



**CONSEIL DE  
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 19 novembre 2009 (20.11)  
(OR. en)**

**16325/09**

**AVIATION 191**

**NOTE DE TRANSMISSION**

---

Origine: Pour le Secrétaire général de la Commission européenne,  
Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur

Date de réception: 18 novembre 2009

Destinataire: Monsieur Javier SOLANA, Secrétaire général/Haut Représentant

Objet: Rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil -  
Programme SAFA de la Communauté européenne

---

Les délégations trouveront ci-joint le document de la Commission - COM(2009) 627 final.

p.j.: COM(2009) 627 final



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 18.11.2009  
COM(2009)627 final

**RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL**

**PROGRAMME SAFA DE LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE**

**[SEC(2009)1576 final]**

# RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

## PROGRAMME SAFA DE LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE

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

### Finalité du présent rapport

L'article 6, paragraphe 2, de la directive 2004/36/CE dispose que:

*La Commission publie tous les ans un rapport d'information consolidé accessible au public ainsi qu'aux parties prenantes de l'industrie et comprenant une analyse de toutes les informations reçues conformément à l'article 5. Cette analyse est simple, facile à comprendre et indique s'il peut y avoir un risque de sécurité accru pour les passagers aériens. Dans cette analyse, la source de ces informations est désidentifiée.*

Le présent document constitue le troisième rapport annuel et couvre la période allant du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2008.

## 1. LE PROGRAMME SAFA DE LA CE

### 1.1. Origines du programme SAFA de la CE

Le programme SAFA a été lancé par la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) en 1996. Il ne reposait pas sur une base juridique européenne contraignante, mais exprimait un engagement des directeurs généraux des États membres participants de la CEAC. Les inspections d'aéronefs «étrangers» visaient les aéronefs qui ne sont pas utilisés ou exploités sous le contrôle de l'autorité compétente de l'État où l'inspection a lieu.

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. 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 de l'UE d'inspecter des 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 national.

Conformément à une décision des directeurs généraux des États membres de la CEAC, le programme SAFA a été placé dans le champ de compétence de la Communauté européenne (CE); la responsabilité de la gestion et du développement du **programme SAFA de la Communauté européenne** incombe ainsi, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2007, à la Commission européenne, assistée par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA). L'AESA est une agence de la Commission européenne établie à Cologne, qui est chargée de la gestion opérationnelle du programme SAFA de la CE pour le compte de la Commission, conformément au règlement (CE) n° 768/2006 de la Commission.

Jusqu'en 2006, le volet opérationnel du programme SAFA était mis en œuvre par l'Autorité conjointe de l'aviation centrale (JAA centrale). Fin 2006, la responsabilité des activités de

coordination du programme, y compris la base de données centralisée, est passée de la JAA centrale à l'AESA.

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 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 la CE (voir l'annexe A).

## **1.2. Fonctionnement du programme SAFA de la CE**

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 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.

Les caractéristiques principales du programme SAFA de la CE peuvent se résumer comme suit:

- son application par tous les États qui y participent: en principe, les 42 États de la CEAC (États membres de l'UE et États CEAC non-membres de l'UE ayant signé l'arrangement opérationnel avec l'AESA);
- la large diffusion des résultats des inspections au sol 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);
- sa finalité: garantir le respect des normes de l'OACI, généralement applicables au niveau international à tous les aéronefs inspectés.

### **1.3. Intégration du programme SAFA de la CE dans l'ensemble de la chaîne de sécurité de l'aviation**

L'expérience acquise ces dernières années 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 (p. ex. la gestion des ressources en personnel, l'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. Grâce à l'accroissement du degré d'harmonisation entre les États participants, la validité de ces indicateurs, lors des inspections SAFA, va être davantage renforcée.

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 la CE 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 des faiblesses structurelles qu'un exploitant particulier peut rencontrer dans la gestion du contrôle de la qualité et du niveau de supervision de la sécurité exercée par les autorités nationales de l'aviation civile de l'État dans lequel cet exploitant est certifié; des tendances négatives similaires peuvent également être décelées pour certains types d'aéronefs;
- 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 l'aéronef en question.

