



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 35 : Sécurité de l'aviation et normalisation de la navigation aérienne

CERTIFICATION DES SOCIÉTÉS QUI FOURNISSENT DES SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE

(Note présentée par la République dominicaine)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Une des priorités de la sécurité de l'aviation dans le monde est l'amélioration de la sécurité des pistes afin de réduire les risques rencontrés lors des phases de décollage et d'atterrissage et lors des manœuvres au sol.

Afin d'élever le niveau de sécurité, de réduire les incidents et d'éviter des blessures au personnel dans l'aire de manœuvre des aéroports, la République dominicaine estime que l'exigence de certification des prestataires de services d'assistance en escale doit être appliquée, en raison du nombre élevé d'événements relevés dans divers aéroports internationaux impliquant ces prestataires de services.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à recommander que des normes et pratiques recommandées (SARP) soient élaborées pour aider les États à régler les sociétés prestataires de services d'assistance en escale ;
- à demander au Secrétariat de rassembler des éléments indicatifs pour appuyer l'application de futures normes.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique <i>Sécurité</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Les activités mentionnées dans ce document peuvent être menées dans la limite des fonds disponibles au budget ordinaire.
<i>Références :</i>	Doc 10004, <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde 2014-2016</i>

¹ Version espagnole fournie par la République dominicaine.

1. INTRODUCTION

1.1 Une des priorités de l'aviation dans le monde est l'amélioration de la sécurité des pistes en vue de réduire les risques rencontrés lors des phases de décollage et d'atterrissage et lors des manœuvres au sol.

1.2 Une analyse statistique des incidents au sol en République dominicaine a révélé qu'un grand nombre d'incidents étaient liés aux sociétés prestataires de services d'assistance en escale et que certains de ces incidents avaient entraîné des annulations de vols, des dommages structurels aux appareils et des blessures au personnel.

1.3 Les dommages causés aux appareils et les blessures subies par le personnel ont coûté des centaines de milliers de dollars, et des centaines d'heures de travail ont été perdues en République dominicaine seulement. Extrapolés aux opérations à l'échelle mondiale, les coûts se chiffrent sans nul doute à des milliards de dollars, et des milliers d'heures de travail sont perdues chaque année.

1.4 Outre les pertes matérielles qu'ils causent, ces incidents ont un impact direct sur la sécurité, d'où la nécessité de prendre à temps des mesures correctives avant qu'ils n'entraînent des pertes encore plus importantes et irréparables.

2. DISCUSSION

2.1 Dans une étude détaillée des incidents enregistrés en République dominicaine et impliquant des prestataires de services d'assistance en escale, des modèles et des causes récurrents ont été identifiés, ce qui a permis de mettre en exergue les facteurs contributifs suivants : manque de formation adéquate du personnel ; carences dans la mise en œuvre de programmes de contrôle de l'usage de substances psychotropes ; et rotation élevée du personnel des prestataires.

2.2 Pour répondre à cet état de fait, l'Institut dominicain de l'aviation civile, autorité de l'aviation civile (ACC) de la République dominicaine, a décidé de publier une réglementation définissant les règles concernant la prestation de services d'assistance en escale et les conditions à remplir pour obtenir la certification comme agent d'assistance en escale. La réglementation a été publiée en décembre 2014 et a été bien reçue par les sociétés fournissant ce type de services. À ce jour, tous les prestataires sont engagés dans le processus de certification.

2.3 En réglementant ces services, il est important de garder à l'esprit qu'ils peuvent être fournis de multiples façons : par l'État, par l'exploitant d'aéroport, par l'exploitant de la compagnie aérienne, ou par des sociétés spécialisées qui fournissent exclusivement ces services.

2.4 Dans le cas du service de ravitaillement en carburant, par exemple ces sociétés sont autorisées dans certains États par des organismes publics autres que l'ACC, mais comme elles interviennent dans les aéroports, elles doivent être réglementées pour des raisons de sécurité.

2.5 Un autre facteur à prendre en considération est la probabilité qu'un grand nombre de sociétés interviennent simultanément sur les appareils au sol. Une société peut être en train de faire du ravitaillement, alors qu'une autre assure le service commissariat et traiteur et qu'une autre fait le nettoyage à bord et s'occupe des eaux usées et de l'eau potable, et qu'une autre encore charge et décharge le fret et les bagages. L'autorité doit donc s'assurer qu'il existe une coordination adéquate entre les

prestataires qui interviennent pour fournir des services d'assistance en escale, étant donné les effets potentiels de ces interactions sur la sécurité.

3. CONCLUSION

3.1 Si la République dominicaine a déjà introduit cette exigence au niveau national et adopté la Règlementation de l'aviation dominicaine, qui définit les règles de certification et les conditions à remplir par les prestataires de services, elle considère que l'Organisation de l'aviation civile internationale doit, dans le cadre de sa stratégie d'amélioration des niveaux de sécurité et d'efficacité des opérations aériennes internationales, définir une série d'exigences au niveau mondial comme une norme qui doit orienter et soutenir les autres États membres dans la formulation et la mise en œuvre de ces exigences dans leur réglementation nationale.

— FIN —