



ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 26 : Gestion de la sécurité et données de sécurité

MESURES DE SÉCURITÉ PRISES ACTUELLEMENT PAR LA DGAC INDIENNE

(Note présentée par l'Inde)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note contient des renseignements sur la mise au point et l'application du Programme national de sécurité de l'Inde par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) indienne, conformément aux normes et pratiques recommandées de l'OACI.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note se rapporte à l'Objectif stratégique A (Renforcer la sécurité de l'aviation civile mondiale).
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	

1. INTRODUCTION

1.1 Le secteur de l'aviation civile de l'Inde a connu une croissance phénoménale au cours des dernières années. Le trafic passager intérieur et international est passé respectivement de 22,3 millions et 19,3 millions de passagers en 2005 à 44,5 millions et 29 millions en 2009. Le nombre total de passagers est passé quant à lui à 73,5 millions de passagers en 2009 contre 41,6 millions en 2005. Le secteur du fret a lui aussi fait un bond, passant de 0,8 millions de tonnes en 2005 à 1,4 millions en 2009. De même, les mouvements aériens ont augmenté de 838 000 en 2005-2006 à 1 331 000 en 2009-2010. Alors que 40 millions de passagers avaient transité en Inde en 2000-2001, ce chiffre était passé à 123,75 millions en 2009-2010. Les prévisions du Conseil international des aéroports (ACI) pour 2010-2015 donnent à penser qu'en 2015 le nombre total de passagers sera de l'ordre de 177,71 millions alors que selon ses prévisions à plus long terme (2008-2027), ce nombre atteindra probablement 580,78 millions en 2027, ce qui représentera un taux de croissance annuelle de 9,2 %.

1.2 Cette augmentation récente du trafic aérien a non seulement augmenté la demande d'aéronefs mais elle appelle aussi un renforcement de l'infrastructure des aéroports et des services de navigation aérienne pour que l'exploitation aérienne puisse être sûre, ordonnée et efficace. Cette évolution a aussi forcé la DGAC à mieux veiller au respect des normes de sécurité des prestataires de services, notamment en les rendant responsables de la supervision de la sécurité. Cette croissance phénoménale actuelle et future ne pourra être satisfaite qu'en renforçant le système de supervision de la sécurité de l'aviation civile actuellement en place à la DGAC.

1.3 Le rapport de l'audit de sécurité effectué en Inde en octobre 2006 dans le cadre de l'USOAP de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) contenait 70 constatations et recommandations concernant essentiellement l'absence d'une organisation assez bien structurée de l'aviation civile, une pénurie de personnel technique bien formé (surtout dans le domaine de l'exploitation aérienne, des services de navigation aérienne et des aérodromes) et l'absence d'un mécanisme efficace qui permette de dissiper les préoccupations relatives à la sécurité de l'aviation civile. À ce jour, il a été donné suite à 61 de ces constatations et il est probable que des mesures appropriées seront prises pour juin 2011 à l'égard des 9 autres qui concernent surtout les services de navigation aérienne, probablement. Les progrès de ces mesures sont actuellement affichés sur le site web FSIX de l'OACI.

1.4 Sur la base du rapport d'audit de l'OACI, la *Federal Aviation Administration* (FAA) dans le cadre de son programme IASA a adressé aux experts techniques de la DGAC, en mars 2009, dix-neuf recommandations de caractère technique concernant notamment les domaines suivants : recrutement et maintien en service d'un personnel technique satisfaisant à la DGAC, établissement d'un programme permanent de surveillance des exploitants aériens et solutions aux problèmes de sécurité qui ont été observés. La DGAC a donné en cinq mois la suite voulue à toutes les observations. Durant les missions de suivi qu'elle a effectuées en septembre 2009, la FAA a informé la DGAC que l'Inde se conformait dorénavant aux normes internationales concernant la sécurité de l'aviation et qu'elle continuait d'être classée dans la Catégorie I. La FAA a confirmé son appréciation pendant une seconde mission, en juillet 2010, au cours de laquelle elle a félicité la DGCA des initiatives qu'elle avait prises en lui précisant qu'elle avait non seulement continué de prendre les mesures voulues jusqu'en septembre 2009 mais qu'elle avait aussi continué de façon remarquable à améliorer et renforcer son système de supervision de la sécurité au-delà de tout ce que l'on pouvait attendre d'elle. Dans ces conclusions, la FAA indiquait que le secteur de l'aviation civile de l'Inde devait être considéré comme étant un « **modèle** » et un exemple pour tous les autres pays de la région Asie.

1.5 Ainsi que le confirme la FAA, l'aviation civile indienne fait plus que respecter les normes internationales.

2. MESURES DE SÉCURITÉ PRISES RÉCEMMENT

2.1 Pour donner suite aux mesures qu'elle a prises jusqu'à présent, la DGAC a institué un système de surveillance continue. « Une feuille de route » mettant en évidence onze aspects de la sécurité de l'aviation au niveau de la DGAC a été établie à la suite des audits de l'OACI et de l'IASA.