De plus, depuis l'entrée en vigueur du règlement (CE) n° 2111/2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire de transporteurs 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 la liste communautaire. C'est le cas depuis l'établissement de la première liste communautaire en mars 2006 et de ses mises à jour régulières ultérieures.

### **1.4. Évolution du programme en 2008**

Le 16 avril 2008, la Commission a arrêté deux mesures législatives importantes visant à renforcer davantage le programme SAFA de la CE:

- la directive 2008/49/CE de la Commission, qui contient les éléments fondamentaux du manuel des procédures SAFA et prévoit des règles harmonisées pour la conduite des inspections SAFA, comprenant les suites à donner aux inspections, le délai d'enregistrement obligatoire des rapports d'inspection (quinze jours ouvrables) et la communication obligatoire des résultats des inspections aux exploitants concernés sous la forme d'une attestation d'inspection établie sur la base d'un modèle commun. Ladite directive prévoit également un ensemble

commun de critères de qualification pour les inspecteurs SAFA. L'AESA a été chargée d'aider les États participants en élaborant des documents d'orientation détaillés pour la mise en œuvre des éléments fondamentaux inscrits dans la directive;

- le règlement (CE) n° 351/2008, qui applique une approche structurée et paneuropéenne en matière de hiérarchisation des inspections au sol SAFA à l'égard des sujets qui présentent une menace potentielle pour la sécurité, afin d'optimiser l'utilisation des ressources dont disposent les services d'inspection.

Conformément à la mission qui lui a été assignée par la directive 2008/49/CE de la Commission, l'AESA a élaboré et publié des documents d'orientation détaillés relatifs à la qualification des agents chargés des inspections au sol dans le cadre du programme SAFA, fixant des normes communes à l'ensemble des États participants. Les critères de qualification sont centrés sur l'admissibilité, la formation (notamment la formation continue) et l'expérience des inspecteurs. La formation des inspecteurs doit respecter les programmes de formation mis au point par l'AESA, et la qualification des formateurs doit répondre à un ensemble spécifique de critères communs.

Diverses initiatives lancées en 2007 se sont poursuivies en 2008, jusqu'à s'inscrire dans le cadre normal des activités régulières réalisées dans le cadre du programme SAFA de la CE, telles que le contrôle de la qualité des rapports enregistrés par les États participants dans la base de données SAFA et l'analyse de la base de données. Cette analyse effectuée tous les quatre mois 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 réelle pour la sécurité aérienne internationale. La méthode d'analyse a été affinée et renforcée par la suite de manière à exploiter au mieux les données SAFA disponibles.

En octobre 2008, la base de données SAFA a fait l'objet d'importants aménagements qui ont permis de perfectionner la procédure de présentation des rapports, d'assurer l'accompagnement du processus de hiérarchisation (découlant du règlement (CE) n° 351/2008 de la Commission) et d'améliorer le déroulement des opérations. Outre la mise en œuvre des modifications introduites par la directive 2008/49/CE, parmi lesquelles l'obligation de produire des rapports sur les actions de la classe 3, ces aménagements ont mis en place une nouvelle fonction très importante visant à améliorer la cohérence des constatations grâce à un ensemble de constatations préétablies, mises au point et gérées par l'AESA.

Une réplique de la base de données SAFA a également été réalisée pour permettre de donner à ses utilisateurs une formation en conditions réelles dans un environnement de formation pleinement opérationnel.

### **1.5. Mise en place d'une approche fondée sur les risques**

Le nouveau 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, à savoir:

- les informations transmises par l'AESA après analyse de la base de données SAFA;
- les informations issues des réunions du comité de la sécurité aérienne;
- les informations obtenues par la Commission 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.

La première liste de priorités a été publiée le 20 avril 2008 et a été actualisée deux fois au cours de cette même année. En 2008, sur un total de 10 337 inspections SAFA, 1 481 ont été réalisées sur des sujets 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 la JAA centrale, aux Pays-Bas.

Bien que la base de données soit gérée par l'AESA, il incombe toujours à chaque autorité nationale de l'aviation (ANA) des 42 États participant au programme SAFA d'y introduire les rapports.

