

Sécurité aérienne: aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires, programme SAFA

2002/0014(COD) - 31/03/2011 - Document de suivi

Le présent document constitue le **quatrième rapport annuel** sur le programme SAFA (évaluation de la sécurité des aéronefs des pays tiers) et couvre la période allant du 1^{er} janvier au 31 décembre 2009.

Le programme SAFA a été lancé par la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) en 1996. Entrée en vigueur le 30 avril 2004, la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires (ou «directive SAFA») 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. La responsabilité de la gestion et du développement du programme SAFA de la Communauté européenne incombe, depuis le 1^{er} janvier 2007, à la Commission européenne, assistée par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA). En comptant les 27 États membres de l'UE, 42 États participent au programme SAFA de l'UE.

Le présent rapport montre clairement les efforts de l'UE pour renforcer la sécurité dans le ciel européen. Les principales constatations sont les suivantes :

Évolution du programme en 2009 : au cours de l'année 2009, des efforts ont été faits pour **améliorer le fonctionnement du programme SAFA** de l'UE : i) publication d'un deuxième ensemble de documents d'orientation relatifs aux procédures d'inspection au sol ; ii) poursuite des initiatives lancées en 2007, comme par exemple des rapports concernant la qualité enregistrés par les États participants dans la base de données SAFA ainsi que l'analyse de la base de données ; iii) ouverture de négociations avec différentes autorités aéronautiques dans le monde pour élargir la participation au programme SAFA de l'UE ; iv) lancement d'un programme de normalisation visant à garantir que toutes les inspections SAFA sont effectuées de manière harmonisée dans tous les pays SAFA participants.

Mise en place d'une approche fondée sur les risques : le règlement (CE) n° 351/2008 de la Commission (qui est entré en vigueur en avril 2008) prévoit une hiérarchisation des inspections SAFA dans une perspective paneuropéenne, les États participants étant tenus de donner en partie la priorité aux inspections au sol de certains sujets (des opérateurs déterminés ou tous les opérateurs agréés dans un État donné). La liste des priorités est établie par la Commission européenne et mise à jour, s'il y a lieu, sur la base des critères de hiérarchisation prévus par ledit règlement.

En 2009, sur un total de 11.349 inspections SAFA, 2.253 (19,85%) ont été réalisées sur des sujets désignés dans la liste des priorités.

Inspections : en 2009, les inspections ont atteint **un nombre record** et concerné un nombre d'exploitants plus important qu'au cours des années précédentes (11.349 inspections, ayant donné lieu à 9.688 constatations). Sur un total de 11.349 inspections, 9.462 (83,4%) ont été réalisées par des pays membres de l'UE. 47,9% des inspections (5.432) ont été réalisées auprès d'exploitants agréés dans des pays tiers, tandis que les 52,1% restants (5.917) l'ont été auprès d'exploitants de l'UE.

Le programme est de ce fait 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.

Constatations et catégories de constatations : l'évolution sur cinq ans montre que le nombre moyen de constatations (par inspection) a **diminué** dans toutes les régions géographiques :

- les exploitants des États de l'UE, de la CEAC et de l'Océanie ont moins de constatations par inspection que la moyenne;
- c'est dans la région africaine que le ratio constatations/inspections a le mieux progressé, (même si le nombre très élevé d'inspections du transporteur angolais TAAG influe sur ce résultat); ces inspections ont été imposées après le retrait partiel de ce transporteur de la liste de l'UE des transporteurs interdits de vol. En 2009, TAAG a été autorisé à reprendre partiellement ses activités dans l'UE (avec des aéronefs déterminés et uniquement à destination de Lisbonne, Portugal) à la condition que chaque vol fasse l'objet d'une inspection par les autorités portugaises ;
- les exploitants des États appartenant à la région EUR (Europe et Atlantique nord) ont moins de constatations par inspection que la moyenne;
- les exploitants des États appartenant aux régions MID (Moyen-Orient), SAM (Amérique du Sud), WACAF (Afrique occidentale et centrale), NACC (Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes), APAC (Asie-Pacifique) et ESAF (Afrique orientale et australe) ont plus de constatations par inspection que la moyenne.

Mesures prises après inspections au sol: le rapport décrit les mesures qui peuvent être prises en fonction de la catégorie, du nombre et de la nature des constatations.

Sur les 11.349 inspections réalisées en 20089, on note 95 restrictions d'exploitation de l'aéronef, 1.358 actions correctives avant autorisation du vol, 10 immobilisations au sol de l'aéronef et 1 interdiction d'exploitation immédiate.