Aviation commerciale

L'OFAC a réalisé en 2010, 71 audits et 151 inspections auprès de l'aviation commerciale suisse, chiffres en augmentation de 8 % par rapport à l'année précédente. Les inspecteurs ont relevé en tout 893 constatations, dont 95 % étaient associées à un risque mineur. Onze constatations (ou 1 %) portaient sur des risques majeurs, tandis que 42 constatations n'avaient aucune signification en termes de sécurité. Les carences les plus fréquentes relevées en 2010 concernent:

- les systèmes de gestion de la sécurité et de la qualité;
- la tenue et le contrôle des manuels d'exploitation;
- la supervision de l'exploitation et la surveillance interne;
- les règles de compétence;
- la formation et les attestations de formation.

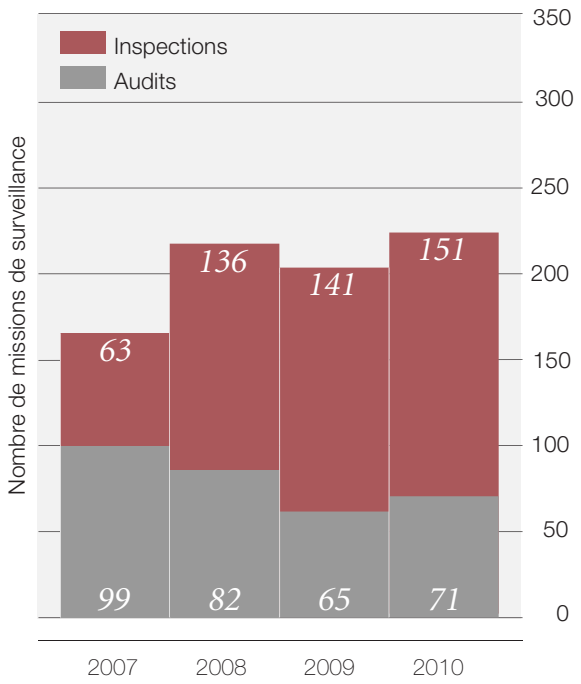
Comme les années précédentes, l'OFAC a accompagné en priorité la mise en place de systèmes de gestion de la sécurité par les entreprises de transport aérien. Ces systèmes permettront à l'avenir à l'industrie d'évaluer sa performance en matière de sécurité sur la base de divers données et indices et de démontrer aux autorités qu'elle affiche un niveau de sécurité suffisant. Les normes de l'OACI exigent des entreprises qu'elles aient achevé trois des quatre étapes de la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité, notamment en ce qui concerne la surveillance continue de leurs propres performances de sécurité et l'extension du système dans son ensemble. Les systèmes de gestion de la sécurité devront être pleinement opérationnels début 2012. Les inspecteurs de l'OFAC ont enregistré en 2010 environ 400 constations en relation avec les systèmes de gestion de la qualité et de la sécurité, soit la moitié du total des constatations. Ce qui démontre la nécessité pour l'office de continuer à accompagner les entreprises en 2011 aussi.

Les comptes rendus obligatoires d'incidents ont progressé de 40 % en 2010 à 724. Cette augmentation est due pour l'essentiel au cas de pilotes aveuglés par des rayons laser, qui ont quasiment triplé en une année (170 cas recensés). Cette tendance ne laisse pas d'inquiéter les transporteurs aériens et l'OFAC. Les rayons laser peuvent en effet entraîner des séquelles durables aux yeux si la puissance est suffisante et distraire l'attention du pilote. Par chance, aucun cas d'agression au pointeur laser annoncé en 2010 n'a provoqué la chute d'un avion. Il semble que les auteurs ne soient souvent pas conscients de la gravité de leurs actes. Or, les personnes qui pointent des rayons laser en direction des équipages des aéronefs s'exposent à des poursuites pénales. En consultation avec la Conférence des directeurs des départements cantonaux de justice et police, l'OFAC a d'ailleurs rédigé une fiche d'information qui sensibilise à ce problème et appelle les personnes qui seraient témoins d'agressions au pointeur laser à alerter la police immédiatement. L'Office fédéral de la santé publique cherche par ailleurs à réglementer la vente de pointeurs laser.