En 2008, les États participant au programme SAFA ont réalisé un nombre record de 10 337 inspections, qui ont donné lieu à 11 298 constatations (voir l'annexe A).

Les données contenues dans la base de données sont considérées comme confidentielles, dans le sens où elles ne sont partagées qu'avec les autres États participants et ne sont pas mises à la disposition du grand public. Toutes les autorités nationales de l'aviation des États participants peuvent accéder à la base de données via le réseau Internet (sécurisé).

## **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 en priorité par les États membres. En outre, des inspections au sol dans le cadre du programme SAFA peuvent être réalisées selon une procédure de sondage.

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

- (1) État de l'exploitant spécifique (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 fournissent respectivement les listes des États des exploitants, des types d'aéronefs et des exploitants inspectés en 2008. Elles mettent en évidence le champ d'application très large du programme SAFA ainsi que le caractère non discriminatoire de sa mise en œuvre.

Le tableau ci-dessous, qui récapitule les informations figurant dans les annexes et fournit une vue d'ensemble des activités, illustre également le bon déroulement du programme.

Même si l'inspection des aéronefs des pays tiers visitant des aéroports de l'UE constitue, en vertu de la «directive SAFA», l'obligation principale des États membres de l'UE, les aéronefs d'exploitants communautaires restent eux aussi soumis aux inspections. Le tableau suivant présente les résultats:

<b>Inspections</b>	10 337 inspections...
<b>Exploitant</b>	...auprès de 1 067 exploitants différents...
<b>État de l'exploitant</b>	...originaires de 131 États...
<b>Type d'aéronef</b>	...exploitant 220 (sous-)types d'aéronefs

Le tableau ci-dessous reflète le fait que la plupart des vols dans les États membres de l'UE sont effectués par des exploitants de l'UE et que, en règle générale, les États participant au programme SAFA utilisent encore les critères généraux de l'ancien programme SAFA de la CEAC.

	<b>Inspections d'exploitants UE</b>	<b>Inspections d'exploitants non-UE</b>
<b>2008</b>	5 879	4 458
<b>Pourcentage</b>	56,87%	43,13%

Sur les 10 337 inspections effectuées en 2008, 9 040 l'ont été par des États membres de l'UE: 42,7 % des inspections (3 857) ont été réalisées auprès d'exploitants agréés dans des pays tiers (non-UE), tandis que les 57,3 % restants (5 183) l'ont été auprès d'exploitants de l'UE. En 2008, quelque 700 000 atterrissages ont été réalisés sur les aéroports communautaires par des exploitants de pays tiers, leur taux d'inspection (nombre d'inspections/nombre d'atterrissages) se situant dès lors aux alentours de 0,5% (c'est-à-dire 5 inspections pour 1 000 atterrissages). Le nombre d'atterrissages effectués par des exploitants de l'UE dans un autre État membre de l'UE (autre que l'État chargé de la surveillance de leur sécurité) s'est élevé à plus de 2 900 000, soit un taux d'inspection de 0,17 % pour les exploitants de l'UE.

## 4. PRINCIPALES CONSTATATIONS DES INSPECTIONS SAFA

### 4.1. Constatations générales des inspections

L'approche quantitative est le premier point de départ des constatations, qui portent sur des écarts par rapport aux normes de l'OACI. Elle consiste à comparer le nombre total de constatations (F) avec le nombre total d'inspections (I) et les éléments inspectés (II).

Une liste d'éléments à vérifier, au nombre de cinquante-quatre, est utilisée lors de l'inspection. 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. Les résultats sont présentés dans le tableau ci-dessous:

	Période
	1 <sup>er</sup> janvier 2008 – 31 décembre 2008
<b>Total des inspections (I)</b>	10 337
<b>Nombre total d'éléments inspectés (II)</b>	358 046
<b>Nombre total de constatations (F)</b>	11 298
<b>Nombre moyen d'éléments vérifiés par inspection</b>	34,64
<b>Constatations/Inspections (F/I)</b>	1,093
<b>Constatations/Éléments inspectés (F/II)</b>	0,0315