2.2 Certaines des mesures prises récemment sont brièvement résumées ci-après :

- a) Les audits de l'OACI et les conclusions de l'IASA ont mis en évidence la nécessité d'une structure organisationnelle efficace de la DGAC caractérisée par une souplesse administrative et financière suffisante pour lui permettre de procéder à des activités de supervision de la sécurité. À cet égard, le Ministre et la DGAC ont demandé à l'OACI de faire une « *Étude de faisabilité sur l'établissement d'une Administration de l'aviation civile* ». Le rapport final de cette étude a été reçu en avril 2010 : il traite de la nécessité de créer une administration de l'aviation civile (AAC) et prescrit les mesures législatives et administratives nécessaires à l'établissement et au fonctionnement de cette Administration. Le gouvernement étudie actuellement ce rapport.
- b) Rédaction d'éléments indicatifs techniques dans les domaines de l'exploitation, de la navigabilité et de l'application des règlements destinés aux inspecteurs de la sécurité de l'aviation de la DGAC. Tous les inspecteurs ont suivi une formation relative à l'emploi de ces éléments.
- c) Publication d'un manuel sur la surveillance et d'un autre sur l'application de la politique générale et des procédures qui décrivent en détail les politiques et les procédures détaillées destinées aux employés de la DGAC chargés de procéder à la surveillance et de prendre des mesures de répression à l'égard de particuliers, d'organisations et de compagnies aériennes et qui exigent expressément la participation de juristes dans l'application de ces mesures.
- d) Une *Division de la surveillance et de la vérification* créée au sein de la DGAC a été chargée de préparer et de surveiller le programme de surveillance annuelle. La Division coordonne des réunions mensuelles pour contrôler la surveillance à laquelle il a été procédé, établir une base de données de toutes les constatations faites pendant la surveillance et veiller à ce que la suite voulue soit donnée à ces constatations. La DGAC a procédé à 4327 surveillances en 2009 et en envisage 4788 pour 2010. De 2009 à 2010 (jusqu'au mois de juin), elle a pénalisé 189 contrevenants.
- e) Une *commission de la sécurité de l'aviation (BFAF)* a été instituée pour remédier aux constatations de surveillance de niveau I et pour vérifier la suite qui leur a été donnée. La Commission contrôle aussi les mesures prises pour remédier aux carences de niveau II et détermine les pénalités qu'elle doit imposer aux contrevenants en fonction de la gravité des carences observées pendant les activités de surveillance.

- f) Pour encourager toutes les parties prenantes à s'échanger des renseignements sur la sécurité, les constatations de niveau I sont affichées anonymement sur le site web de la DGAC. Cette nouvelle méthode permettra de mettre en évidence les menaces et de les contrer avant qu'elles ne provoquent des incidents/accidents dans une organisation.
- g) Une *division de marchandises dangereuses* a été créée au sein de la DGAC, à la tête de laquelle a été nommé un inspecteur en chef en poste au siège. Les activités de surveillances sont confiées à des inspecteurs détachés par divers secteurs de l'aviation.
- h) Un programme de *Contrôle des compagnies aériennes étrangères (SOFA)* a été lancé en juillet 2009 pour permettre à la DGAC de s'acquitter des obligations que prescrivent les normes de l'Annexe 6 de l'OACI. En 2010, 70 compagnies aériennes étrangères seront ainsi contrôlées.
- i) La demande croissante de pilotes licenciés a poussé de nombreux candidats qui aspirent à devenir pilotes à se rendre dans d'autres États contractants. En application de ses règlements, la DGAC convertit les licences délivrées à l'étranger en licences indiennes. Pour vérifier la qualité de la formation dispensée à l'étranger, la DGAC a créé un système *d'Assurance de la qualité des activités de formation dispensée à l'étranger*. Dans ce système, la DGAC collabore avec l'AAC de pays étrangers pour inspecter leurs établissements de formation. Les agents de la DGAC procèdent à des inspections semblables des organisations de formation aux qualifications de type (TRRO).
- j) Le ralentissement économique de l'an passé (2009) a entraîné la nécessité de vérifier la santé financière des compagnies aériennes pour établir son incidence sur la sécurité. Un *Système surveillance financière des exploitants aériens* a été institué en vertu duquel, sur la base d'une évaluation de la situation financière, il est décidé de renforcer la surveillance pendant la période durant laquelle une compagnie aérienne connaît de graves difficultés. Un règlement sur l'Évaluation de la façon dont un transporteur aérien gère les modifications importantes et sur la surveillance financière, dans la mesure où elle touche à la sécurité a été promulgué.
- k) Le gouvernement a approuvé la création de 427 postes techniques et 129 postes de soutien non technique pour renforcer et restructurer la DGAC. Alors qu'il n'existait que 144 postes techniques en mars 2009, la DGAC disposait en juin 2010 de 254 techniciens, chiffre qui passera probablement à 432 pour septembre 2010. La Direction des normes de vol de la DGAC compte dans son personnel de 32 pilotes expérimentés d'aéronefs à voilure fixe, d'hélicoptères et de l'aviation générale.
- l) Trois nouvelles Directions ont été créées : *Gestion de la circulation aérienne et de l'espace aérien*, *Technologie de l'information et Académie de formation*. Cette dernière a été établie en collaboration avec l'Administration indienne des aéroports.
- m) Les bureaux régionaux de la DGAC ont été renforcés pour comporter des divisions de l'exploitation, de la navigabilité et de la sécurité aérienne maintenant dirigées par des directeurs généraux-adjoints qui ont des pouvoirs financiers et administratifs.

