



CONFÉRENCE DES DIRECTEURS GÉNÉRAUX DE L'AVIATION CIVILE SUR UNE STRATÉGIE MONDIALE POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION

Montréal, 20 – 22 mars 2006

Thème 2 : Renforcement de la sécurité de l'aviation

Sujet 2.1 Transparence et partage des informations sur la sécurité

Sujet 2.5 Renforcement de la supervision de la sécurité

RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION

(Note présentée par l'Ukraine)

SOMMAIRE

Bien qu'il y ait eu améliorations significatives dans la sécurité de l'aviation civile internationale, l'analyse des accidents survenus dans plusieurs parties du monde révèle l'insuffisance de l'interaction entre les états de conception et les états d'immatriculation des aéronefs en matière de maintien de la navigabilité. L'OACI et les états contractants sont invités à prendre les dispositions appropriées pour assurer l'échange obligatoire de renseignements relatifs à la sécurité, notamment dans les situations de transfert de responsabilités à des organismes régionaux et d'assurer un contrôle effectif pour le maintien de la navigabilité et l'exploitation des aéronefs immatriculés dans leurs territoires.

La suite proposée à la Conférence figure au paragraphe 4.

1. INTRODUCTION

1.1 L'analyse d'une série d'accidents impliquant des aéronefs Antonov sur le continent africain et de l'accident en territoire Ukrainien impliquant un avion immatriculé à Aruba, ainsi que la situation contradictoire relative au maintien de la navigabilité des aéronefs suite à la mise en place de l'Agence européenne pour la sécurité de l'aviation ont révélé l'existence de difficultés à la mise en œuvre des SARPs relatives à l'organisation et au contrôle du maintien de la navigabilité.

¹ Les versions française, anglaise et russe sont fournies par l'Ukraine.

2. DISCUSSION

2.1 En 2005, il ya eu dix accidents mortels sur le continent africain impliquant des aéronefs Antonov et plusieurs de ces aéronefs n'étaient pas en état de navigabilité soit parce qu'ils avaient dépassé leur vie utile de conception, ou la périodicité de remise à neuf.

2.2 En 2004 et 2005, la société Antonov, organisme de conception des aéronefs Antonov a informé les autorités de l'aviation civile de la République du Congo, de la Guinée, du Kenya, de Sierra Leone, du Mali, de la République du Togo, de la République de l'Afrique du Sud, du Rwanda, et de la République Démocratique du Congo que des aéronefs Antonov sont exploités dans leur territoire sans être en état de navigabilité et leur a demandé de prendre les mesures appropriées.

2.3 L'Ukraine demeure dans l'incertitude quant à l'acceptation et à l'utilisation des renseignements fournis par les états d'immatriculation de cet aéronef, dû au manque de coopération entre les états contractants.

2.4 L'Ukraine, état de conception et d'homologation des aéronefs de type Antonov, exprime des doutes quant à la pratique courante relative au maintien de la navigabilité de ces aéronefs dans certains pays d'Afrique et par conséquent sur la sécurité de leur exploitation.

2.5 Conformément aux dispositions du paragraphe 4.2.1.1 de l'Annexe 8 à la Convention de Chicago, « Navigabilité des aéronefs », l'Ukraine a assumé ses obligations d'état de conception en transmettant aux autres états contractants toute l'information requise relativement au maintien de la navigabilité. Ces informations sont transmises aux états ayant informé l'Ukraine qu'ils ont immatriculé des aéronefs de type Antonov ainsi qu'aux états où les aéronefs Antonov sont sensés être exploités.

2.6 Les statistiques concernant les accidents impliquant des aéronefs Antonov en 2005 permettent à l'Ukraine de déclarer que, nonobstant les actions prises telles que décrites en 2.2 et 2.5 ci-dessus, le niveau actuel d'interaction entre les états est inadéquat et requiert une solution juridique.