## 4.2. Constatations et catégories de constatations

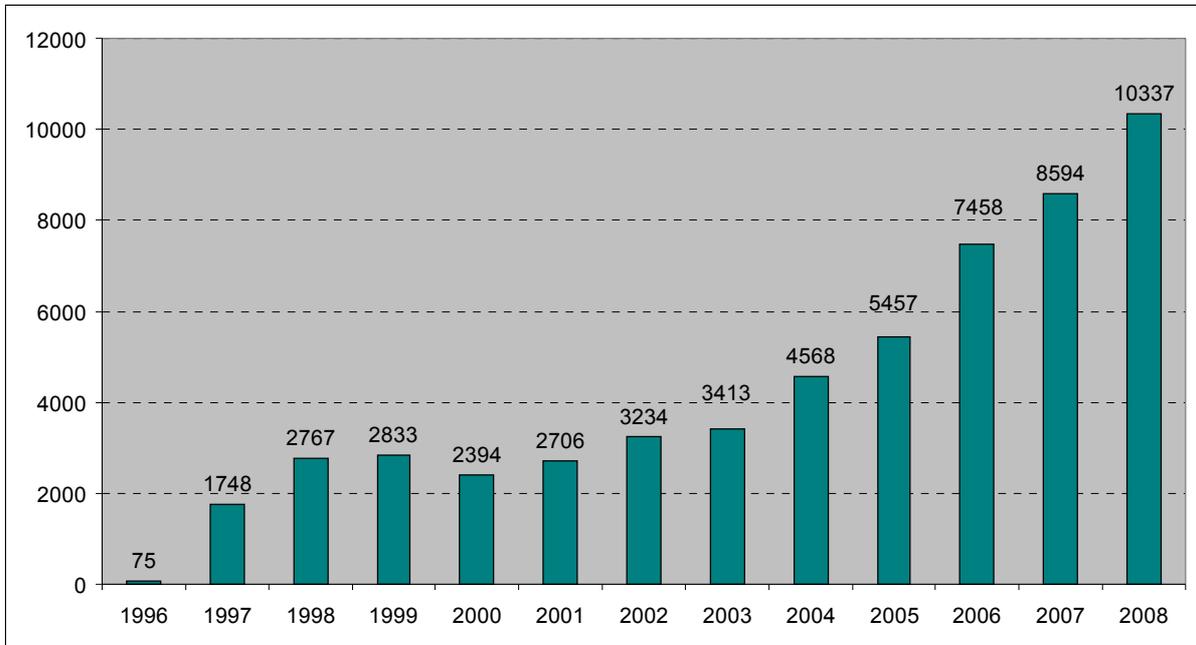
Il convient de prendre en considération non seulement le nombre absolu des constatations d'inspections mais aussi leur «gravité». À cette fin, trois catégories de constatations ont été définies: une «catégorie 1» (constatation mineure), une «catégorie 2» (constatation significative) et une «catégorie 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.

Les inspections et les catégories de constatations sont enregistrées dans la base de données et les résultats sont présentés dans le tableau ci-dessous:

