

Plus de règles pour une
Harmonisation internationale
plus grande sécurité
des normes de sûreté
avec JAR-OPS

En Suisse, quiconque opérant avec des avions d'un poids au décollage supérieur à dix tonnes ou transportant plus de 19 passagers est soumis, depuis le 1er avril 1998, au règlement JAR-OPS. Il doit organiser son exploitation selon de nouveaux principes qui mettent à niveau les normes de sécurité au plan européen. L'entrée en vigueur du JAR-OPS 1 s'est également traduite par un surcroît de travail pour de nombreuses entreprises de transport aérien.

Les Autorités conjointes de l'aviation (Joint Aviation Authorities; JAA) regroupent actuellement 29 Etats européens (19 membres et 10 candidats) et sont chargés de la mise au point desdits JAR - Joint Aviation Requirements - et de leur transposition dans la législation nationale des Etats-membres. Le domaine des opérations de vol à proprement parler est couvert par le volet OPS des JAR. Les objectifs sont, d'une part, l'harmonisation (mêmes critères valables pour tous) et, d'autre part, l'obtention d'un niveau de sécurité élevé. En tant que membre fondateur des JAA, la Suisse s'est déjà engagée dès 1990 à appliquer les Joint Aviation Requirements.

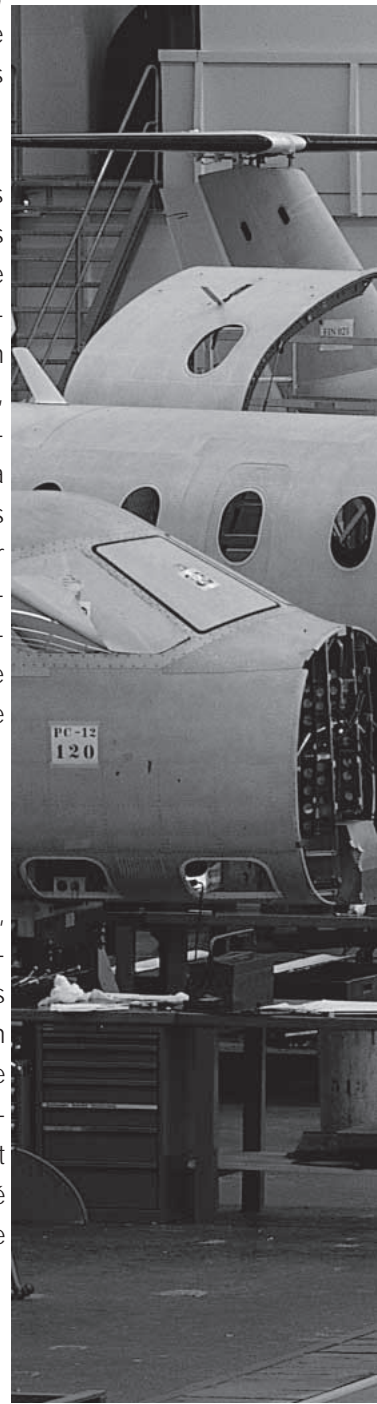
Après avoir d'abord touché les «grands», l'entrée en vigueur des dispositions du JAR-OPS va maintenant aussi concerner les «petits». En effet, les sociétés exploitant de petits avions ont jusqu'au début octobre 1999 pour satisfaire aux exigences du JAR-OPS, comme le prévoit l'Ordonnance du Conseil fédéral sur le JAR-OPS 1. Des prescriptions analogues sont actuellement en préparation pour les hélicoptères dans le cadre du JAR-OPS 3. Par la suite, une réglementation similaire s'appliquera également à l'aviation privée (JAR-OPS 2 pour les avions; JAR-OPS 4 pour les hélicoptères). Ainsi, l'objectif à long terme des Européens se dessine clairement. Dans un avenir pas très éloigné, l'Europe devrait mettre en place une autorité unique dans le secteur de l'aviation civile: l'Autorité européenne pour la sécurité de l'aviation (European Aviation Safety Authority; EASA) sera alors chargée d'édicter des prescriptions de sécurité obligatoires et les autorités nationales de l'aviation civile agiront en quelque sorte comme organes de transposition et d'exécution de l'EASA.

Finies les inspections, l'avenir est aux audits

Le véritable noyau dur du JAR-OPS est la gestion de la qualité. Autrefois, l'autorité de surveillance s'acquittait de sa mission en effectuant des inspections. Ces «contrôles de police» ont été remplacés par des audits. En bref, les entreprises de transport aérien sont tenues d'adopter un système de gestion de la qualité interne dans le but de répertorier, communiquer et corriger toute erreur survenant dans les processus de travail. La tâche de l'autorité de surveillance consiste désormais à contrôler les processus de travail séparément et à superviser les mesures de correction. Un système d'assurance qualité efficace est le meilleur garant d'une grande sûreté dans l'aviation tenant compte

10

Pilatus Aircraft à Stans, le seul constructeur suisse d'avions, a lancé avec le PC-12 un produit qui rencontre un vif succès



des impératifs opérationnels. D'après les expériences faites jusqu'ici, les avantages des audits par rapport aux anciennes inspections sont manifestes.

