



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 7.3.2012
COM(2012) 91 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

PROGRAMME SAFA DE L'UNION EUROPÉENNE

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

{SWD(2012) 38 final}

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

PROGRAMME SAFA DE L'UNION EUROPÉENNE

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

1. LE PROGRAMME SAFA DE L'UE

1.1. La sécurité aérienne est une priorité essentielle de l'Union européenne et de ses États membres

La sécurité de l'aviation est une priorité de l'Union européenne (UE) et de ses États membres. Un des principaux instruments de l'Union européenne pour atteindre cet objectif est le programme SAFA («Safety Assessment of Foreign Aircraft», évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers). Ce programme impose aux États participants d'effectuer des inspections au sol des aéronefs de pays tiers pour vérifier la conformité des appareils, des équipages et des opérations aux exigences de sécurité internationales. Depuis son lancement en 1996 sous les auspices de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), le programme SAFA n'a cessé de s'affirmer comme fer de lance de la sécurité aérienne tant au niveau européen qu'international.

Dans le cadre de sa stratégie globale visant à établir et à maintenir un niveau de sécurité élevé et uniforme pour l'aviation civile en Europe, la Communauté a adopté, le 21 avril 2004, la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires¹ («directive SAFA»). Cette directive a instauré, pour les États membres de l'UE, l'obligation légale de soumettre à une inspection au sol les aéronefs des pays tiers atterrissant sur leurs aéroports. Par «aéronef de pays tiers», on entend tout aéronef utilisé ou exploité sous le contrôle d'un organisme autre que l'autorité compétente d'un État membre de l'UE, bien que la directive n'interdise aucunement aux États membres d'inspecter les aéronefs d'autres États membres de l'UE. Les États membres de l'UE disposaient d'un délai de deux ans pour transposer cette directive dans leur droit national².

En outre, en application d'une décision des directeurs généraux dans les États membres de la CEAC, le programme SAFA a été placé dans le champ de compétence de la Communauté le 1^{er} janvier 2007, date à laquelle la responsabilité de la gestion et du développement ultérieur dudit programme a été confiée à la Commission européenne, assistée par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), conformément au règlement (CE) n° 768/2006 de la Commission³.

La continuité de la participation des quinze États CEAC non membres de l'UE et, partant, la dimension paneuropéenne du programme, a été garantie par la signature d'un arrangement

¹ JO L 143 du 30.4.2004, p. 76.

² Voir en particulier le rapport de la Commission sur la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires du 24.9.2008, C(2008) 5265 final.

³ JO L 134 du 20.5.2006, p. 16.

opérationnel entre chacun de ces États et l'AESA. Ainsi, en comptant les 27 États membres de l'UE, 42 États participent au programme SAFA de l'UE (*voir l'annexe A du document de travail des services de la Commission joint*)⁴.

1.2. Finalité du présent rapport

La confiance des passagers dans la sécurité des transports aériens dépend de l'accès à des informations appropriées concernant la mise en œuvre de normes de sécurité internationales. L'article 6, paragraphe 2, de la directive 2004/36/CE dispose à cet égard que la Commission doit publier tous les ans un rapport d'information consolidé accessible au public ainsi qu'aux parties prenantes du secteur.

Le présent document constitue le cinquième rapport annuel et couvre la période allant du 1^{er} janvier au 31 décembre 2010.

1.3. Fonctionnement du programme SAFA de l'UE

Dans chaque État participant au programme SAFA, des aéronefs (de pays tiers pour les États membres de l'UE ou étrangers pour les États CEAC non-membres de l'UE) peuvent faire l'objet d'une inspection au sol portant principalement sur leurs documents et manuels, sur les licences de leur personnel navigant, sur leur état apparent et sur la présence et l'état des équipements de sécurité obligatoires en cabine. Ces inspections prennent pour référence les normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) contenues dans l'annexe 1 (Licences du personnel), l'annexe 6 (Exploitation technique des aéronefs) et l'annexe 8 (Navigabilité des aéronefs).

Ces vérifications sont effectuées selon une procédure commune à tous les États participants. Leurs résultats font ensuite l'objet de rapports obéissant, eux aussi, à un format commun. En cas d'anomalies importantes, l'exploitant et l'autorité de l'aviation compétente (État de l'exploitant ou État d'immatriculation) sont contactés afin d'établir les mesures correctives à prendre à l'égard non seulement de l'aéronef inspecté, mais aussi d'autres aéronefs susceptibles d'être concernés par des anomalies d'ordre générique. Toutes les données de ces rapports, ainsi que les informations complémentaires, sont partagées et centralisées dans une base de données informatisée mise en place et gérée par l'AESA.

Le fonctionnement du programme SAFA de l'UE peut se résumer comme suit:

- son application par l'ensemble des 42 États qui y participent;
- la large diffusion des résultats des inspections au sol SAFA au moyen d'une base de données centralisée;
- son approche ascendante: le programme s'articule autour des inspections au sol d'aéronefs;
- son approche ciblée: le programme vise essentiellement les aéronefs des pays tiers entrant dans l'UE et les États participants (même si les aéronefs des États membres de l'UE peuvent toujours être soumis à des inspections SAFA);

⁴ SWD(2012) 38.

- sa finalité: garantir le respect des règles internationales de sécurité (normes de l'OACI).

1.4. Contribution majeure du programme SAFA de l'UE à la sécurité aérienne

L'expérience montre que les inspections SAFA donnent une indication générale de la sécurité des exploitants étrangers. Cette indication est toutefois limitée dans le sens où elle ne brosse pas un tableau complet de la sécurité d'un aéronef ou d'un exploitant particulier. Cela tient au fait que certains aspects sont difficiles à évaluer pendant une inspection (gestion des ressources en personnel, état de navigabilité complet, etc.): en effet, le temps disponible pour procéder à une inspection est limité et le niveau de détail ne peut donc pas être élevé. En rehaussant le degré d'harmonisation entre les États participants lors des inspections SAFA, on renforce encore la validité de ces indicateurs.

