

# Aviation commerciale

L'OFAC a réalisé l'année dernière 103 audits et 128 inspections auprès de l'aviation commerciale suisse. En tout, le nombre de visites de contrôle, principalement des audits, a progressé de 4%. Le nombre d'audits a augmenté de près de 50% tandis que celui des inspections a reculé de plus d'un sixième. L'OFAC a enregistré 755 constatations, soit un chiffre inférieur de 15% à 2010. Dans plus de neuf cas sur dix, la non-conformité constatée était associée à un risque nul ou mineur, tandis que 2% des constatations étaient liées à un risque majeur. Les non-conformités les plus fréquentes concernaient:

- les systèmes de gestion de la sécurité et de la qualité;
- la formation et la planification des entraînements;
- les manuels d'exploitation;
- les procédures d'exploitation;
- la manutention des marchandises dangereuses.

Même si, comme l'année dernière, les non-conformités liées aux systèmes de gestion de la sécurité (SGS) sont les plus fréquentes, elles sont néanmoins en recul d'un quart par rapport à l'année précédente, ce qui démontre que les entreprises commencent à être rompues à l'utilisation de cet instrument. Toutes les entreprises de l'aviation commerciale ont désormais mis en place un SGS. L'OFAC estime toutefois que cet outil pourrait être mieux exploité, notamment en ce qui concerne l'identification des dangers et l'évaluation des risques. Les inspecteurs ont également relevé un déficit de formation dans le domaine du transport de marchandises dangereuses (matières inflammables, explosibles ou toxiques). Trop souvent, le personnel des services d'assistance en escale n'était pas très au fait de la manière correcte de manipuler les marchandises dangereuses. L'OFAC a réagi en renforçant sa surveillance et continuera d'offrir son soutien aux entreprises à travers sa politique d'information et de formation.

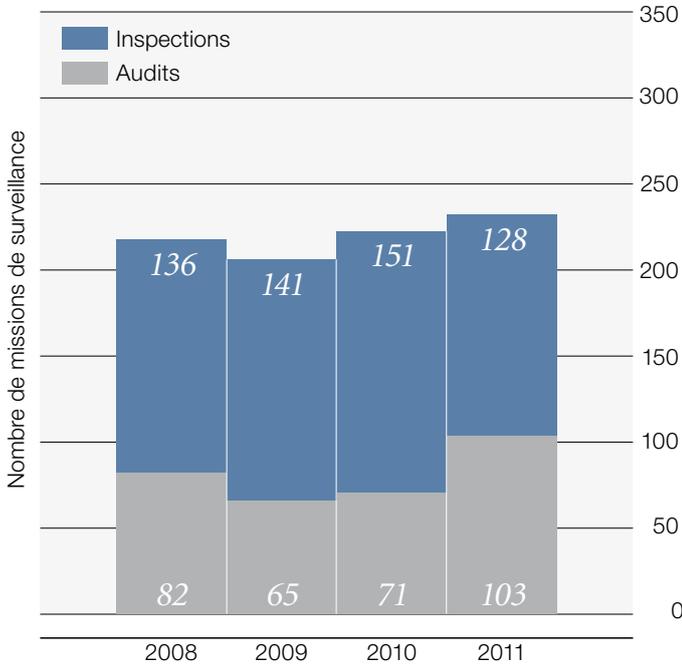
L'OFAC a accusé réception de 728 comptes rendus obligatoires d'incidents, chiffre stable par rapport à l'année précédente. Le nombre de cas impliquant un risque majeur a reculé de 15%. Près de 200 comptes rendus font état de pilotes éblouis par des rayons laser.

Même si ce type d'incident est toujours en recrudescence, on est loin de l'explosion constatée en 2010 où l'office avait enregistré 170 comptes rendus, soit presque trois fois plus qu'en 2009. L'OFAC reste néanmoins inquiet devant cette évolution, notamment parce que les moyens d'intervention sont limités. Quelque 60% des incidents se sont produits en Suisse. La majorité des incidents sur sol suisse (70%) ont eu lieu aux environs de l'aéroport de Zurich. Sur son site Internet, l'OFAC a publié des informations sur les conséquences de tels agissements, dispensé des conseils aux pilotes sur le comportement à adopter en cas d'éblouissement au laser et appelé les témoins à aviser immédiatement la police.

