



Quand l'OFAC travaille pour l'AESA

Les liens avec l'agence européenne se resserrent

Comme peut s'en apercevoir l'usager des chemins de fer, les trains étrangers font aujourd'hui partie du paysage ferroviaire suisse. Des sociétés françaises et allemandes sont autorisées à desservir certains tronçons – comme l'axe du Gothard – à condition de prouver que le matériel et le personnel engagés répondent aux exigences en matière de sécurité de l'exploitation. L'Office fédéral des transports, compétent en la matière, se fonde alors largement sur les normes européennes.

L'aviation européenne vit depuis longtemps sous un régime de normes et de réglementations harmonisées au plan international. En 1990 déjà, plusieurs Etats, dont la Suisse, ont fondé les autorités conjointes de l'aviation civile - Joint Aviation Authorities (JAA) – dans le but d'harmoniser les réglementations et d'améliorer la sécurité du trafic aérien. Cette organisation a été à l'origine d'un ensemble cohérent de normes en matière de certification, d'exploitation et d'entretien des avions ainsi que dans le domaine de la formation des pilotes et des mécaniciens. La Suisse a adopté au fur et à mesure ces normes en leur conférant force obligatoire. Parce que les pays membres des JAA ne suivaient pas tous systématiquement cette pratique, l'UE a décidé d'y mettre bon ordre en créant l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA). L'Agence a pour objectif de remplacer les normes des JAA par ses propres normes contraignantes dans l'intention de renforcer ce faisant la sécurité aérienne en Europe.

En fonction depuis l'automne 2003, l'AESA est en charge actuellement du volet technique de l'aviation, soit la certification et l'entretien des aéronefs. Les opérations aériennes et les licences des pilotes devraient être placées sous sa compétence dès 2012. Puis ce sera le tour des infrastructures, comme les aéroports et les services de la navigation aérienne. A terme, l'AESA est appelée à couvrir tous les domaines de l'aviation. La Suisse fait partie de l'AESA depuis fin 2006 en vertu de l'accord bilatéral sur le transport aérien

conclu avec l'UE. Mais qu'en est-il au fait de la collaboration entre l'AESA et les autorités aéronautiques nationales, comme l'OFAC, et quel rôle ces dernières ont-elles encore à jouer?

Participer à la définition de nouvelles règles

Comme tout membre de l'AESA, la Suisse siège au conseil d'administration de l'agence. N'étant pas membre de l'UE, elle ne dispose toutefois pas du droit de vote. Elle n'a pas non plus voix au chapitre dans les organes décisionnels de l'UE. L'influence dont elle jouit au niveau des groupes de travail de l'AESA, chargés d'élaborer de nouvelles règles et d'adapter celles qui sont en vigueur, n'en prend dès lors que plus d'importance. Des représentants de l'OFAC siègent ainsi au sein des comités d'experts chargés de réglementer la formation et les licences des mécaniciens ou les organismes de maintenance. Ils ont apporté leur concours, du moins à certains stades du processus, à la formulation de propositions de réglementation en matière de formation des pilotes et en matière d'exploitation commerciale des aéronefs. L'AESA devrait publier d'ici l'année prochaine les réglementations définitives applicables aux opérations aériennes. Les entreprises et les pilotes auront jusqu'en début d'année 2012 pour se conformer aux nouvelles normes.

La Suisse a fait un premier pas vers un rapprochement avec les normes de l'UE à l'automne 2008 en reprenant le règlement EU-OPS, lequel se base largement sur les anciens règlements des JAA mais présente, à la différence de ces derniers, un caractère contraignant. Les seules nouveautés concernent les temps de service de vol et les règles applicables aux temps de repos, qui sont pour la première fois uniformisés au plan européen. Les nouvelles normes sont pour l'essentiel identiques à celles qui étaient déjà en vigueur en Suisse.

Agrément direct ou indirect de l'AESA

En matière de certification des nouveaux aéronefs et éléments d'aéronef, l'AESA utilise deux procédures. Dans le cas des avions lourds, l'agence

procède elle-même aux examens et les déclare bons pour le service lorsqu'ils satisfont les normes pertinentes. En revanche, elle délègue la certification des aéronefs légers aux autorités aériennes du pays d'origine. Les nouveaux long-courriers Airbus A-330 que Swiss mettra en service au printemps 2009 ont été agréés directement par l'AESA, tandis que la nouvelle version de l'avion d'affaires de Pilatus, le PC-12 NG, doté d'un nouveau cockpit, a été examinée sous toutes les coutures par des experts de l'OFAC avant que ces derniers autorisent la production en série au nom de l'AESA.

Autrement dit, même si les documents de certification des nouveaux avions portent toujours le sceau de l'AESA, les autorités nationales restent chargées de veiller au respect des prescriptions. L'OFAC a réalisé en 2008, 318 audits et 10 inspections auprès des entreprises techniques pour vérifier la conformité avec les règles de l'AESA, contrôlant la régularité des contrôles d'entretien, le stockage des pièces de rechange, le remplacement d'un moteur défectueux ou le nouveau revêtement de sièges passagers.

L'AESA contrôle pour sa part régulièrement la bonne application par les autorités nationales des normes afin de s'assurer que le niveau de sécurité exigé soit identique d'un bout à l'autre du continent européen. L'OFAC ne coupe pas non plus à ces inspections menées plusieurs fois par année par une délégation de l'AESA. En contrepartie, l'OFAC a également le droit de mettre des experts à la disposition de ces délégations. Plus d'une demi-douzaine d'experts de l'OFAC participent ainsi à des missions d'inspection de plusieurs jours auprès d'autorités étrangères. A leur retour, ils font profiter l'office de leur expérience, ce qui rejaillit aussi positivement sur l'efficacité de la surveillance de l'aviation suisse.