L'évaluation complète d'un aéronef ou d'un exploitant particulier n'est possible que si l'autorité nationale de l'aviation civile compétente (État de l'exploitant ou État d'immatriculation) exerce une surveillance continue. De cette façon, les informations obtenues par l'intermédiaire du programme SAFA de l'UE sont utiles:

- elles servent essentiellement d'outil de prévention facilitant l'identification des tendances négatives potentielles en matière de sécurité. Ainsi, un nombre élevé ou récurrent de constatations est un excellent indicateur, tant des faiblesses structurelles qu'un exploitant donné peut rencontrer dans la gestion du contrôle de la qualité que du niveau de supervision de la sécurité exercée par les autorités nationales de l'aviation civile compétentes de l'État dans lequel cet exploitant est certifié;
- plus directement, les inspections SAFA peuvent contribuer en temps réel à la sécurité de l'exploitation de l'aéronef qui vient d'être inspecté, en incitant les autorités d'inspection à faire en sorte que les mesures correctives soient prises sans délai, avant toute nouvelle exploitation.

De plus, depuis l'entrée en vigueur du règlement (CE) n° 2111/2005⁵ concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté, les inspections SAFA constituent l'un des principaux paramètres pris en compte par la Commission dans ses décisions d'inscrire un transporteur sur cette liste.

1.5. Évolution du programme en 2010

Les services de la Commission et l'AESA contrôlent de manière conjointe et permanente le fonctionnement de l'actuel programme SAFA afin de déterminer s'il est possible de l'améliorer, notamment en ce qui concerne (i) les méthodes de réalisation des inspections et (ii) la manière dont les informations obtenues pendant les inspections sont ultérieurement collectées et analysées, et enfin (iii) en vue de faire participer des pays tiers au programme SAFA et ainsi faciliter le renforcement de la sécurité de l'aviation civile dans toute l'Europe.

L'année 2010 a notamment été marquée par l'accord sur l'introduction, à partir de 2011, d'un nombre de points d'inspection à atteindre sur une base volontaire par chaque État participant

⁵ JO L 344 du 27.12.2005, p. 15.

au programme SAFA. Ces points d'inspection nationaux sont calculés en tenant compte de la diversité et du volume du trafic extérieur. De plus, les inspections sont évaluées en fonction du respect de plusieurs critères directement liés au renforcement de la sécurité (hiérarchisation des inspections, distance du siège principal, durée de l'inspection).

Diverses initiatives lancées en 2007 se sont également poursuivies en 2010. Il s'agit de la préparation, par l'AESA, d'un contrôle de la qualité des rapports enregistrés par les États participants dans la base de données. Cette analyse effectuée tous les quatre mois par l'AESA a pour objet de détecter le plus rapidement possible les problèmes et les évolutions susceptibles d'affecter la sécurité afin d'y remédier suffisamment tôt pour éviter qu'ils ne deviennent une menace pour la sécurité aérienne internationale. En 2010, la Commission a continué à se baser sur les conclusions de ces rapports pour préparer ses décisions d'inscrire un transporteur aérien sur la liste établie par le règlement (CE) n° 2111/2005.

Par ailleurs, dans le courant de l'année 2010 et conformément à la demande de la Commission, l'AESA a poursuivi les négociations engagées avec différentes autorités aéronautiques nationales dans le monde pour élargir la participation au programme SAFA de l'UE.

Étant donné le caractère collectif du programme SAFA de l'UE, il est extrêmement important que toutes les inspections SAFA soient effectuées de manière harmonisée dans tous les États participant au programme SAFA. En 2010, l'AESA a poursuivi son programme de normalisation conformément au règlement (CE) n° 736/2006 de la Commission. Plus particulièrement, 24 audits ont été exécutés dans les pays suivants: Albanie, Autriche, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, Grèce, Hongrie, Irlande, ancienne république yougoslave de Macédoine, Norvège, Pologne, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Turquie et Ukraine.

Enfin, conformément à la mission qui lui a été assignée en vertu de la directive 2008/49/CE⁶ de la Commission, l'AESA a poursuivi l'examen du deuxième ensemble de documents d'orientation relatifs aux procédures d'inspection au sol qui a été publié en 2009.

1.6. Mise en place d'une approche fondée sur les risques, hiérarchisation des inspections

Le règlement (CE) n° 351/2008⁷ de la Commission prévoit une hiérarchisation des inspections SAFA dans une perspective paneuropéenne. Les États participants sont tenus de donner en partie la priorité aux inspections au sol de certains opérateurs. La liste des priorités est établie par la Commission sur la base des informations transmises par l'AESA après analyse de la base de données SAFA, des informations issues des réunions du comité de la sécurité aérienne ou encore des informations obtenues auprès des États membres.

De plus, les exploitants figurant à l'annexe B de la liste communautaire des transporteurs aériens frappés d'une interdiction d'exploitation [établie par le règlement (CE) n° 2111/2005], ainsi que les autres exploitants agréés dans le même État qu'un opérateur figurant sur la liste communautaire, sont également soumis au régime de hiérarchisation des inspections.

⁶ JO L 109 du 19.4.2008, p. 17.

⁷ JO L 109 du 19.4.2008, p. 7.

La liste des priorités est constamment mise à jour et la base de données SAFA, gérée par l'AESA, permet à tous les États participants d'obtenir un aperçu paneuropéen de l'ensemble du processus de hiérarchisation. L'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) renforce son appui à cette hiérarchisation grâce au système européen de gestion du trafic aérien, qui fournit aux États participants des informations en temps réel sur la situation concernant la planification des vols des exploitants figurant sur la liste des priorités.

En 2010, sur un total de 11 703 inspections SAFA, 2 215 (18,9 %) ont été réalisées sur des exploitants désignés dans la liste des priorités.

2. BASE DE DONNÉES CENTRALISÉE DU PROGRAMME SAFA

Depuis décembre 2006, la base de données centralisée du programme SAFA est gérée par l'AESA à Cologne (Allemagne). Elle était auparavant gérée par l'Autorité conjointe de l'aviation centrale (JAA centrale), aux Pays-Bas.

Les données contenues dans la base sont confidentielles. Toutes les autorités nationales de l'aviation des États participants peuvent accéder à la base de données via le réseau Internet (sécurisé).

En 2010, une nouvelle fonctionnalité a été introduite, qui permet aux autorités de l'aviation de pays tiers d'avoir un accès en ligne à la base de données AESA-SAFA, accès limité aux rapports concernant les exploitants agréés dans leur pays. À la fin 2010, cette fonctionnalité était utilisée par les autorités de l'aviation de 10 pays tiers. La Commission européenne et l'OACI disposent par ailleurs d'un accès en lecture.

