



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

A35-WP/121

EX/46

7/9/04

Anglais et français
seulement¹

ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 16 : Amélioration de la supervision de la sécurité

LE PROGRAMME D'ÉVALUATION DE LA SÉCURITÉ DES AÉRONEFS ÉTRANGERS DE LA CONFÉRENCE EUROPÉENNE DE L'AVIATION CIVILE

(Note présentée par 41 États contractants², Membres de
la Conférence européenne de l'Aviation civile)

NOTE D'INFORMATION

SOMMAIRE

Cette note présente des informations sur le Programme d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers (SAFA) de la CEAC.

DÉCISION DE L'ASSEMBLÉE

L'Assemblée est invitée à noter l'information contenue dans cette note.

Contexte

1. La sécurité a toujours été d'une importance prépondérante pour le développement du transport aérien international. Au cours des dix dernières années, la mondialisation a eu un impact sur l'aviation civile comme sur de nombreux autres domaines. Ceci a accru le besoin pour chaque État d'être assuré que les autres États s'acquittent totalement de leurs responsabilités en matière de supervision de la sécurité dans le cadre de la Convention de Chicago.

¹ Traduction fournie par la conférence européenne de l'aviation civile.

² Albanie, Allemagne*, Arménie, Autriche*, Azerbaïdjan, Belgique*, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre*, Croatie, Danemark*, Espagne*, Estonie*, Finlande*, France*, Grèce*, Hongrie*, Irlande*, Islande, Italie*, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Lettonie*, Lituanie*, Luxembourg*, Malte*, Moldova, Monaco, Norvège, Pays-Bas*, Pologne*, Portugal*, République tchèque*, Roumanie, Royaume-Uni*, Slovaquie*, Serbie-Monténégro, Slovénie*, Suède*, Suisse, Turquie, Ukraine.

Les États Membres de l'Union européenne sont indiqués par un astérisque dans la liste ci-dessus.

2. En 1996, l'OACI a entrepris un programme volontaire d'évaluations de la supervision de la sécurité des autorités nationales de l'aviation de ses États contractants. La Résolution A32-11 de l'Assemblée de l'OACI appelait à la création d'un programme universel d'audits de la supervision de la sécurité prévoyant la réalisation par l'OACI d'audits de la sécurité réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés de tous ses États contractants. Depuis 1999, l'OACI réalise des audits de supervision de la sécurité des autorités de l'aviation civile des États contractants relatifs à l'Annexe 1 — *Licences du personnel*, à l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs* et à l'Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs*. Ces audits sont conçus afin de déterminer le niveau de mise en œuvre par les États des éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité et des Normes et pratiques recommandées pertinentes de l'OACI, des procédures associées, des éléments indicatifs et des pratiques liées à la sécurité.

3. En 1996, la Conférence européenne de l'Aviation civile (CEAC) a lancé son propre Programme d'évaluation de la sécurité ses aéronefs étrangers (SAFA), en tant que complément aux audits de l'OACI. Le Programme SAFA est fondé sur une approche ascendante, prenant comme point de départ les inspections sur l'aire de trafic d'aéronefs qui atterrissent dans les États CEAC, franchissant ensuite les étapes suivantes jusqu'à l'implication, selon le cas, de l'État d'immatriculation ou de l'État de l'exploitant lorsque les circonstances l'exigent. Les États CEAC mettent en œuvre le programme SAFA sur une base volontaire.

4. Le lien entre les deux programmes cités ci-dessus a été concrétisé au moyen d'un Mémoire d'entente entre l'OACI et la CEAC, signé en novembre 1997 au niveau présidentiel, afin de parvenir à un soutien et une coopération mutuels. Ce mémorandum a été amendé par la suite, en mai 1999, afin de tenir compte de l'évolution du programme de l'OACI vers une mise en œuvre universelle.

5. L'Union européenne participe au Programme SAFA et y apporte une contribution financière par l'intermédiaire de la Commission Européenne.