Exigences élevées pour les avions...

Le bon fonctionnement d'un avion nécessite avant toute chose que l'appareil soit dans un état technique irréprochable et que les travaux de maintenance nécessaires soient effectués régulièrement et intégralement. C'est pourquoi le JAR-OPS oblige les exploitants à créer un poste de responsable de la maintenance. Cette personne, le «Postholder Maintenance», doit pouvoir garantir la bonne exécution de ces travaux.



Harmonisation internationale
des normes de sûreté
avec JAR-OPS



... les aéroports...

Le JAR-OPS pose les exigences minimales pour l'équipement technique des avions utilisés dans le trafic commercial, mais également pour les installations de décollage et d'atterrissage des aéroports, afin que les avions pilotés conformément aux règles du JAR-OPS puissent utiliser ces infrastructures. La technologie actuelle des appareils les plus modernes permet le décollage et l'atterrissage avec une visibilité inférieure à 100 mètres lorsque les aéroports sont équipés en conséquence (opération par mauvaise visibilité; low visibility operation).

Le JAR-OPS prévoit aussi des exigences techniques pour l'état des pistes, qui doivent garantir l'atterrissage et le décollage en toute sécurité, même dans des conditions difficiles. Divers exploitants d'aérodrome ont déjà tiré les conséquences de ces prescriptions: pour satisfaire aux nouveaux critères de sûreté du JAR-OPS, les aéroports régionaux de Berne et Lugano ont recouvert leurs pistes d'un rainurage transversal pour améliorer l'efficacité de freinage.

... et les équipages

Toutefois, pour garantir la sécurité des opérations de vol dans de mauvaises conditions de visibilité, il ne suffit pas d'installer des systèmes de haute technologie dans les aéroports et les avions: ceux-ci doivent aussi pouvoir être utilisés par un personnel qualifié. Le développement et l'acquisition des qualifications de pilotage spécifiques sont également réglementés de manière uniforme par le JAR-OPS. Il va sans dire que l'acquisition de ce savoir-faire par les entreprises de transport aérien est extrêmement coûteuse en temps et en moyens financiers.

Cependant, les statistiques indiquent clairement que plus de la moitié des accidents d'avion sont dus à une défaillance humaine. Par conséquent, le JAR-OPS demande également d'accorder un soin tout particulier à la coopération dans le poste de pilotage ainsi qu'au sein de tout l'équipage. Dans l'univers JAR-OPS, la communication, le feed-back, la coordination et la coopération au sein de l'équipage, le leadership, le followership, l'esprit d'équipe, la résolution des conflits, etc. sont autant de facteurs de sécurité en vol. Par ailleurs, le personnel de conduite et de cabine est de plus en plus souvent confronté à des passagers mettant gravement en danger le déroulement sûr du vol par leur comportement brutal ou l'inobservation des directives de l'équipage. Traiter avec ce genre de voyageurs requiert d'excellentes qualités de la part du personnel de bord, des compétences que les compagnies doivent être en mesure d'offrir, comme l'exigent les dispositions JAR-OPS, très détaillées sur ce point.

Partant de ces nouvelles exigences, on peut tracer le profil des équipages du futur, qui fera appel à des connaissances nettement plus vastes. Aujourd'hui, le capitaine n'est plus seulement l'éminence grise de bord. Il est bien plus un chef d'équipe hautement qualifié et polyvalent. En comparaison internationale, les compagnies suisses opérant dans le trafic de lignes et le secteur des charters se placent, de ce point de vue, dans le peloton de tête.

L'objectif: «AOC»

Le mandat principal de l'OFAC est de garantir la sécurité dans l'aviation. Les prescriptions du JAR-OPS constituent un fondement solide pour remplir cette mission. Aujourd'hui, l'OFAC s'aligne sur des règles européennes (largement harmonisées avec les américaines), ce qui n'était pas le cas avec l'Ordonnance sur les règles d'exploitation dans le trafic aérien commercial applicable par le passé. Les dérogations ne sont acceptées que dans des cas dûment motivés, et uniquement pour une période limitée. Une entreprise de transport aérien qui satisfait à l'ensemble des critères JAR-OPS peut demander à l'OFAC de lui remettre le prestigieux AOC, autrement dit la licence de transporteur aérien (Air Operator Certificate). A fin 1998, dix-huit compagnies d'aviation suisses avaient obtenu cette distinction.



Toujours plus d'avions dans le ciel. Tant dans les airs que sur terre, la gestion des courants de trafic requiert des moyens techniques sophistiqués et des aigilleurs du ciel hautement qualifiés.