3. DOMAINES D'INSPECTION

En vertu de la «directive SAFA», tout aéronef qui, par exemple, à l'examen régulier de la base de données par l'AESA, s'avère suspect de non-conformité aux normes de sécurité internationales doit être contrôlé par les États membres. En outre, des inspections au sol dans le cadre du programme SAFA peuvent être réalisées selon une procédure de sondage. Il peut être décidé d'orienter l'inspection en fonction de certains critères, énumérés ci-après. Cette décision tient compte des recommandations formulées par la Commission européenne ou des politiques et priorités nationales.

Les domaines d'inspection peuvent être définis selon cinq critères:

- (1) État spécifique de l'exploitant (vérification des exploitants d'un État particulier);
- (2) type d'aéronef spécifique;
- (3) nature spécifique des opérations (vol régulier, vol non régulier, fret, etc.);
- (4) exploitant d'un pays tiers spécifique;
- (5) aéronef spécifique identifié par sa propre marque d'immatriculation.

Les annexes B, C et D du document de travail des services de la Commission joint⁸ fournissent respectivement la liste des États des exploitants, des types d'aéronefs et des exploitants inspectés en 2010.

Le tableau 1 ci-dessous récapitule les informations figurant dans les annexes et fournit une vue d'ensemble des activités menées en 2010; il illustre également le bon déroulement du programme.

Tableau 1: déroulement du programme SAFA en 2010

Nombre d'inspections effectuées	11 703
Aéronefs inspectés	6 200 immatriculations d'aéronef
Exploitants inspectés	plus de 1 076
État de l'exploitant inspecté	130 États et territoires
Type d'aéronef inspecté	219 types et variantes d'aéronefs différents

La «directive SAFA», qui impose la réalisation d'inspections au sol sur les aéronefs des pays tiers, reconnaît également le droit des États membres d'inspecter des aéronefs exploités par des exploitants agréés dans un autre État membre. En 2011, un peu plus de la moitié du nombre total d'inspections SAFA ont été effectuées sur des exploitants de l'UE. Il y a toutefois lieu de préciser que le nombre d'atterrissages réalisés par des exploitants de l'UE (dans d'autres pays européens) est environ 4 fois plus élevé que le nombre d'atterrissages réalisés par des exploitants de pays tiers dans des pays européens.

Tableau 2: inspections d'exploitants UE et non-UE

	Inspections d'exploitants UE	Inspections d'exploitants non-UE
2010	5 990	5 713
Pourcentage	51,2 %	48,8 %

Sur un total de 11 703 inspections, 9 798 (83,4 %) ont été réalisées par des pays membres de l'UE (voir annexe A). 48,8 % des inspections (5 713) ont été réalisées auprès d'exploitants agréés dans des pays tiers, tandis que les 51,2 % restants (5 990) l'ont été auprès d'exploitants de l'UE. Ces chiffres mettent notamment en évidence le champ d'application très large du programme SAFA de l'UE ainsi que le caractère non discriminatoire de son application aux exploitants établis dans l'UE aussi bien qu'à ceux établis hors de l'UE.

⁸ SWD(2012) 38.

4. PRINCIPALES CONSTATATIONS DES INSPECTIONS SAFA

4.1. Constatations générales des inspections

Pendant l'inspection, l'inspecteur SAFA s'appuie sur une liste comprenant au total 54 éléments à vérifier en vue de contrôler la conformité de l'aéronef aux normes internationales (normes OACI). Ces inspections peuvent aboutir à un certain nombre de constatations (appelées en général «écarts par rapport aux normes de l'OACI»). Le tableau 3 ci-dessous donne un aperçu du nombre total de constatations (F) par rapport au nombre total d'inspections (I) et aux éléments inspectés (II). Cependant, il est le plus souvent impossible de vérifier tous les éléments car le temps qui s'écoule entre l'arrivée de l'aéronef et son départ est insuffisant pour réaliser une inspection complète. Par conséquent, la relation entre le nombre total de constatations et le nombre total d'éléments inspectés pourrait être plus explicite qu'un simple ratio fondé sur le nombre d'inspections.

Tableau 3: aperçu du nombre de constatations et d'éléments inspectés dans le cadre des inspections SAFA

	Période
	1 ^{er} janvier 2010 – 31 décembre 2010
Nombre total d'inspections (I)	11 703
Nombre total d'éléments inspectés (II)	437 519
Nombre total de constatations (F)	11 019
Nombre moyen d'éléments vérifiés par inspection	37,39
Constatations/Inspections (F/I)	0,942
Constatations/Éléments inspectés (F/II)	0,0252

4.2. Constatations et catégories de constatations

Il convient de prendre en considération non seulement le nombre absolu des constatations d'inspections mais aussi leur «gravité». À cette fin, trois catégories de constatations ont été définies: une «catégorie 1» (constatation mineure), une «catégorie 2» (constatation significative) et une «catégorie 3» (constatation majeure). Les termes «mineure», «significative» et «majeure» désignent l'importance de l'écart par rapport à la norme de l'OACI. Le premier objectif d'une classification des constatations est de classer la conformité à une norme et la gravité de la non-conformité à cette norme.

Un résumé des inspections et des catégories de constatations figure dans le tableau 4 ci-dessous.

Tableau 4: constatations des inspections SAFA par catégorie

Année	Nbre d'inspections (I)	Nombre de constatations (F)				Ratio de constatations (Fcat./I)			
		Cat. 1 (mineure)	Cat. 2 (significative)	Cat. 3 (majeure)	Total	F cat.1/I	F cat.2/I	F cat.3/I	F total/I
2010	11 703	3 424	4 719	2 876	11 019	0,293	0,403	0,246	0,942
		31 %	42,8 %	26,1 %	100 %				

4.3. Rappel historique

Il convient de présenter un rappel historique de l'évolution, depuis 1996, des chiffres ci-dessus.