Caractéristiques principales du Programme

6. Les caractéristiques principales du Programme SAFA sont :

- a) L'approche ascendante. Le programme est construit à partir d'inspections sur l'aire de trafic d'aéronefs étrangers. Les références pour ces inspections sont les normes contenues dans les Annexes 1, 6 et 8. Certaines prescriptions, issues des procédures supplémentaires régionales de l'OACI (p. ex., en matière de B-RNAV et RVSM) font également l'objet de vérifications. Les inspections sont effectuées suivant une procédure commune à tous les États membres de la CEAC et font ensuite l'objet de rapports, qui suivent également un format commun. Dans le cas d'anomalies importantes, contact est pris avec l'exploitant et l'autorité de l'aviation compétente afin que des mesures correctives puissent être prises non seulement à l'égard de l'aéronef inspecté, mais également à l'égard d'autres aéronefs susceptibles d'être concernés ou d'autres aspects, tels que les pratiques opérationnelles, la qualification des équipages, etc., dans le cas où une anomalie serait d'ordre générique. Si les anomalies sont telles qu'elles compromettent à la sécurité de l'aéronef ou de ses occupants, des actions correctives sont nécessaires. Normalement, l'attention du commandant de l'appareil sera appelée sur les manquements sérieux auxquels il devra remédier. Dans les rares cas où les inspecteurs sont fondés à croire que le commandant n'a pas l'intention de prendre les mesures nécessaires, ils immobiliseront formellement l'appareil en lui signifiant que l'aéronef a l'interdiction

de poursuivre ses vols jusqu'à ce que les mesures correctives appropriées aient été prises. Dans certains cas, lorsque les constatations sont considérées comme très importantes, des États CEAC peuvent, à titre individuel, décider d'imposer des limitations à son exploitation ou même engager une action (suspension temporaire, révocation) concernant l'autorisation d'entrée de l'aéronef en question.

- b) L'approche non discriminatoire. Des inspections de sécurité sont effectuées sur tous les aéronefs qui ne relèvent pas de la responsabilité de supervision de sécurité de l'État d'inspection, qu'ils soient sous la surveillance d'un autre État CEAC ou d'un État non CEAC. Ces dernières années, 60 % des inspections SAFA ont d'ailleurs porté sur des aéronefs exploités par des exploitants d'États CEAC. Ces dernières années, 60 % des inspections SAFA ont, d'ailleurs, porté sur des aéronefs exploités par des exploitants d'États CEAC.
- c) Son intégration au sein d'un système global de sécurité de l'aviation. Le programme n'a pas pour vocation de remplacer ou d'assumer les responsabilités des États d'immatriculation de l'exploitant en matière de réglementation et de supervision de la sécurité. L'expérience montre que, bien que l'étendue et le détail des inspections SAFA soient limités, elles donnent une indication générale de la sécurité des exploitants étrangers. Ces inspections contribuent à la sécurité d'exploitation de l'aéronef qui a été inspecté, dans la mesure où les exploitants entreprennent normalement des mesures correctives pour remédier aux anomalies constatées, avant que l'aéronef puisse poursuivre son vol. SAFA fournit également l'occasion aux autorités de l'aviation de l'État d'inspection et à l'État de l'exploitant ou l'État d'immatriculation de coopérer afin de résoudre des problèmes spécifiques liés à la sécurité.
- d) La base de données centralisée. Toutes les données des rapports, ainsi que les informations supplémentaires, par exemple une liste d'actions entreprises et finalisées suite à une inspection, sont stockées dans une base de données centralisée mise en place par les Autorités conjointes de l'aviation (JAA), un organe associé de la CEAC. La base de données centrale, qui contient actuellement quelque 19 000 rapports d'inspection, est particulièrement utile dans la mesure où elle permet aux États CEAC d'être informés rapidement, grâce à l'accès en ligne dont ils disposent. En 2004, la base de données a été adaptée afin d'être accessible aux États membres de la CEAC via une connexion Internet (sécurisée). L'information stockée dans la base de données permet également de procéder à différentes analyses, p.ex., à l'égard des résultats d'inspections SAFA d'exploitants particuliers, d'exploitants d'États particuliers, de types d'aéronefs particuliers, etc., de telles analyses permettant de mettre en évidence les préoccupations en matière de sécurité, l'évolution des niveaux de la sécurité et d'identifier les mesures qu'il convient d'entreprendre.

Fonctionnement du Programme

7. Les aspects opérationnels du programme sont coordonnés par les Autorités conjointes de l'aviation qui assurent également le fonctionnement courant de la base de données centralisée.

8. Des procédures ont été élaborées pour la réalisation des inspections sur l'aire de trafic. Les inspecteurs des États Membres de la CEAC utilisent celles-ci lorsqu'ils réalisent les inspections et lorsqu'ils enregistrent les rapports dans la base de données.

9. Afin de veiller à l'harmonisation et la cohérence des activités du programme, les mesures suivantes sont appliquées :

- a) La mise à disposition d'une formation centralisée pour inspecteurs SAFA. À ce jour, quelque 320 inspecteurs de 34 États CEAC ont été formés.
- b) Une initiative a été lancée dans le but de partager des expériences pratiques entre inspecteurs. Un "Programme d'échange d'inspecteurs" permet aux inspecteurs d'un État CEAC de visiter leurs collègues dans un autre État CEAC et d'être témoins de leurs méthodes de travail.
- c) Des coordinateurs nationaux SAFA sont nommés dans tous les États CEAC afin de servir de points focaux sur les questions SAFA pour les Autorités nationales de l'aviation. Des réunions annuelles des Coordinateurs nationaux sont organisées au cours desquelles sont soulevées d'importantes questions relatives à SAFA donnant lieu à de précieux échanges d'expériences.

Faits marquants de l'année 2003

10. Les inspections sur l'aire de trafic visent à identifier toute non-conformité aux prescriptions de l'OACI. Ces éventuelles non-conformités, appelées constatations, sont prises en compte non seulement en les comptabilisant mais aussi en les classant par ordre de gravité. À cette fin, trois catégories de constatations ont été définies : Catégorie 1 (constatation mineure) et Catégorie 2 (constatation significative) et Catégorie 3 (constatation majeure). Ces catégories se rapportent au niveau de différence par rapport à la norme de l'OACI. C'est à partir de celles-ci que l'État d'inspection déterminera les actions à prendre, ces actions étant également groupées selon des classifications.

11. En 2003, vingt-sept États CEAC ont réalisé environ 3400 inspections de quelque 623 exploitants différents de 131 États, qui exploitaient 172 différents (sous) types d'aéronefs. Le tableau général qui se dégage de la base de données est que, en moyenne, une constatation est faite lors de chaque inspection, ce ratio étant resté stable depuis les cinq dernières années. La ventilation du ratio des constatations par inspection dans les trois catégories permet d'obtenir les valeurs suivantes : environ 0,5 pour la Catégorie 1 ; environ 0,4 pour la Catégorie 2 et environ 0,1 pour la Catégorie 3. En d'autres termes, pour 10 inspections effectuées, une constatation majeure est relevée, celle-ci étant susceptible d'affecter la sécurité d'exploitation d'un aéronef. Ce dernier ratio est resté relativement stable ces dernières années, tandis qu'une tendance décroissante a été observée pendant ces mêmes années pour les constatations des Catégories 1 et 2. En 2003, il y a eu 23 cas où des États CEAC ont imposé des restrictions d'exploitation d'aéronefs, dont 20 cas d'immobilisation formelle de l'appareil jusqu'à ce que des mesures appropriées aient été prises pour corriger les manquements et 7 cas de répercussions sur l'autorisation d'entrée.

Action future

12. Toute action future comprendra la poursuite des efforts pour parvenir à une plus grande uniformité de mise en œuvre des activités SAFA par les États participants. Celle-ci inclura des

améliorations de la préparation des inspections, de la réalisation de celles-ci et des comptes rendus, allant de pair avec des améliorations connexes à apporter à la base de données SAFA. L'extension du programme d'échange d'inspecteurs et une meilleure coordination avec les Coordinateurs nationaux seront également poursuivies.

13. Il sera procédé à une amélioration du partage d'information entre États CEAC en introduisant des procédures harmonisées suivant lesquelles les États membres s'échangeront spécifiquement leurs préoccupations de sécurité et envisageront conjointement l'élaboration d'actions coordonnées en ce qui concerne ces préoccupations.

14. Bien que les États membres de la CEAC participent pleinement au programme, de nouvelles initiatives visant à augmenter encore le nombre d'États participants seront élaborées.

15. Dans un esprit de transparence, tout en respectant la nécessité de conserver une certaine confidentialité, la CEAC publie chaque année un rapport décrivant les principaux développements du programme et donnant une vue d'ensemble des inspections effectuées et de l'évolution des constatations relevées. Une réflexion aura lieu sur l'élargissement de la portée de l'information SAFA communiquée à différentes parties intéressées, p.ex. aux organisations de compagnies aériennes et au grand public.

16. En 2004, l'Union européenne a adopté la Directive 2004/36/CE sur la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires. Cet instrument sera applicable à partir du 30 avril 2006 et contient des dispositions semblables dans leur ensemble au programme SAFA. En conséquence, des ajustements seront apportés au programme SAFA afin de permettre aux États membres UE/CEAC de respecter, par le truchement de leur participation au programme SAFA, leurs obligations communautaires.