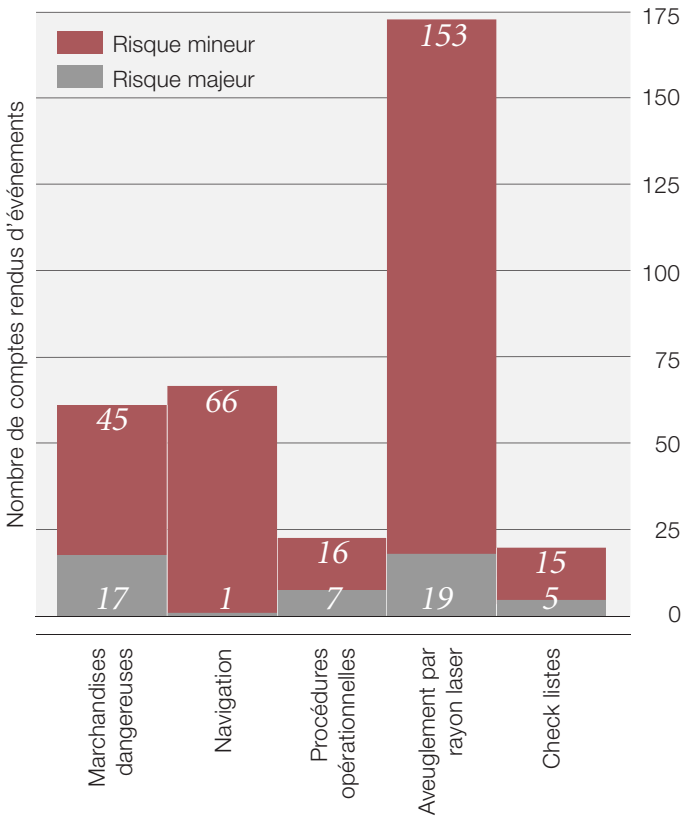
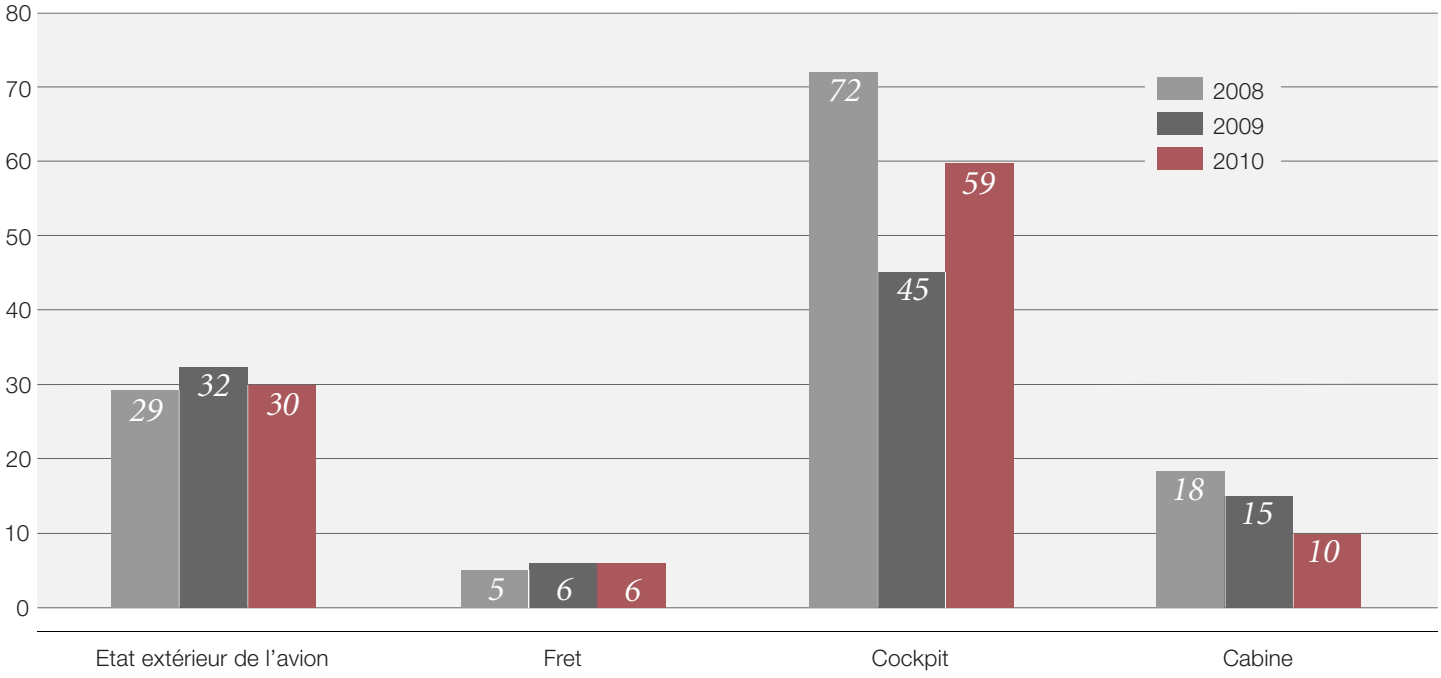
Les incidents impliquant des marchandises dangereuses (substances explosibles et inflammables) ont également connu une recrudescence en 2010. Une analyse plus fine montre que la progression a été surtout importante pour les incidents affectés d'un risque mineur. Il s'agit principalement de cas de déclaration incorrecte des marchandises dangereuses, d'atteinte à l'intégrité des emballages et de cargaisons erronées ou mal arrimées.

En 2010, l'OFAC a réalisé 354 contrôles aléatoires sur les aéronefs étrangers en escale. A Genève et à Zurich, ces contrôles ont lieu avec le concours des autorités aéroportuaires. Ce sont 61 contrôles de moins que l'année précédente. Ce recule est la conséquence de la réorganisation de l'équipe d'inspecteurs. Leur nombre, notamment du côté des autorités aéroportuaires, s'est réduit. Par contre, un accent particulier a été mis sur la formation dans le cadre du programme européen SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft). Les inspecteurs de l'OFAC et des aéroports de Zurich et de Genève reviendront toutefois en force en 2011. Une inspection SAFA consiste en un contrôle sommaire destiné à s'assurer qu'un avion et son équipage sont en état de voler. Les inspecteurs utilisent pour ce faire une liste de contrôle qui comprend 54 points et porte sur le poste de pilotage, la cabine, l'état général extérieur de l'appareil et le compartiment fret. En règle générale, une inspection dure de 20 à 30 minutes. Si les inspecteurs découvrent des carences graves, l'avion ne pourra pas repartir tant qu'elles n'auront pas été éliminées.

Surveillance sur les entreprises de transport aérien



Principaux types d'incidents impliquant des entreprises de transport aérien en 2010



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