Tableau 5: aperçu de l'évolution des constatations des inspections SAFA

	Année															Total 1996-2009
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
Nombre total d'inspections (I)	75	1 748	2 767	2 833	2 394	2 706	3 234	3 413	4 568	5 457	7 458	8 594	10 337	11 349	11 703	66 933
Nombre total d'éléments inspectés (II)	1 675	31 413	88 400	95 524	80 454	82 935	93 681	100 014	148 850	181 440	260 524	300 035	358 046	408 217	437 519	2 231 208
Nombre total de constatations (F)	212	1 951	2 573	2 631	2 587	2 851	3 064	3 242	6 799	8 492	12 481	12 073	11 298	9 688	11 019	79 942
Constatations/Inspections (F/I)	2,8267	1,1161	0,9299	0,9287	1,0806	1,0536	0,9474	0,9499	1,4884	1,5562	1,6704	1,405	1,093	0,854	0,942	1,194
Constatations/Éléments inspectés (F/II)	0,127	0,062	0,029	0,028	0,032	0,034	0,033	0,032	0,046	0,047	0,048	0,040	0,032	0,024	0,025	0,036

Tableau 6: nombre annuel d'inspections SAFA depuis 1996

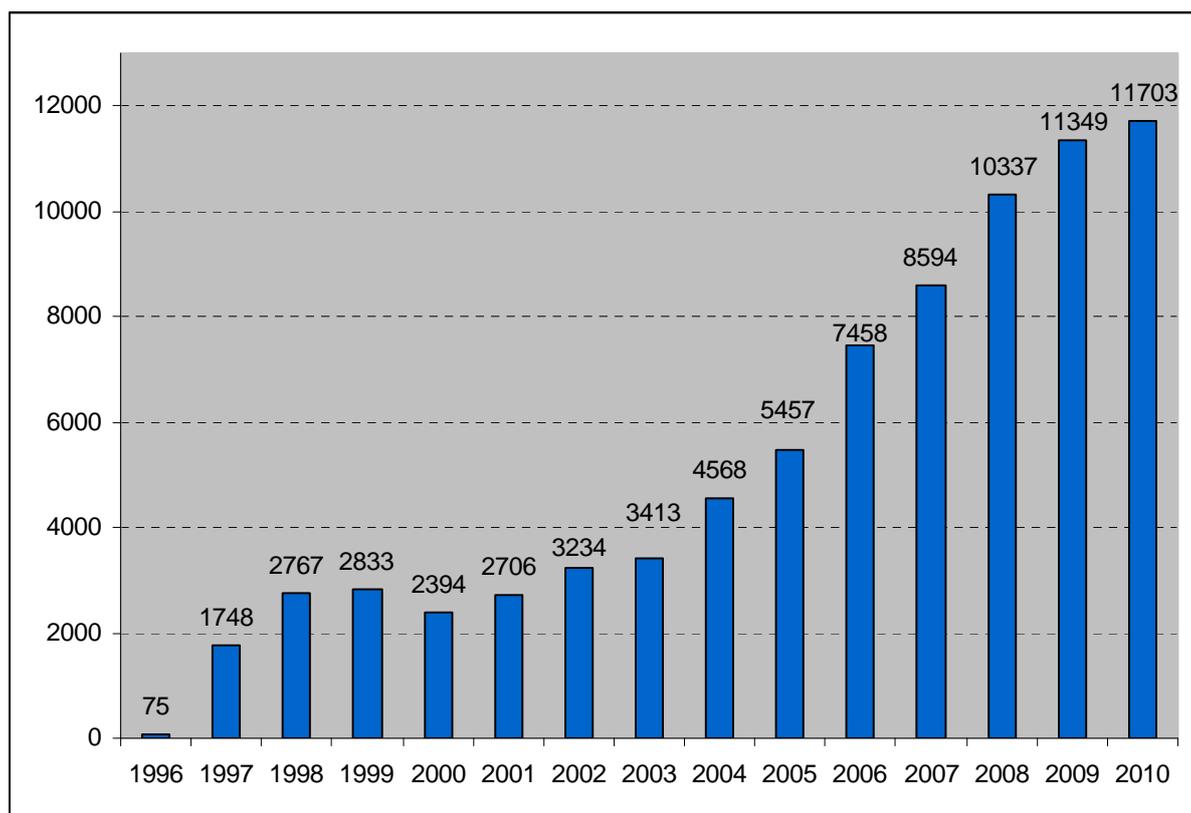
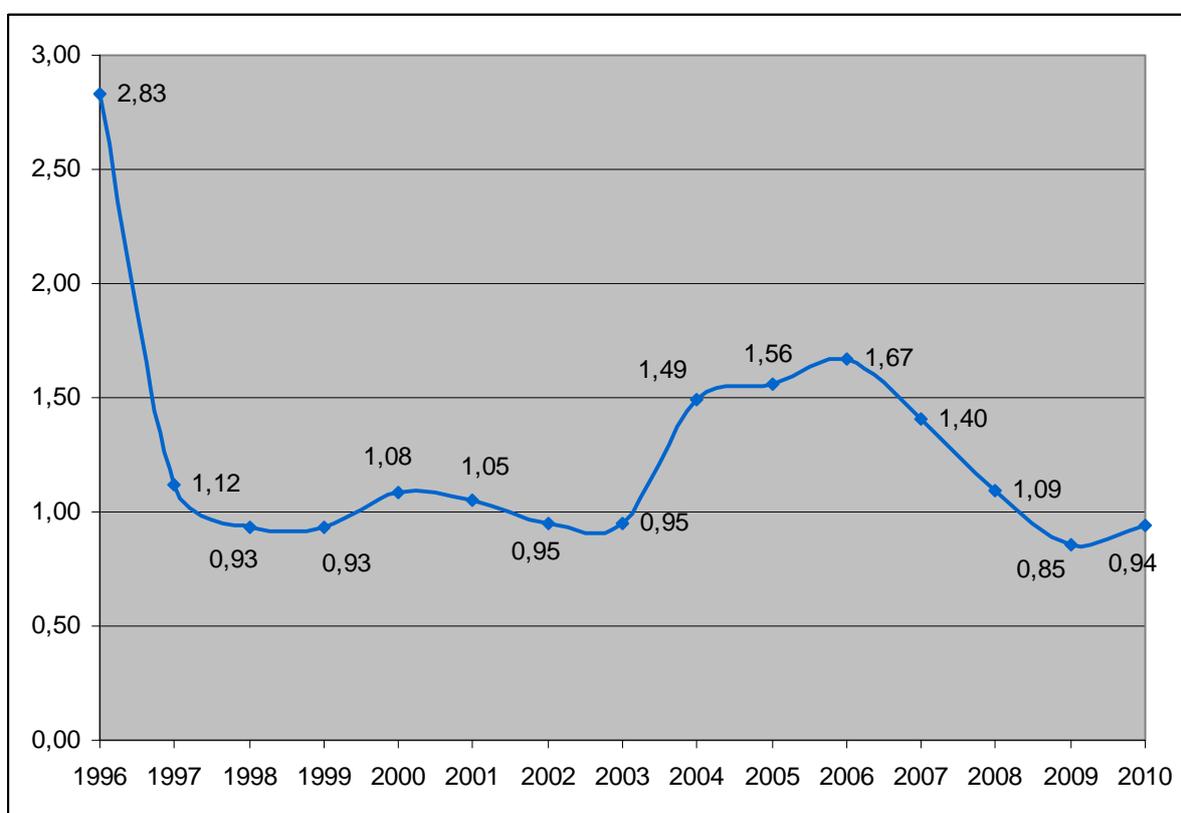