- n) Trois projets techniques de l'OACI dans le domaine de la sécurité de vols, des aéroports et des services de la navigation aérienne ont été lancés en 2009 pour améliorer les moyens de supervision de la sécurité de la DGAC. Le projet concernant les aéroports a été achevé récemment et suite est actuellement donnée aux constatations de l'audit de l'OACI concernant les aéroports. Les deux autres projets sont en cours et seront achevés dans les six à douze prochains mois.
- o) Un *Groupe consultatif permanent sur la réglementation de l'aviation (ARAP)* comprenant plusieurs groupes de travail a été créé en 2009 ; ses membres proviennent de la DGAC, de prestataires de services et d'exploitants aériens. Le groupe d'experts examine les règlements actuels dans plusieurs domaines : navigabilité, exploitation des vols, sécurité aérienne, délivrance des licences du personnel, services de transport aérien, services d'aéroports et de navigation aérienne, études des meilleures pratiques de l'aviation internationale et des normes harmonisées au plan mondial et recommande si nécessaire que ses règlements soient révisés. La plupart des travaux sont effectués par les groupes de travail.
- p) Pour éviter les chevauchements, les doubles emplois et pour assurer la cohérence des règlements, un groupe de réglementation de l'aviation civile (CARG) présidé par le directeur général a été créé en janvier 2010.
- q) Un « *Programme national de sécurité* » (SSP) conforme aux normes de l'OACI a été rédigé à l'issue d'une analyse des écarts. Ce document qui décrit d'importants indicateurs de la sécurité sera publié en novembre 2010.
- r) En application des normes de l'OACI, les compagnies aériennes, les organisations de maintenance, les aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne sont tenus d'établir des *Systèmes de gestion de la sécurité (SGS)* au sein de leur organisation. Un règlement a été promulgué pour expliquer comment la DGAC agréé les SGS.
- s) Un *Conseil consultatif de la sécurité de l'aviation civile (CASAC)* a été institué au sein de la DGAC sous la présidence du directeur général de l'aviation civile. Le Conseil recommande à la DGAC des moyens de renforcer la sécurité de l'aviation en mobilisant tous les experts disponibles des compagnies aériennes, de l'exploitation des vols, de la navigabilité, des aéroports, des services de navigation aérienne, de l'ingénierie aéronautique et des performances humaines. Le Conseil peut aussi inviter des experts internationaux de l'OACI, de la FAA, de l'EASA, de Boeing, d'Airbus, etc.
- t) Un *système d'analyse des renseignements sur la sécurité (SIAS)* a été créé au sein de la DGAC pour prendre des mesures proactives de renforcement et d'amélioration de la sécurité de l'aviation en utilisant des renseignements la concernant. Ce système est devenu opérationnel en juin 2010.
- u) Les inspecteurs de la sécurité de l'aviation de la DGAC sont des spécialistes techniquement qualifiés, expérimentés et bien formés. Leur formation (tant à l'interne qu'à l'extérieur) est assurée dans les établissements d'avionneurs et d'administrations de l'aviation civile ainsi que par d'autres organismes tels que la FAA, la CAA, l'IATA etc. De temps à autre, la DGAC organise aussi des

conférences, ateliers et séminaires pour promouvoir et rehausser la sécurité. Pour améliorer le fonctionnement et la transparence, la DGAC adopte des solutions fondées sur la technologie de l'information (TI) grâce à la mise en place d'un mécanisme reposant sur des données, en vue d'utiliser plus efficacement les ressources humaines. La DGAC a aussi mis en place un système visant à assurer dès que possible la conformité avec les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI.

3. CONCLUSION

3.1 La DGAC s'est engagée à promouvoir et améliorer son système de supervision de la sécurité grâce à une réglementation proactive et son approbation par les organisations agréées. Le principal défi qu'elle doit relever est celui que présente la nécessité d'assurer la sécurité de la croissance phénoménale du trafic aérien.

— FIN —