de l'escalier est effectué alors que la porte est encore ouverte. Une hôtesse tombe et est mortellement blessée.

##### Rapport d'enquête technique du BEA

Réception par la DGAC : 07 Septembre 2007

#### Recommandation 01

BEA (extrait)

Cet événement a fait apparaître que l'organisation du travail au sol pouvait bénéficier de l'application de concepts développés autour de la sécurité des vols. En conséquence, le BEA recommande que :  
la Direction Générale de l'Aviation Civile étudie l'opportunité de la mise en place d'un environnement réglementaire spécifique pour l'exploitation des matériels aéroportuaires.

#### Réponse de la DGAC

Une activité a été initiée par l'IATA, avec un objectif affiché d'amélioration de la sécurité des opérations au sol : il s'agit du projet ISAGO (IATA Safety Audit for Ground Operations), qui vise à mettre en place un processus de labellisation des organismes d'assistance en escale par les compagnies aériennes. La DGAC participe aux groupes de travail liés à ce projet.

L'objectif et l'avancement des travaux concernant le label ISAGO sont résumés ci-dessous :

En l'absence de réglementation technique internationale 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 EU OPS 1, de mettre en œuvre un programme de surveillance de leurs sous-traitants.

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 8 organismes agréés pour la délivrance du label IOSA (qui concernent les compagnies). 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 le niveau de 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.

Cependant le label ne pourra pas se substituer complètement aux audits des compagnies aériennes. Les questions d'interfaces devront toujours être suivies par les compagnies.

La DGAC considère que ce cadre est actuellement le plus approprié pour traiter ce type de problème. En tout état de cause, une éventuelle réglementation spécifique à l'assistance en escale devrait relever à terme de la compétence de l'AESA.

La DGAC n'envisage pas d'action complémentaire et le suivi de cette recommandation est clos.

#### Degré d'avancement ( 26 Avril 2012)