Tableau 7: nombre moyen de constatations par inspection (1996-2010)



Comme le montre le tableau 7, le ratio moyen de constatations par inspection a diminué pendant trois années consécutives avant de remonter de 13 % en 2010. Cette augmentation apparaît comme une conséquence directe des actes législatifs adoptés en 2008 [à savoir le règlement (CE) n° 351/2008 de la Commission concernant la hiérarchisation des inspections au sol et la directive 2008/49/CE de la Commission introduisant des éléments de procédure plus détaillés], de la publication par l'AESA de documents d'orientation très complets et de leur application par les États participants, ainsi que du lancement par l'AESA d'un programme de normalisation SAFA. L'ensemble de ces mesures a permis d'améliorer la qualité des inspections effectuées dans les 42 États participant au programme SAFA.

4.4. Ventilation régionale des constatations

Il ressort des tableaux 8, 9 et 10 ci-dessous que, malgré l'augmentation du nombre moyen de constatations (par inspection) en 2010, la tendance sur cinq ans est en baisse pour toutes les régions géographiques.

Ces tableaux permettent de noter ce qui suit:

- les exploitants des États de l'UE, de la CEAC et de l'Océanie ont moins de constatations par inspection que la moyenne;
- la moyenne pour les exploitants africains a connu la plus forte progression en 2009 mais cette tendance a été inversée en 2010: les chiffres relatifs à cette année montrent la meilleure progression pour le ratio moyen d'exploitants africains.

Tableau 8: ventilation régionale des constatations

Région	Nbre d'États inspectés	Nbre d'exploit. inspectés	Inspe ct. (I)	Nbre de constatations (F)				Ratio de constatations (F cat./I)			
				Cat. 1 (min eure)	Cat. 2 (signi f.)	Cat. 3 (maj eure)	Total	F cat.1 /I	F cat.2 /I	F cat.3 /I	F total /I
UE ⁹	27	521	5 990	1 296	1 984	1 193	4 473	0,22	0,33	0,20	0,75
EUROPE (États de la CEAC) ¹⁰	44	662	7 776	1 865	2 675	1 603	6 143	0,24	0,34	0,21	0,79
Fédération de Russie, Belarus & Asie centrale ¹¹	6	88	1 002	474	484	233	1 191	0,47	0,48	0,23	1,19

⁹ UE: Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, 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.

¹⁰ Europe (CEAC): Albanie, Allemagne, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Islande, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, ancienne république yougoslave de Macédoine, Malte, Moldavie, Monaco, Monténégro, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine.

Amérique du Nord ¹²	3	97	610	207	188	178	573	0,34	0,31	0,29	0,94
Amérique latine & Caraïbes ¹³	21	32	165	81	94	78	253	0,49	0,57	0,47	1,53
Moyen-Orient et Afrique du Nord ¹⁴	17	101	1 422	543	824	497	1 864	0,38	0,58	0,35	1,31
Afrique ¹⁵	19	39	311	84	215	149	448	0,27	0,69	0,48	1,44
Asie ¹⁶	17	46	377	165	231	130	526	0,44	0,61	0,34	1,40
Océanie ¹⁷	3	11	40	5	8	8	21	0,13	0,20	0,20	0,53
Moyenne/Total États								0,29	0,40	0,25	0,94

¹¹ Fédération de Russie, Belarus et Asie centrale: Belarus, Kazakhstan, Kirghizstan, Ouzbékistan, Fédération de Russie, Tadjikistan et Turkménistan.

¹² Amérique du Nord (AN): Bermudes, Canada et États-Unis d'Amérique.

¹³ Amérique latine et Caraïbes (ALC): Anguilla, Antigua-et-Barbuda, Argentine, Aruba, Bahamas, Barbade, Belize, Bolivie, Brésil, Îles Cayman, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, Dominique, République dominicaine, El Salvador, Équateur, Grenade, Guatemala, Guyana, Haïti, Honduras, Jamaïque, Mexique, Antilles néerlandaises, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, Porto Rico, Saint-Christophe-et-Nevis, Saint-Vincent-et-les-Grenadines, Sainte-Lucie, Suriname, Trinidad-et-Tobago, Îles Turks-et-Caïcos, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