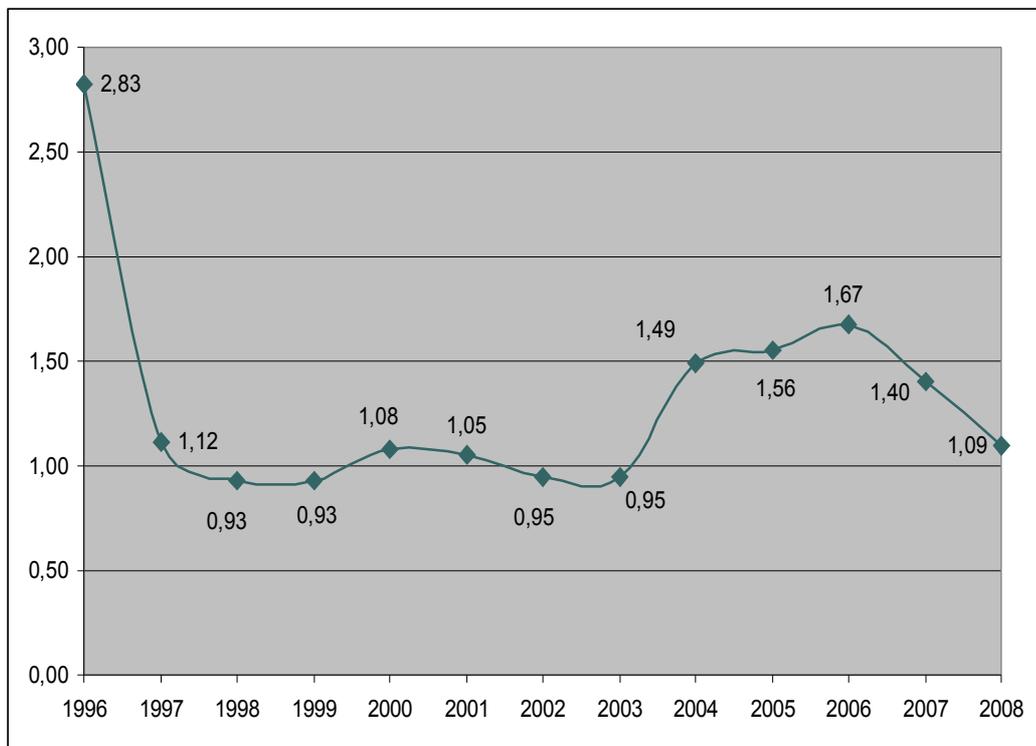
Année	Nbre d'inspections (I)	Nombre de constatations (F)				Ratio de constatations (Fcat./I)			
		Cat. 1 (min.)	Cat. 2 (significative)	Cat. 3 (maj.)	Total	F cat.1 / I	F cat.2 / I	F cat.3 / I	F total / I
2008	10337	4661	4551	2086	11298	0,451	0,440	0,202	1,093
		41,26%	40,28%	18,46%	100,00%				

## 4.3. Rappel historique

	Année													Total 1996-2008
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
<b>Total des inspections (I)</b>	75	1748	2767	2833	2394	2706	3234	3413	4568	5457	7458	8594	10337	55584
<b>Nombre total d'éléments inspectés (II)</b>	1675	31413	88400	95524	80454	82935	93681	100014	148850	181440	260524	300035	358046	1822991
<b>Nombre total de constatations (F)</b>	212	1951	2573	2631	2587	2851	3064	3242	6799	8492	12481	12073	11298	70254
<b>Constatations/Inspections (F/I)</b>	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	1,264
<b>Constatations/Éléments inspectés (F/II)</b>	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	0,039



**Nombre d'inspections SAFA depuis le début du programme en 1996**



**Nombre moyen de constatations par inspection (1966-2008)**

4.4. Ventilation régionale des constatations

Région	Nbre d'États inspectés	Nbre d'exploit. inspectés	Inspect. (I)	Nbre de constatations (F)				Ratio de constatations (F cat./I)			
				Cat. 1 (min.)	Cat. 2 (signif.)	Cat. 3 (maj.)	Total	F cat.1/I	F cat.2/I	F cat.3/I	F total/I
UE (27) <sup>1</sup>	27	532	5 879	2 293	2 103	849	5 245	0,390	0,358	0,144	0,892
Europe (CEAC) <sup>2</sup>	43	665	7 330	2 973	2 764	1 140	6 877	0,406	0,377	0,155	0,938
Fédération de Russie, Belarus & Asie centrale <sup>3</sup>	7	92	905	410	489	244	1 143	0,453	0,540	0,270	1,263
Amérique du Nord <sup>4</sup>	3	88	456	259	203	132	594	0,568	0,445	0,289	1,303
Amérique latine & Caraïbes <sup>5</sup>	21	46	163	112	153	74	339	0,687	0,939	0,454	2,080
Moyen-Orient et Afrique du Nord <sup>6</sup>	17	78	998	577	586	300	1 463	0,578	0,587	0,301	1,466
Afrique <sup>7</sup>	20	41	192	169	190	112	471	0,880	0,990	0,583	2,453
Asie <sup>8</sup>	16	41	260	158	151	77	386	0,608	0,581	0,296	1,485
Océanie <sup>9</sup>	4	16	32	3	15	7	25	0,094	0,469	0,219	0,781
Moyenne/Total États								0,451	0,440	0,202	1,093

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Europe (CEAC): Albanie, Allemagne, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Belgique, Bosnie-et-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, Pays-Bas, Norvège, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine.

