



ASSEMBLÉE — 38^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 29 : Sécurité de l'aviation — Surveillance et analyse

INITIATIVE EUROPÉENNE DE SÉCURITÉ STRATÉGIQUE

(Note présentée par la Lituanie au nom de l'Union européenne, de ses États membres¹ et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile², et par EUROCONTROL)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'Initiative européenne de sécurité stratégique (ESSI), qui a été lancée en 2006, est aujourd'hui à maturité. Il s'agit d'un partenariat pour la sécurité volontaire et financé par le secteur privé qui vise à poursuivre l'amélioration de la sécurité en Europe et pour les citoyens européens partout dans le monde. Facilitée et administrée par l'Agence européenne de sécurité aérienne (AESA) mais ne lui appartenant pas, l'ESSI réunit les administrations européennes de l'aviation et le secteur aéronautique ainsi que des partenaires internationaux tels que l'OACI et la FAA, et elle est gérée depuis 2010 en conformité avec les spécifications de la norme ISO 9001:2008. L'ESSI contribue à la mise au point et à l'application du Plan européen de sécurité de l'aviation, et elle a publié plusieurs documents sur la gestion et la promotion de la sécurité.

1. INTRODUCTION

1.1 L'Initiative européenne de sécurité stratégique (ESSI)³ a été lancée en 2006 par l'AESA pour succéder à l'Initiative conjointe de sécurité de l'aviation des Autorités conjointes de l'aviation. Sa création a été décrite dans la note WP/195 présentée à la 36^e session de l'Assemblée de l'OACI, et son évolution a fait l'objet de la note WP/198 présentée à la session suivante de l'Assemblée, en 2010. La présente note d'information se concentre sur les activités et les réalisations de l'ESSI au cours des trois dernières années.

1.2 Depuis sa création, l'ESSI a redéfini et dynamisé les efforts coopératifs européens en matière de sécurité, avec un nouvel objectif, une nouvelle approche du partenariat réglementateur-secteur de l'aviation et un nouveau mode de fonctionnement. Aujourd'hui à maturité, l'ESSI est un partenariat pour la sécurité volontaire et financé par le secteur privé qui vise à poursuivre l'amélioration de la sécurité en Europe et pour les citoyens européens, partout dans le monde. L'ESSI est facilitée par l'AESA mais elle ne lui appartient pas.

¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Croatie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède.

² Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, l'ex-République yougoslave de Macédoine, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

³ <http://www.easa.eu.int/essi/>

Ses participants proviennent des États membres de l'AESA et de la CEAC, et elle réunit les autorités et le secteur de l'aviation européens ainsi que des partenaires internationaux tels que l'OACI et la FAA des États-Unis. Plus de 150 organisations civiles et militaires participent actuellement aux activités de l'ESSI ; les participants proviennent essentiellement du secteur civil.

1.3 L'ESSI a maintenu et développé plus avant sa coopération avec l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST) des États-Unis et avec d'importantes autres initiatives mondiales telles que l'Équipe internationale pour la sécurité des hélicoptères (IHST) et le Comité directeur conjoint de l'aviation générale (GA JSC) des États-Unis, ainsi qu'avec l'OACI, dans le cadre à la fois du Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP) et du Groupe régional de sécurité de l'aviation – Europe (RASG-EUR).

1.4 Administrée par l'AESA, l'ESSI est gérée depuis 2010 en conformité avec les spécifications ISO 9001:2008.

1.5 L'ESSI continue d'être composée de trois éléments : l'Équipe européenne pour la sécurité de l'aviation commerciale (ECAST), l'Équipe européenne pour la sécurité des hélicoptères (EHEST) et l'Équipe européenne pour la sécurité de l'aviation générale (EGAST). Elle contribue à la mise au point et à l'application du Plan européen de sécurité de l'aviation, et elle a publié plusieurs documents sur la gestion et la promotion de la sécurité.

2. L'ÉQUIPE EUROPÉENNE POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION COMMERCIALE

2.1 L'ECAST⁴ est la composante transport aérien commercial (CAT) par aéronefs à voilure fixe de l'ESSI. Co-présidée par l'AESA et l'IATA, elle regroupe plus de 75 organisations et coopère avec les programmes CAST des États-Unis et COSCAP de l'OACI ainsi qu'avec l'EUR-RASG. Ses activités portent essentiellement sur des analyses de la sécurité, les systèmes de gestion de la sécurité (SGS) et la culture de la sécurité, la sécurité des pistes, la sécurité au sol, la surveillance des données de vol (FDM) et l'avenir de la sécurité.

2.2 L'ECAST a recensé les meilleures pratiques relatives à l'organisation des SGS et elle a publié des orientations sur l'évaluation de la culture de la sécurité, la détermination des dangers et la gestion des risques. Le Groupe de travail sur des solutions de gestion des risques pour les compagnies aériennes, une équipe associée à l'ECAST, a publié une méthode novatrice d'évaluation des risques opérationnels (appelée ARMS) à l'intention des compagnies aériennes et d'autres organisations de l'aviation. L'évaluation des risques est l'un des aspects les plus difficiles de la gestion des risques.

2.3 L'ECAST a parrainé la deuxième édition du *Plan d'action européen pour la prévention des incursions sur pistes*, publiée par EUROCONTROL. Un grand nombre de parties prenantes d'Europe et du monde entier s'attaquent aussi aux sorties de piste ; la première édition du *Plan d'action européen pour la prévention des sorties de piste* a été publiée en janvier 2013. Ce document a été rédigé par un groupe de travail dirigé par EUROCONTROL avec l'appui de l'ECAST.

2.4 L'ECAST a aussi établi un Groupe de travail sur la sécurité au sol, qui a produit entre autres une proposition relative à un programme de formation sur la sécurité au sol, une recherche sur les facteurs humains dans la sécurité de l'aire de trafic et un programme de formation sur les ressources sur l'aire de trafic et des éléments de cours. Le groupe de travail a aussi contribué à la première édition du manuel des opérations au sol de l'IATA, publié en 2012, et il encourage l'utilisation de la famille suivante de produits de l'IATA : la

⁴ <http://www.easa.eu.int/essi.ecast>

manuel de services d'escale, le programme d'audit de la sécurité des opérations au sol (ISAGO), le manuel des opérations au sol et la base de données sur les dommages au sol.

2.5 Le Forum FDM des exploitants européens est une initiative volontaire créée sous l'égide de l'ECAST. Il a pour objet d'aider les exploitants à mettre en œuvre un programme FDM et à tirer des avantages, sur le plan de la sécurité, de l'échange des meilleures pratiques en la matière. La participation au Forum a été élargie aux associations d'exploitants aériens européens et non européens, aux associations de membres d'équipages de conduite, aux avionneurs, à des organismes de recherche et d'enseignement et à des organismes de réglementation de l'aviation. En 2012 et 2013, le Forum a organisé à Cologne deux conférences qui ont été couronnées de succès.

2.6 L'AESA a coopéré avec l'équipe sur la sécurité future de l'aviation, un groupe associé à la fois à l'ECAST à la CAST des États-Unis, sur la question de l'avenir de la sécurité (traiter aujourd'hui les risques de demain). En 2012, une équipe de projet menée par l'AESA a publié une méthodologie pour l'évaluation des risques futurs, en tant que produit de la section Problèmes émergents du plan européen pour la sécurité de l'aviation⁵.

3. L'ÉQUIPE EUROPÉENNE POUR LA SÉCURITÉ DES HÉLICOPTÈRES (EHEST)

3.1 L'EHEST⁶ est l'équipe de l'ESSI qui s'occupe des hélicoptères et la branche européenne de l'Équipe internationale pour la sécurité des hélicoptères (EHEST). Elle joue un rôle essentiel dans le développement de la section hélicoptères du Plan européen pour la sécurité de l'aviation.

3.2 Le taux mondial d'accidents des hélicoptères civils est encore de loin supérieur à celui des aéronefs à voilure fixe. Bien que les renseignements fassent défaut pour certaines régions ou certains types d'opérations, ce taux peut être estimé à 0,80 par 100 000 heures de vol.

3.3 L'IHST a été créée en 2006 aux États-Unis, et son objectif de parvenir à réduire de 80 % d'ici 2016 le taux d'accident des vols civils et militaires. L'EHEST a été créée à la fin de 2006 pour s'attaquer aux particularités de la sécurité de l'exploitation d'hélicoptères en Europe. Elle réunit des constructeurs d'hélicoptères et de pièces, des exploitants, des organismes de réglementation, des associations et de pilotes d'hélicoptères, des établissements de recherche, des commissions d'enquête sur les accidents et un certain nombre d'exploitants militaires, qui proviennent de partout en Europe. Co-présidée par l'AESA, le Comité des exploitants d'hélicoptères européens (EHOC) et Eurocopter, l'EHEST regroupe une cinquantaine d'organisations et a pour tâche de s'occuper d'un vaste éventail d'opérations d'hélicoptères, du transport aérien commercial jusqu'aux opérations spécialisées (travail aérien), l'aviation générale et les activités de formation en vol.