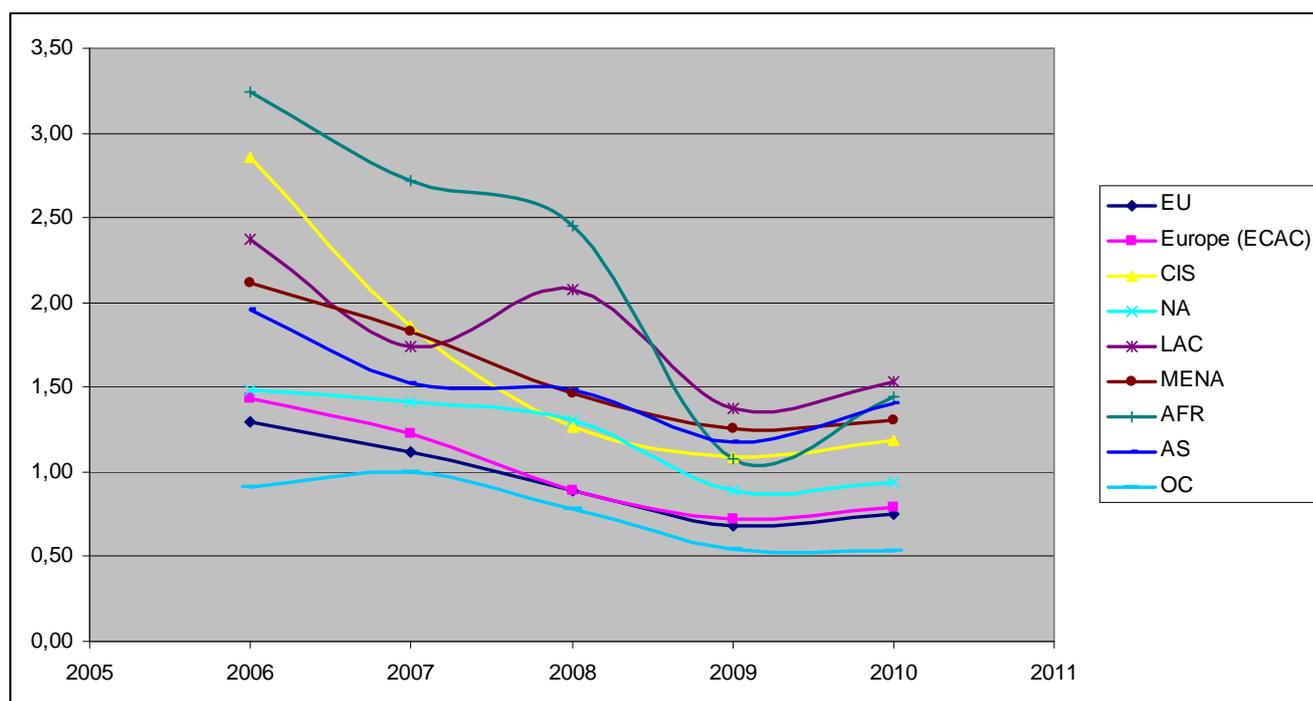
¹⁴ Moyen-Orient et Afrique du Nord (MOAN): Algérie, Arabie saoudite, Bahreïn, Égypte, Émirats arabes unis, Iran (République islamique d'), Iraq, Israël, Jordanie, Koweït, Liban, Jamahiriya arabe libyenne, Maroc, Oman, Qatar, Soudan, République arabe syrienne, Tunisie et Yémen.

¹⁵ Afrique (AFR): Afrique du Sud, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cap-Vert, République centrafricaine, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, République démocratique du Congo, Djibouti, Érythrée, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Liberia, Madagascar, Malawi, Mali, Mauritanie, Maurice, Mozambique, Namibie, Niger, Nigeria, Ouganda, Rwanda, São Tomé e Príncipe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Swaziland, République unie de Tanzanie, Tchad, Togo, Zambie et Zimbabwe.

¹⁶ Asie (AS): Afghanistan, Bangladesh, Bhoutan, Brunei Darussalam, Cambodge, Chine, République de Corée, République populaire démocratique de Corée, Hong Kong (région administrative spéciale de la Chine), Inde, Indonésie, Japon, République démocratique populaire lao, Malaisie, Maldives, Mongolie, Myanmar, Népal, Pakistan, Philippines, Singapour, Sri Lanka, Taïwan, Thaïlande, Timor-Leste et Viêt Nam.

¹⁷ Océanie (OC): Australie, Fidji, Kiribati, Îles Marshall, Micronésie (États fédérés de), Nauru, Nouvelle-Zélande, Palau, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Îles Salomon, Samoa, Tonga, Tuvalu et Vanuatu.

Tableau 9: évolution de la ventilation régionale des constatations



Si l'on compare les résultats SAFA des exploitants UE avec les résultats SAFA des exploitants non-UE, on constate que la moyenne globale F/I est nettement plus basse (de 35 %). Ces résultats sont détaillés dans le tableau 10.

Tableau 10: comparaison entre l'UE, la CEAC et le reste du monde

Région	Nbre d'États inspectés	Nbre d'exploit. inspectés	Inspect. (I)	Nbre de constatations (F)				Ratio de constatations (F cat./I)			
				Cat. 1 (mineure)	Cat. 2 (signif.)	Cat. 3 (majeure)	Total	F cat.1/I	F cat.2/I	F cat.3/I	F total/I
UE	27	521	5 990	1 296	1 984	1 193	4 473	0,22	0,33	0,2	0,75
Reste de l'EUROPE (États CEAC non-membres de l'UE)	17	141	1 786	569	691	410	1 670	0,32	0,39	0,23	0,94

4.5. Répartition par régions de l'OACI

Alors que les tableaux du point 4.4 présentent les résultats des inspections SAFA effectuées en 2010 sur la base des régions géographiques communément admises, le présent point présente les mêmes données, agrégées selon les régions telles qu'elles sont définies par l'OACI. La définition de l'OACI correspond à des groupements différents et donne donc lieu à d'autres résultats. Ces différences de résultats n'ont aucune incidence sur les conclusions tirées dans le présent rapport. Les tableaux 11 et 12 permettent de noter ce qui suit:

- les exploitants des États appartenant à la région EUR¹⁸ et ESAF¹⁹ ont moins de constatations par inspection que la moyenne;
- les exploitants des États appartenant aux régions MID²⁰, SAM²¹, WACAF²², NACC²³ et APAC²⁴ ont plus de constatations par inspection que la moyenne;
- le ratio constatations/inspections a progressé pour toutes les régions, à l'exception de la région SAM, qui présente toutefois toujours un ratio plus élevé que la moyenne. La région WACAF demeure, d'une marge régulière, la région ayant la moyenne la plus élevée.

¹⁸ Région de l'OACI EUR – Europe et Atlantique nord:

Albanie, Algérie, Allemagne, Andorre, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Belarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Islande, Irlande, Italie, Kazakhstan, Kirghizstan, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, ancienne République yougoslave de Macédoine, Malte, Maroc, Monaco, Monténégro, Norvège, Ouzbékistan, Pays-Bas (à l'exclusion des Antilles néerlandaises), Pologne, Portugal, République de Moldavie, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni (à l'exclusion des Îles Cayman, Bermudes), Fédération de Russie, Saint-Marin, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Tadjikistan, Tunisie, Turquie, Turkménistan et Ukraine.

¹⁹ Région de l'OACI ESAF - Afrique orientale et australe:

Afrique du Sud, Angola, Botswana, Burundi, Comores, Djibouti, Érythrée, Éthiopie, Kenya, Lesotho, Madagascar, Malawi, Maurice, Mozambique, Namibie, Ouganda, Rwanda, Seychelles, Somalie, Swaziland, République unie de Tanzanie, Zambie et Zimbabwe.