<sup>3</sup> Fédération de Russie, Belarus et Asie centrale: Belarus, Kazakhstan, Kirghizstan, Ouzbékistan, Fédération de Russie, Tadjikistan et Turkménistan.

<sup>4</sup> Amérique du Nord (AN): Bermudes, Canada et États-Unis d'Amérique.

<sup>5</sup> 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-Caicos, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

<sup>6</sup> 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.

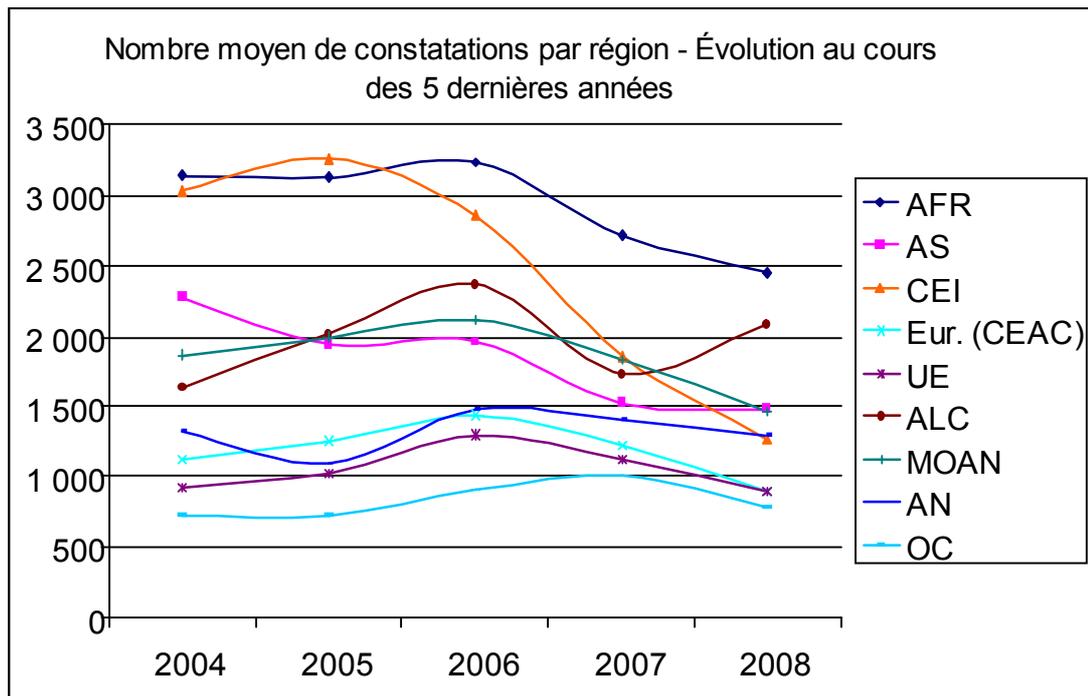
<sup>7</sup> Afrique (AFR): Afrique du Sud, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cap-Vert, République centrafricaine, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, République démocratique du Congo, Djibouti, Érythrée, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, 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.

<sup>8</sup> 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.

<sup>9</sup> 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.

Il ressort de ce tableau que:

- les exploitants des États de l'UE, de la CEAC et de l'Océanie ont moins de constatations par inspection que la moyenne;
- les exploitants d'Afrique, du groupe Fédération de Russie/Belarus/Asie centrale, d'Asie, du Moyen-Orient, d'Amérique du Nord et d'Afrique du Nord ont plus de constatations par inspection que la moyenne.



L'évolution sur cinq ans fait apparaître que le nombre moyen de constatations (par inspection) a diminué pour la quasi-totalité des régions géographiques, et plus particulièrement pour les exploitants titulaires d'une licence dans la Fédération de Russie, le Belarus et l'Asie centrale (CEI). Seule la région d'Amérique latine et des Caraïbes fait exception.

