



ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 46 : Autres questions à examiner par la Commission technique

GRANDS PRINCIPES RÉGISSANT L'INSPECTION D'AÉRONEFS RUSSES ET ÉTRANGERS DANS LA FÉDÉRATION DE RUSSIE

(Note présentée par la Fédération de Russie)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note contient des informations sur les conditions permettant de réaliser, dans la Fédération de Russie, des inspections de sécurité des vols sur des aéronefs russes ou exploités par des étrangers.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à prendre ces informations en considération.

| | |
|---------------------------------|---|
| <i>Objectifs stratégiques :</i> | La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique A. |
| <i>Incidences financières :</i> | Sans objet. |
| <i>Références :</i> | Doc 8335, <i>Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation</i> |

1. INTRODUCTION

1.1 En 1996, la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) a commencé à mettre en œuvre le programme d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers (SAFA) régissant les inspections sur les aires de trafic des aéronefs étrangers qui atterrissent aux aéroports internationaux de ses États membres.

1.2 Malgré de nombreuses similitudes, les inspections sur les aires de trafic réalisées par les États membres de la CEAC et celles effectuées dans la Fédération de Russie présentaient des différences majeures. Pour éliminer ces différences, en 2006, la Fédération de Russie a adopté des règles spéciales définissant la façon d'inspecter les aéronefs de l'aviation civile dans les aéroports.

¹ Original : russe

1.3 Au cours du premier semestre de 2010, on a dénombré 17 171 inspections d'aéronefs sur les aires de trafic dans la Fédération de Russie, dont 1 689 sur des appareils étrangers. Ces inspections ont donné lieu à 6 700 rapports d'observations visant les équipages et l'état des aéronefs.

1.4 Le 11 septembre 2009, la Fédération de Russie a adopté des principes régissant l'inspection des aéronefs conformes à ceux figurant dans le *Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation* (Doc 8335) (5^e édition, 2010).

2. PROCÉDURES D'INSPECTION DES AÉRONEFS

2.1 L'Agence fédérale du transport aérien (Rosaviatsia) a défini les procédures d'inspection des aéronefs et d'utilisation des résultats de ces inspections. Ces procédures établissent :

- a) le formulaire d'inspection des aéronefs de ligne russes et étrangers ;
- b) le formulaire de rapport d'inspection sur l'aire de trafic, et précisent comment le remplir ;
- c) le formulaire de rapport d'inspection de la charge commerciale ;
- d) la classification des mesures à prendre à la lumière des catégories d'infractions relevées durant les inspections de l'aéronef ;
- e) comment calculer le facteur de risque en tenant compte des infractions observées lors des inspections de l'aéronef et des mesures appliquées pour y remédier.

2.2. Tout aéronef civil, qu'il soit russe ou étranger, se trouvant dans n'importe quel aéroport de la Fédération de Russie, peut faire l'objet d'une inspection sur l'aire de trafic pour vérifier sa sécurité d'exploitation. L'inspection est conforme au principe de non-discrimination en vertu duquel les inspections sur les aires de trafic doivent se faire autant sur des aéronefs russes qu'étrangers.

2.3 L'inspection porte essentiellement sur les documents des membres de l'équipage, l'état de l'aéronef, la présence et l'état de l'équipement de cabine obligatoire, la charge commerciale ainsi que les documents d'aéronef et de vol. Les principaux documents de référence pour effectuer les inspections des aéronefs de ligne étrangers sont l'Annexe 1 – *Licences du personnel*, l'Annexe 6 – *Exploitation technique des aéronefs* et l'Annexe 8 – *Navigabilité des aéronefs* à la Convention de Chicago. En ce qui concerne les appareils russes, les inspections sont conformes non seulement aux spécifications des Annexes à la Convention de Chicago, mais aussi à celles de la documentation réglementaire et technique régissant l'aviation civile dans la Fédération de Russie.

2.4 Les inspections sont réalisées par des inspecteurs spécialement formés des bureaux régionaux de Rosaviatsia. L'administration chargée de l'inspection de la sécurité des vols est la principale direction de coordination de Rosaviatsia qui s'occupe de l'organisation des inspections sur les aires de trafic ainsi que de la synthèse, de l'analyse et de l'utilisation des résultats de ces inspections.

2.5 Le trafic aérien dans les aéroports russes dépasse de beaucoup la capacité d'inspection, ce qui signifie que les inspections sur les aires de trafic se font soit de manière aléatoire, soit selon certains principes directeurs. La décision d'inspecter un aéronef est fondée sur les critères suivants :

- a) l'État où est enregistré l'exploitant ;
- b) le type d'aéronef ;
- c) le type de transport (régulier, affrété, de passagers, de fret, etc.) ;
- d) l'identité de l'exploitant ;
- e) les caractéristiques d'immatriculation ou de conception de certains aéronefs ;
- f) la charge commerciale de l'aéronef.

2.6 Pour effectuer des inspections d'aéronefs russes et étrangers sur les aires de trafic des zones contrôlées des aéroports internationaux de la Fédération de Russie, on a mis au point une procédure spéciale visant l'interaction entre Rosaviatsia, les douanes et les services frontaliers. Cette procédure donne aux inspecteurs de Rosaviatsia libre accès à ces aéronefs.

2.7 Les inspecteurs de Rosaviatsia ne peuvent toutefois monter à bord d'un aéronef ni faire une inspection sans s'être préalablement identifiés auprès du commandant de bord ou du représentant de l'exploitant. S'il n'y a pas de représentant de l'exploitant, de membres de l'équipage de conduite ou de cabine, d'employés d'entretien ou de membres du personnel technique de l'exploitant à bord ou à proximité de l'aéronef, l'inspection sur l'aire de trafic n'est pas effectuée.