²⁰ Région de l'OACI MID – Moyen-Orient:

Afghanistan, Arabie saoudite, Bahreïn, Chypre, Égypte, Émirats arabes unis, Iran, Iraq, Israël, Jordanie, Koweït, Liban, Jamahiriya arabe libyenne, Oman, Pakistan, Qatar, Soudan, République arabe syrienne et Yémen.

²¹ Région de l'OACI SAM – Amérique du Sud:

Argentine, Bolivie, Brésil, Chili, Colombie, Équateur, Guyana, Panama, Paraguay, Pérou, Suriname, Uruguay et Venezuela.

²² Région de l'OACI WACAF – Afrique occidentale et centrale:

Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Cap-Vert, République centrafricaine, Congo, Côte d'Ivoire, République démocratique du Congo, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Liberia, Mali, Mauritanie, Niger, Nigeria, São Tomé e Príncipe, Sénégal, Sierra Leone, Tchad et Togo.

²³ Région de l'OACI NACC – Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes:

Antigua-et-Barbuda, Bahamas, Barbade, Belize, Canada, Costa Rica, Cuba, République dominicaine, El Salvador, États-Unis d'Amérique, Grenade, Guatemala, Haïti, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Saint-Christophe-et-Nevis, Saint-Vincent-et-les-Grenadines, Sainte-Lucie et Trinidad-et-Tobago.

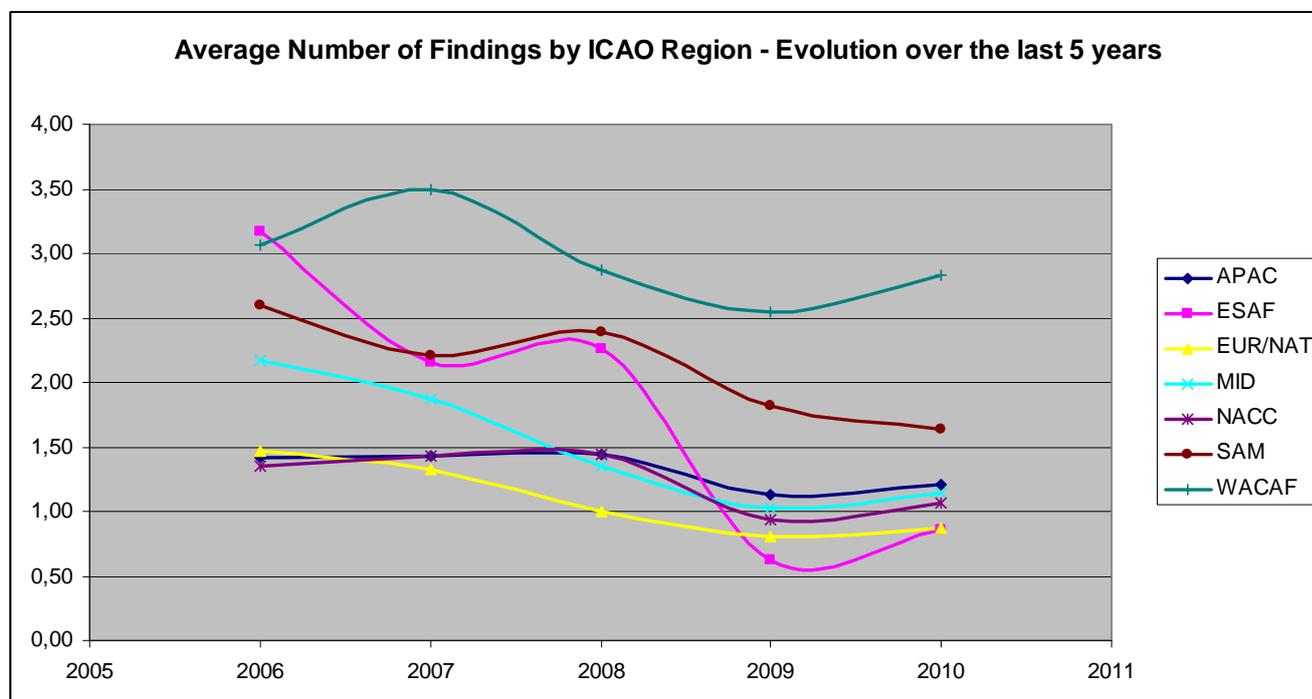
²⁴ Région de l'OACI Asie-Pacifique (APAC):

Australie, Bangladesh, Bhoutan, Brunei Darussalam, Cambodge, Chine (y compris Hong Kong et Macao), Îles Cook, République de Corée, République populaire démocratique de Corée, Fidji, Inde, Indonésie, Japon, Kiribati, République démocratique populaire lao, Malaisie, Maldives, Îles Marshall, Micronésie, Mongolie, Myanmar, Nauru, Népal, Nouvelle-Zélande, Palau, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Philippines, Îles Salomon, Samoa, Singapour, Sri Lanka, Thaïlande, Tonga, Vanuatu et Viêt Nam.

Tableau 11: ventilation régionale des constatations (régions telles que définies par l'OACI)

Région	Nbre d'États inspectés	Nbre d'exploit. inspectés	Inspect. (I)	Nbre de constatations (F)				Ratio de constatations (F cat./I)			
				Cat. 1 (mineure)	Cat. 2 (signif.)	Cat. 3 (majeure)	Total	F cat.1/I	F cat.2/I	F cat.3/I	F total/I
APAC	18	51	364	154	178	107	439	0,42	0,49	0,29	1,21
ESAF	10	24	219	33	79	75	187	0,15	0,36	0,34	0,85
EUR	57	769	9 218	2 568	3 491	2 018	8 077	0,28	0,38	0,22	0,88
MID	17	94	1 103	342	567	354	1 263	0,31	0,51	0,32	1,15
NACC	10	109	637	238	224	215	677	0,37	0,35	0,34	1,06
SAM	10	15	70	38	44	33	115	0,54	0,63	0,47	1,64
WACAF	9	14	92	51	136	74	261	0,55	1,48	0,80	2,84
Total États	130	1 076	11 703	3 424	4 719	2 876	11 019	0,29	0,40	0,25	0,94

Tableau 12: nombre moyen de constatations par région de l'OACI – évolution des 5 dernières années



4.6. Constatations des inspections rapportées aux éléments de la liste de vérification

L'annexe F du document de travail des services de la Commission joint²⁵ fournit les résultats concernant chaque élément d'inspection (III) qui a été contrôlé. Elle indique le nombre de fois où un élément particulier d'inspection a été vérifié, le nombre de constatations et le ratio F/III.