## Répartition par régions de 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 (min.)	Cat. 2 (signif.)	Cat. 3 (maj.)	Total	F cat.1/I	F cat.2/I	F cat.3/I	F total/I
APAC <sup>10</sup>	18	55	271	153	159	79	391	0,565	0,587	0,292	1,443
ESAF <sup>11</sup>	9	25	131	95	126	75	296	0,725	0,962	0,573	2,260
EUR/NAT <sup>12</sup>	56	773	8580	3607	3477	1483	8567	0,420	0,405	0,173	0,998
MID <sup>13</sup>	17	71	726	374	387	217	978	0,515	0,533	0,299	1,347
NACC <sup>14</sup>	10	107	489	284	253	165	702	0,581	0,517	0,337	1,436
SAM <sup>15</sup>	10	20	79	74	85	30	189	0,937	1,076	0,380	2,392
WACAF <sup>16</sup>	11	16	61	74	64	37	175	1,213	1,049	0,607	2,869
Total États	131	1067	10337	4661	4551	2086	11298	0,451	0,440	0,202	1,093

Il ressort de ce tableau que:

- les exploitants des États appartenant à la région EUR/NAT ont moins de constatations par inspection que la moyenne;
- les exploitants des États appartenant aux régions MID, SAM, WACAF, NACC, APAC et ESAF ont plus de constatations par inspection que la moyenne.

<sup>10</sup> 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 Marshal, Micronésie, Mongolie, Myanmar, Nauru, Népal, Nouvelle-Zélande, Palau, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Philippines, Îles Salomon, Samoa, Singapour, Sri Lanka, Thaïlande, Tonga, Vanuatu et Viêt Nam.

<sup>11</sup> 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.

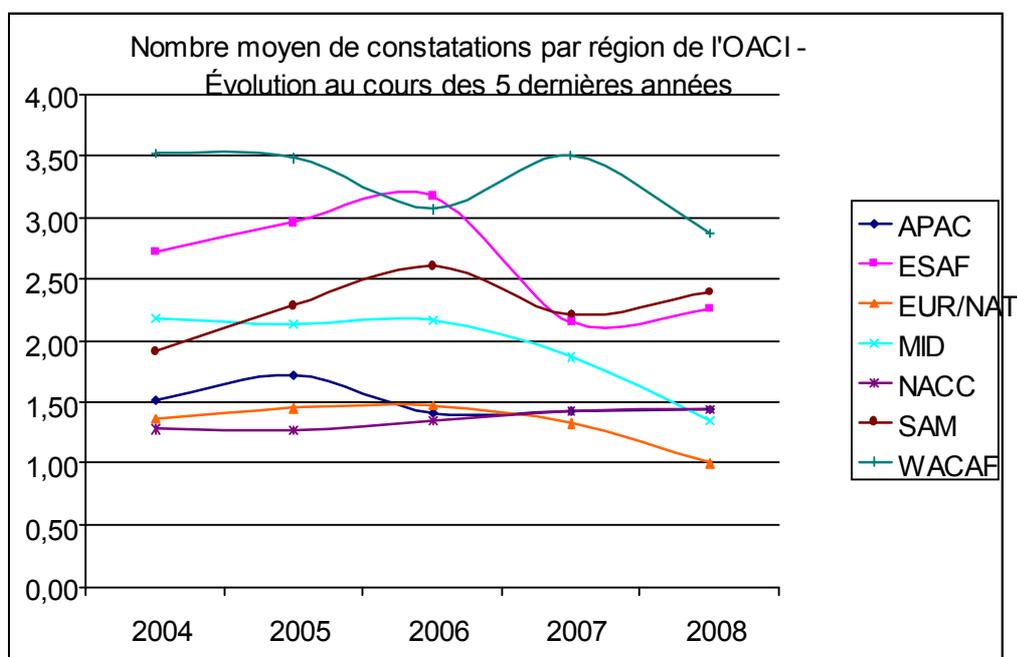
<sup>12</sup> Région de l'OACI EUR/NAT – Europe et Atlantique nord: Albanie, Algérie, Andorre, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Belarus, Belgique, Bosnie-et-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, République tchèque, Danemark, Estonie, Finlande, France, Géorgie, Allemagne, Grèce, Hongrie, Islande, Irlande, Italie, Kazakhstan, Kirghizstan, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Monaco, Monténégro, Maroc, Pays-Bas (y compris Antilles néerlandaises), Norvège, Pologne, Portugal, République de Moldavie, Roumanie, Fédération de Russie, Saint-Marin, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Espagne, Suède, Suisse, Tadjikistan, ancienne République yougoslave de Macédoine, Tunisie, Turquie, Turkménistan, Ukraine, Royaume-Uni (y compris Îles Cayman, Bermudes) et Ouzbékistan.