3.4 L'EHEST comprend une équipe d'analyse (l'Équipe européenne d'analyse de la sécurité des hélicoptères), une équipe de mise en œuvre de la sécurité des hélicoptères organisée en différentes sous équipes spécialisées dans les domaines de la formation, des systèmes et activités de gestion de la sécurité, de la technologie, de la maintenance et de la réglementation, ainsi qu'une équipe de communications. Elle a publié en 2010 un rapport analytique portant sur 311 accidents d'hélicoptères qui se sont produits en Europe entre 2000 et 2005, rapport sur la base duquel cinq sous équipes de mise en œuvre ont été instituées pour s'occuper de ces divers domaines.

3.5 Les produits de l'EHEST comprennent une trousse d'outils de gestion de la sécurité basée sur les règles de mise en œuvre OPS européennes et le moyen acceptable de conformité sur les systèmes de

⁵ <http://www.easa.eu.int/sms>

⁶ <http://www.easa.eu.int/essi/ehest>

gestion publiés en 2012, et plusieurs feuillets et vidéos sur des sujets de sécurité hautement prioritaires (perte de contrôle en conditions de visibilité dégradée, état de vortex, perte d'efficacité du rotor de queue, basculement statique et dynamique, évaluation des risques avant le vol, qualités de pilote d'hélicoptère, aires d'atterrissage hors terrain d'aviation, prise de décision par le pilote, évaluation des risques pendant la formation, autorotation pendant la formation, gestion des passagers, etc.). L'EHEST a aussi publié une trousse d'outils pour la maintenance en coopération avec l'IHST, et elle élabore actuellement un manuel d'instructeur de membres d'équipage de conduite.

4. ÉQUIPE EUROPÉENNE POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION GÉNÉRALE (EGAST)

4.1 Créée à la fin de 2007, l'EGAST⁷ est la troisième équipe de l'ESSI, et elle s'occupe de l'aviation générale à voilure fixe. En Europe, comme dans d'autres régions du monde, il s'agit d'une communauté dispersée ; en fait partie l'aviation sportive et de loisir, un secteur aux multiples activités : vol propulsé, aérostats et planeurs, autres activités de création plus récente telles que le surf aérien, les vols en ultra léger motorisé et les parapentes.

4.2 S'appuyant sur des mesures existantes prises au niveau national ou par des constructeurs, organisations et associations de l'aviation générale, l'EGAST est co-présidée par l'AASA, le European Air Show Council (EAC) et le European Council for General Aviation Support (ECOGAS). Elle regroupe plus de 50 organisations et collabore à l'échelle internationale avec le Comité directeur conjoint de l'aviation générale co-présidé par la FAA, et avec la Fondation pour la sécurité aérienne de l'Association de pilotes et de propriétaires d'avions (AOPA).

4.3 L'objectif de l'EGAST est d'améliorer plus avant la sécurité de l'aviation générale par la promotion de la sécurité, l'éducation et l'échange de bonnes pratiques. Elle est organisée autour de quatre activités : analyse de données au niveau européen, promotion de la sécurité, interface avec la recherche et communications.

4.4 L'EGAST crée, développe et partage des feuillets et des vidéos sur la sécurité, qui traitent de la conscience des risques et de l'amélioration de la prise de décisions pour les pilotes de l'aviation générale et la collectivité de l'aviation générale européenne. Ses publications récentes comprennent entre autres des vidéos sur la perte de contrôle, l'erreur humaine et l'utilisation des parachutes, et elle a publié des feuillets sur l'évitement des collisions, la prise de décisions par les pilotes et l'anticipation des conditions météorologiques, la navigation en conditions VFR de jour à l'aide de technologies de pointe et la perte de contrôle suite à un décrochage/une vrille. De plus, du matériel de promotion de la sécurité (dont des affiches) produit par les administrations nationales européennes de l'aviation et les associations de l'aviation générale est disponible sur le site web de l'EGAST.

5. CONCLUSION

5.1 L'Assemblée est invitée à prendre note de l'évolution de l'Initiative européenne de sécurité stratégique.

⁷ <http://www.easa.eu.int/essi/egast>