La plupart des anomalies détectées concernaient l'état général extérieur de l'aéronef (C01), la notification et rectification des pannes (A23), les licences des membres d'équipage de conduite (A20) et l'état général du poste de pilotage (A01).

4.7. Les 3 premières constatations significatives et majeures des inspections rapportées aux éléments de la liste de vérification

La liste de vérification se compose de quatre grandes parties: la partie A concerne les éléments qui doivent être inspectés dans le poste de pilotage de l'aéronef; la partie B concerne les éléments qui doivent être vérifiés dans la cabine (passagers), et plus particulièrement les équipements de sécurité; la partie C porte sur l'état technique général de l'aéronef, qui doit faire l'objet d'une vérification visuelle à l'extérieur; enfin, la partie D concerne la soute de l'aéronef et les marchandises transportées.

Toute constatation générale non couverte par les parties A, B, C ou D peut être inscrite dans la partie E (généralités) de la liste de vérification.

Lors de l'examen des constatations découlant d'une inspection SAFA, il convient d'accorder une attention toute particulière aux constatations de la catégorie 2 (significatives) et de la catégorie 3 (majeures) lorsque celles-ci doivent être corrigées. Pour chaque partie de la liste de vérification, les 3 premières constatations des catégories 2 et 3 rapportées au nombre d'inspections figurent dans les tableaux des annexes D et E du document de travail des services de la Commission joint²⁶.

5. MESURES PRISES SUR LA BASE DES CONCLUSIONS DES INSPECTIONS AU SOL

Plusieurs mesures peuvent être prises par les autorités nationales compétentes en fonction de la catégorie, du nombre et de la nature des constatations.

Si les constatations indiquent que la sécurité de l'aéronef et de ses occupants est compromise, des actions correctives seront requises. En principe, le commandant de bord de l'aéronef sera invité à corriger les anomalies les plus graves portées à son attention. Dans les rares cas où les inspecteurs ont des raisons de croire que le commandant de bord n'a pas l'intention de prendre les mesures nécessaires pour remédier aux anomalies qui lui ont été signalées, ils procéderont officiellement à l'immobilisation au sol de l'appareil.

Il existe un autre type d'action: les «actions correctives avant autorisation du vol». L'avion n'est autorisé à reprendre son vol qu'une fois les anomalies corrigées. Dans d'autres cas, l'aéronef peut décoller tout en étant soumis à des restrictions d'exploitation. C'est le cas, par exemple, lorsqu'une anomalie est constatée au niveau de sièges passagers.

²⁵ SWD(2012) 38.

²⁶ SWD(2012) 38.

Il est d'usage de tenir informé des constatations le commandant de bord de l'aéronef qui vient d'être inspecté. De plus, les constatations des catégories 2 et 3 sont communiquées à l'autorité de l'aviation compétente et au siège de l'exploitant. Il leur est alors demandé de prendre les mesures appropriées pour éviter que ce type d'anomalie ne se reproduise.

Afin de réaliser au mieux les objectifs du programme SAFA de l'UE, une étroite collaboration avec les autorités de l'aviation civile de tous les États dont les exploitants et les aéronefs ont fait l'objet d'inspections SAFA est indispensable. Les autorités nationales de l'aviation civile sont donc invitées à veiller à ce que des mesures correctives soient mises en œuvre rapidement afin de remédier aux constatations des inspections SAFA.

Dans certains cas, lorsque les constatations relatives à un aéronef sont jugées importantes, les États participant au programme SAFA peuvent décider de retirer l'autorisation d'entrée de cet aéronef. Ainsi, l'aéronef en question n'est plus autorisé à atterrir sur les aéroports de cet État membre ou à pénétrer dans son espace aérien. Cette interdiction peut être levée si l'exploitant de l'aéronef prouve que les problèmes ont été corrigés de manière appropriée. Le retrait de l'autorisation d'entrée peut donc revêtir un caractère provisoire (ce qui est généralement le cas).

S'agissant de ces interdictions et de leur levée ultérieure, les États membres de l'UE participant au programme SAFA agiront conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 2111/2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté.

	Nombre d'inspections	11 703
	Nombre de constatations	11 019
MESURES PRISES	Information de l'autorité et de l'exploitant	4 108
	Restriction d'exploitation de l'aéronef	120
	Actions correctives avant autorisation du vol	1 922
	Immobilisation au sol de l'aéronef	12
	Interdiction d'exploitation immédiate	0*

* Les interdictions/restrictions d'exploitation imposées par la CE au titre du règlement (CE) n° 2111/2005 ne sont pas prises en compte.

En vertu des dispositions de la directive 2008/49/CE de la Commission, les pays participant au programme SAFA envoient chaque mois à l'AESA des rapports concernant les mesures prises suite aux inspections. Les informations ainsi fournies donnent une indication de la capacité et de la volonté des exploitants à corriger les anomalies détectées au cours des inspections SAFA.

6. CONCLUSIONS

En 2010, les inspections ont atteint un nombre record et concerné un nombre d'exploitants et d'éléments d'inspection plus important qu'au cours des années précédentes. Cette augmentation apparaît comme une conséquence directe des actes législatifs adoptés en 2008. Les chiffres présentés dans le présent rapport mettent également en évidence le champ d'application très large du programme SAFA de l'UE ainsi que le caractère non discriminatoire de son application aux exploitants établis dans l'UE aussi bien qu'à ceux établis hors de l'UE. Grâce à ces améliorations, le programme est devenu un instrument plus efficace dans la détection d'éventuelles tendances à une dégradation de la sécurité dans le monde tout en contribuant en temps réel à l'exploitation en toute sécurité des aéronefs inspectés.

Au cours de l'année 2010, des efforts ont également été déployés pour améliorer le fonctionnement du programme SAFA de l'UE, grâce notamment à l'efficacité des inspections (introduction d'un seuil minimal d'inspections à effectuer sur une base volontaire par les États participant au programme SAFA) et à la réalisation d'un programme de normalisation.

Afin d'établir la liste de l'UE des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'Union, telle que prévue par le règlement (CE) n° 2111/2005, la Commission a continué, en 2010, à se baser sur les résultats de l'examen régulier par l'AESA des rapports révélant de sérieux manquements en matière de sécurité, ou une incapacité persistante de la part du transporteur à remédier à des manquements décelés lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA.