

DANGER GRAVE ET IMMINENT

Le vol AF562 du 15 août 2012 programmé entre CDG et BEY partis à 16h49 locale avec 174 PAX et 11 PEQ, a finalement atterri à DAM, Syrie, pays en guerre. Il s'agit d'un incident d'exploitation grave.

Cette escale a été fermée par la compagnie pour des raisons impérieuses et évidentes de Sûreté et de sécurité.

A cette occasion la vie des occupants (PAX et PEQ) a été mise en danger.

Les pilotes ont reçus de la part du CCO (Centre de Contrôle Opérationnel) un message ACARS qui les ont conduit à prendre des décisions opérationnelles dont les conséquences ont été la mise en danger des occupants.

En effet au cours de l'approche l'équipage a reçu du CCO le message suivant :

« ATTN CDB AF562, BONSOIR, SUITE SITUATION SURETE PREOCCUPANTE A BEY VOUS DEMANDONS DE DEROUTER IMMEDIATEMENT VERS LE SUD. ESCALE PREFERENTIELLE AMM ET CAI EN 2EME CHOIX. AMM EST INFORME DE VOTRE PROBLEME TECHNIQUE. RAPPELEZ NOUS UNE FOIS AU SOL. TKS.JM STADNICKI »

En cas d'événements imprévus, il est prévu au référentiel que le CCO donne aux équipages les informations pertinentes leurs permettant de prendre des décisions éclairées.

« GENOPS 01.02.02 MISSION DU DISPATCH

Le DISPATCH est l'entité traitant au sein du CCO la préparation, le suivi et l'assistance des vols...

...Le DISPATCH assiste le PNT en lui fournissant des informations opérationnelles dans un but d'aide à la décision... »

« GENOPS 01.02.02 RESPONSABILITES CCO ET CDB

...Le CDB, ...est seul responsable de l'exécution de la mission. A ce titre, il assume l'ensemble des décisions concernant le départ, la poursuite et l'interruption d'un vol donné. »

Le message, ci-dessus rappelé, enfreint gravement cette logique.

En effet le message en question ne décrit absolument rien des dangers supposés et il ne donne pas au chef de la mission les éléments tangibles en possession du CCO, pour l'aider à décider en toute connaissance de cause. Au contraire, il impose un choix d'itinéraire qui a amené l'équipage à supposer que les options opérationnelles (dégagement LCA) les plus sûres n'étaient pas réalisables. Ainsi, le terme « vous demandons » est en contradiction complète avec la politique décrite dans le GENOPS qui affirme bien qu'en toute circonstance le Chef de la mission est le CDB.

Le terme « immédiatement » est un terme générateur de stress, totalement inapproprié car utilisé par l'ATC dans des circonstances très exceptionnelles qui imposent un changement de direction sans analyse immédiate. Le terme « vers le SUD » sans autres explications coupe l'équipage de

DANGER GRAVE ET IMMINENT

l'essentiel de ses options opérationnelles (dégagement LCA survolé peu de temps auparavant). Le choix imposé par le CCO, AMM ou CAI, 2 terrains inaccessibles étant donné le carburant embarqué au départ de CDG et les conditions opérationnelles du jour connues du CCO a mis l'équipage dans une impasse opérationnelle critique.

A la lumière de cet incident opérationnel grave, il apparaît que les méthodes et process du CCO sont susceptibles de replacer d'autres avions en situation de Danger Grave et Imminent ainsi que tous les occupants, en particuliers les pilotes.

Au final, cet évènement révèle une très grande méconnaissance du métier de pilote de ligne par le CCO.

Le comite constate que la compagnie n'a pas annoncé le retrait de la permanence opérationnelle des agents impliqués dans cet incident ni modifié l'organisation et les processus de fonctionnement du CCO ce qui met gravement en danger la nécessaire confiance qui doit lier les pilotes et leur centre de contrôle opérationnel. Le Comité note également que le CDB émet une dizaine de recommandations peu prises en compte à ce jour.

Par conséquent les représentants signataires du **CHSCT-Pilotes** alertent l'entreprise de l'existence d'un danger grave et imminent.