<sup>13</sup> 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.

<sup>14</sup> 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.

<sup>15</sup> Région de l'OACI SAM – Amérique du Sud: Argentine, Bolivie, Brésil, Chili, Colombie, Équateur, Guyana, Panama, Paraguay, Pérou, Suriname, Uruguay et Venezuela.

<sup>16</sup> 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, Libéria, Mali, Mauritanie, Niger, Nigeria, São Tomé e Príncipe, Sénégal, Sierra Leone, Tchad et Togo.



Ce graphique montre que, pour les régions NACC et APAC, le nombre moyen de constatations (nombre total de constatations/nombre total d'inspections) est resté relativement constant. En ce qui concerne les régions EUR/NAT, MID et WACAF, les chiffres se sont améliorés, tandis que les régions ESAF et SAM voient leur moyenne croître, ce qui correspond à un renversement de la tendance à l'amélioration constatée l'année précédente.

#### 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 (min.)	Cat. 2 (signif.)	Cat. 3 (maj.)	Total	F cat.1/I	F cat.2/I	F cat.3/I	F total/I
UE	27	532	5879	2293	2103	849	5245	0,390	0,358	0,144	0,892
Reste de l'EUROPE (États CEAC non-membres de l'UE)	16	133	1452	680	661	291	1632	0,468	0,455	0,200	1,124
EUROPE (États de la CEAC)	43	665	7330	2973	2764	1140	6877	0,406	0,377	0,155	0,938
États non-membres de l'UE	104	535	4458	2368	2448	1237	6053	0,531	0,549	0,277	1,358
Total États	131	1067	10337	4661	4551	2086	11298	0,451	0,440	0,202	1,093

#### 4.5. Constatations des inspections rapportées aux éléments de la liste de vérification

L'annexe F fournit les résultats concernant chaque élément d'inspection (III) qui a été inspecté. Elle indique le nombre de fois où un élément particulier d'inspection a été vérifié, le

nombre de constatations et le ratio F/III. L'annexe G fournit la ventilation détaillée des constatations par catégorie pour l'année 2008.

#### **4.6. 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 ci-dessous (annexes D et E).

### **5. MESURES PRISES APRÈS LES INSPECTIONS AU SOL**

Plusieurs mesures peuvent être prises 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. L'acte officiel d'immobilisation au sol par l'État de l'inspection signifie que l'aéronef a l'interdiction de reprendre ses vols jusqu'à ce que des mesures correctives appropriées soient prises.

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. L'aéronef peut être exploité à la condition qu'aucun passager n'occupe les sièges défectueux.

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 de catégorie 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 la CE, 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. Dans le cadre de leur responsabilité à l'égard du contrôle de la sécurité de leurs exploitants nationaux conformément

aux normes de sécurité internationales applicables, ces autorités de l'aviation civile sont 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 la CE 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.

	<b>Nombre d'inspections</b>	<b>10 337</b>
	<b>Nombre de constatations</b>	<b>11 298</b>
<b>MESURES PRISES</b>	<b>Information de l'autorité et de l'exploitant</b>	<b>3 566</b>
	<b>Restriction d'exploitation de l'aéronef</b>	<b>109</b>
	<b>Actions correctives avant autorisation du vol</b>	<b>1 407</b>
	<b>Immobilisation au sol de l'aéronef</b>	<b>14</b>
	<b>Interdiction d'exploitation immédiate</b>	<b>10*</b>

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