2.7 L'Ukraine à titre d'état d'immatriculation et d'exploitation d'aéronefs conçus dans d'autres états (notamment les aéronefs conçus en France tels Airbus, Dassault) informe la conférence de la situation résultant de l'établissement de l'agence européenne de la sécurité aérienne (EASA).

2.8 Selon le paragraphe 1 de l'article 15 du règlement européen (CE) No 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil de juillet 2002, l'agence doit, au nom des états membres, effectuer les tâches incombant aux états de conception. Le paragraphe (j) de cet article précise que l'agence garantit le maintien des fonctions de navigabilité des produits, pièces et équipements qu'elle a certifiés. Le paragraphe 3 de l'article 18 précise que l'agence doit aider ses états membres à respecter leurs obligations internationales, particulièrement celles découlant de la convention de Chicago.

2.9 Parallèlement, la France, en tant qu'état de conception est tenue d'effectuer les mêmes tâches en vertu de la Convention de Chicago.

2.10 En résumé, les états contractant doivent recevoir des informations précises au sujet de l'entité légalement responsable de fournir l'information essentielle pour la sécurité des exploitations. Dans les circonstances actuelles, il est nécessaire de clarifier qui est responsable de transmettre l'information nécessaire pour le maintien de la navigabilité et l'exploitation sécuritaire des aéronefs.

2.11 Nous avons également des inquiétudes au sujet des aéronefs immatriculés dans les territoires et dépendances. Sur une période de quatre mois, des aéronefs immatriculés à Aruba (P4) ont été impliqués dans quatre incidents et un accident en Ukraine. L'analyse de ces incidents révèle que le territoire concerné éprouve de sérieuses difficultés dans le contrôle effectif du maintien de la navigabilité.

2.12 La situation est d'autant plus complexe que les aéronefs immatriculés P4 sont des aéronefs d'aviation générale et d'affaires. Il s'agit d'aéronefs turbopropulsés d'une grande mobilité, ce qui complique la supervision de la sécurité.

2.13 Les états contractants doivent connaître précisément la nature des responsabilités découlant de la Convention de Chicago transférées par un état de tutelle à ses territoires.

3. CONCLUSIONS

3.1 Apparemment, d'autres états sont confrontés aux problèmes ci-haut mentionnés au sujet du maintien de la navigabilité.

3.2 L'OACI, les états contractants et les agences régionales doivent de toute urgence intervenir et prendre les dispositions appropriées pour assurer la mise en œuvre des SARPs traitant de la transparence et de l'échange de renseignements relatifs au maintien de la navigabilité.

3.3 La confiance mutuelle, l'échange de renseignements entre les états de conception, les états d'immatriculation ainsi que les actions coordonnées de l'OACI et des états contractants dans le cadre d'accords de navigabilité visant l'exploitation sécuritaire des aéronefs contribueront à la mise en œuvre de la stratégie mondiale pour la sécurité de l'OACI.

3.4 Il ne doit pas y avoir de situations où un état délègue ses droits et responsabilités à une organisation régionale qui n'est pas en mesure d'assurer une coopération adéquate en matière de sécurité avec les autres états contractants.

4. SUITE PROPOSÉE À LA CONFÉRENCE

4.1 La conférence est invitée :

- a) à prier instamment les états d'immatriculation à transmettre les renseignements les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité à l'état de conception et à renforcer leur contrôle sur les procédures de maintien de la navigabilité des aéronefs ;
- b) à recommander fortement que tous les états de conception et tous les états d'immatriculation concluent des ententes relatives à la navigabilité telles que préconisées au chapitre 10, annexe B du document OACI Doc. 9760 ;

- c) à recommander que le programme OACI d’audit de la supervision de la sécurité porte une attention particulière aux procédures de maintien de la navigabilité mises en œuvre par un état et ses territoires, à l’état des aéronefs immatriculés sur le registre du territoire et analyse le partage des responsabilités entre l’état de tutelle et le territoire ;
- d) à prier instamment l’OACI d’élaborer des SARPs visant à assurer la sécurité de l’aviation générale et d’affaires.

— FIN —