2.8 Pour inspecter des aéronefs étrangers sur les aires de trafic, les inspecteurs de Rosaviatsia sont autorisés à faire appel à des experts venant d'organisations et de compagnies d'aviation de la Fédération de Russie et parlant anglais couramment. En outre, il est recommandé aux inspecteurs d'utiliser des appareils photos et vidéos pour documenter les cas d'infraction aux règles de chargement.

3. UTILISATION DES RÉSULTATS DES INSPECTIONS SUR LES AIRES DE TRAFIC

3.1 Pour chacun des éléments de l'inspection, on a établi trois catégories d'anomalies en fonction de leur incidence sur la sécurité des vols :

- a) Anomalies de catégorie 1 : anomalies mineures n'ayant aucune incidence notable sur le bon déroulement des vols ;
- b) Anomalies de catégorie 2 : anomalies ayant une incidence marquée sur la sécurité des vols ;
- c) Anomalies de catégorie 3 : anomalies ayant une incidence irrémédiable sur la sécurité des vols, des passagers ou du fret.

3.2 Les mesures correctives à prendre sont déterminées à la lumière des anomalies relevées.

3.2.1 Étant donné que les anomalies de catégorie 1 n'ont qu'une incidence minimale sur la sécurité d'utilisation d'un aéronef, les inspecteurs de Rosaviatsia se contenteront d'avertir de vive voix le commandant de l'aéronef ou de donner à ce dernier une copie du rapport d'inspection.

3.2.2 Les mesures requises suite à l'observation d'anomalies de catégorie 2 sont de plusieurs types :

- a) mesures de type 1 : communiquer l'information au commandant de l'aéronef ;
- b) mesures de type 2 : envoyer aux bureaux régionaux de Rosaviatsia le rapport de d'inspection sur l'aire de trafic, à l'attention de l'autorité compétente de l'État de l'exploitant de l'aéronef et de l'administration chargée de l'inspection de la sécurité des vols.

3.2.3 Les mesures à prendre en cas d'anomalies de catégorie 3 peuvent varier et dépendent des répercussions réelles sur la sécurité des vols. En voici quelques exemples :

- a) certaines contraintes sont imposées à l'exploitant de l'aéronef ;
- b) l'application de mesures correctives (destinées à éliminer les défauts relevés). Si les correctifs ne peuvent être apportés qu'au moment de l'entretien technique à la base, on exigera que le vol vers la base se fasse sans charge commerciale ;
- c) l'immobilisation de l'aéronef à l'aéroport où a eu lieu l'inspection ;
- d) la suspension ou le retrait du permis de voler sur le territoire de la Fédération de Russie.

3.2.4 L'interdiction de vol s'applique lorsque le commandant d'un aéronef ne reconnaît pas les anomalies de catégorie 3 relevées ou ne prend pas de dispositions pour y remédier.

3.3 Si d'importants problèmes sont relevés pendant l'inspection d'un aéronef, l'information est communiquée sans délai à l'administration chargée de la sécurité des vols pour que des correctifs soient appliqués, non seulement sur l'appareil inspecté, mais aussi sur tous les aéronefs susceptibles de ne pas satisfaire aux normes généralement admises.

3.4 Tous les mois, on calcule le facteur de risque moyen pour les transporteurs aériens russes, lequel tient compte également des résultats des inspections des aéronefs russes dans des aéroports étrangers. Lorsque le facteur de risque est en moyenne de 2,0 ou supérieur, il faut resserrer les contrôles auprès de l'exploitant. Quand ce facteur tourne autour de 2,5 ou le dépasse, on envisage d'appliquer des mesures préventives et d'imposer par exemple à l'exploitant de l'aéronef : des limitations quant aux zones de vol, des restrictions applicables aux vols sur certains types d'aéronefs, ainsi que des inspections ponctuelles des installations de la base en se concentrant sur l'assurance de la sécurité des vols.

3.5 Quant aux compagnies aériennes étrangères, l'Agence fédérale du transport aérien russe n'a pas pour pratique d'interdire les vols sur le territoire de la Fédération de Russie lorsque la qualification du transporteur descend sous le seuil établi. L'Agence considère que cette mesure est extrême et que tout abaissement de la qualification doit d'abord être soigneusement analysé afin de prévenir toute erreur grossière, puisque les critères qu'emploient les inspecteurs peuvent être subjectifs.

3.6 En revanche, si les observations crédibles d'inspecteurs sont rejetées ou qu'un exploitant contrevient régulièrement aux règles de sécurité des vols dans la Fédération de Russie, l'Agence fédérale du transport aérien russe se réserve le droit de prendre les mesures qui s'imposent pour limiter les vols, sur le territoire national, des compagnies fautives, sans attendre que leur qualification soit abaissée

jusqu'à un certain niveau. La Fédération de Russie prendra ce genre de décisions en collaboration avec les États visés et ce dans le respect de toutes les dispositions de la Convention de Chicago.

3.7 Depuis le 1^{er} juin 2010, l'administration chargée de la sécurité des vols expérimente un système pour effectuer une analyse exhaustive des résultats d'inspections sur des aéronefs russes et étrangers. Ce système vise à fournir rapidement des informations complètes et fiables et à tenir à jour une base de données unique contenant les résultats d'inspections sur des aéronefs d'exploitants russes et étrangers. Le système a été distribué à tous les bureaux régionaux de Rosaviatsia.

4. CONCLUSIONS

4.1 Le système russe (conforme aux dispositions du Doc 8335), qui permet d'inspecter des aéronefs pour évaluer leur sécurité et de procéder à une analyse intégrée des résultats des inspections, est constamment utilisé dans la pratique. On pourrait se fonder sur l'expérience acquise pour étendre son utilisation à l'échelle nationale, régionale ou mondiale, dans l'aviation civile internationale.