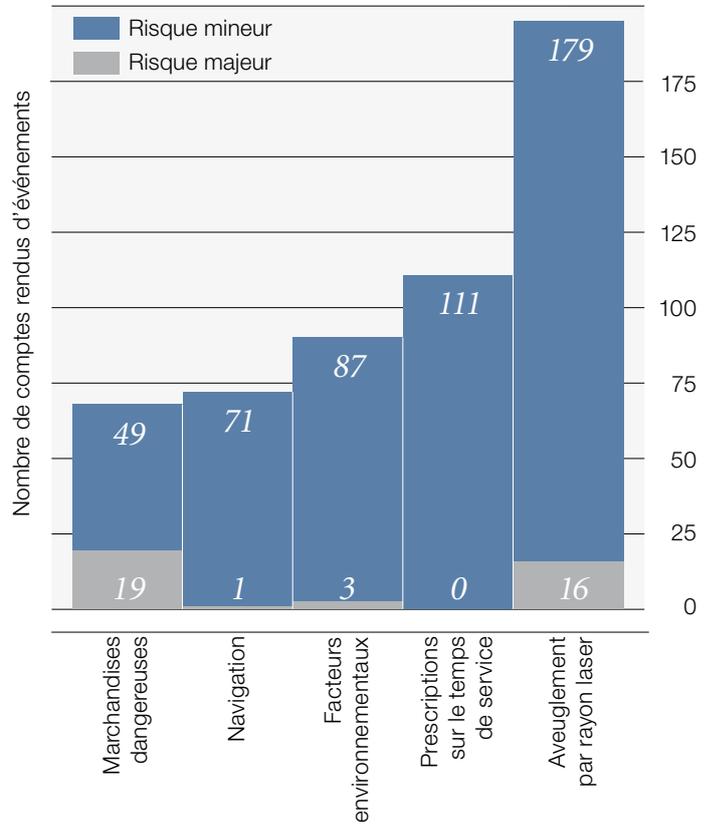
La météo peut également jouer un rôle dans la survenance d'incidents dans l'aviation à l'instar des violents orages qui ont touché la Suisse en décembre dernier et qui ont causé de sérieux problèmes aux pilotes en particulier lors des phases d'atterrissage et de décollage. C'est ce qui explique que l'OFAC a reçu nettement davantage de comptes rendus faisant état d'incidents dus aux vents cisailants et aux turbulences. Dans l'ensemble, les comptes rendus motivés par des facteurs environnementaux ont progressé de 22%.

En 2011, l'OFAC a réalisé 475 contrôles par sondage sur les aéronefs étrangers en escale en Suisse, soit un tiers de plus de que l'année précédente. Cette augmentation s'explique par la réorganisation du système de contrôle rattaché au programme européen SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft). Après avoir suivi une formation poussée, des représentants de l'aéroport de Genève et de Zurich, qui assistent l'OFAC dans l'application du programme SAFA, ont pour la première fois réalisé des contrôles au même titre que les inspecteurs de l'OFAC. A noter que les constatations ont bondi de presque 130%, ce qui est sans doute dû au plus grand nombre de contrôles réalisés mais aussi au fait que les inspecteurs ont concentré leur attention sur les aéronefs qui, selon la base de données européenne centralisée du programme SAFA, présentaient le plus de risques de souffrir de non-conformités majeures. Par rapport aux autres pays, la Suisse enregistre cependant un nombre de constatations inférieur à la moyenne, ce qui tend à prouver que les appareils qui desservent notre pays sont plutôt en bon état.

### Surveillance sur les entreprises de transport aérien



### Principaux types d'incidents impliquant des entreprises de transport aérien en 2011



### Nombre de constatations dans le cadre de contrôles SAFA, par catégorie

