

Assurer au transport aérien un haut niveau de sécurité est la raison principale qui a justifié depuis environ 60 ans, la mise en place, au niveau international, d'une certification puis d'une surveillance continue des compagnies aériennes.

La réglementation applicable par les compagnies aériennes a, au cours de ces années, beaucoup évolué, tout comme les aéronefs. De même, les Etats responsables de vérifier l'application de cette réglementation ont beaucoup amélioré les organismes en charge des contrôles et les méthodes de contrôle elles-mêmes. Ces évolutions ont pour objectif d'améliorer de façon continue le niveau de sécurité du transport aérien afin de maintenir, malgré son développement rapide, un nombre réduit d'événements graves, dont l'impact sur les populations est toujours douloureusement ressenti.

Les compagnies aériennes sont surveillées par l'autorité de l'aviation civile de l'Etat où se trouve implantée leur base principale d'exploitation. C'est donc l'autorité de ce pays qui est responsable de s'assurer que la compagnie respecte la réglementation technique en vigueur.

Initialement, elle lui délivre une autorisation de transport aérien qui a la forme d'une licence d'exploitation laquelle atteste des capacités financières, et d'un certificat de transporteur aérien (CTA), lequel atteste des aptitudes techniques et professionnelles de l'entreprise. Sans un CTA, une compagnie aérienne n'est pas autorisée à effectuer des vols de transport aérien public. Après la délivrance du CTA, l'autorité de l'aviation civile assure une surveillance continue de la compagnie afin de veiller à ce qu'elle continue à appliquer la réglementation technique. Obtenir le CTA est donc une chose, le conserver en est une autre.

Les compagnies ayant leur établissement principal en France sont certifiées puis contrôlées par la direction générale de l'aviation civile (DGAC). La certification puis la surveillance continue des compagnies, constituent le contrôle technique des compagnies, dont les tâches sont partagées entre plusieurs sous directions de la direction du contrôle de la sécurité (DCS), service central de la DGAC, l'organisme du contrôle en vol (OCV) et les services locaux de l'aviation civile.

Les compagnies ayant leur établissement principal en Polynésie française, Air Archipels, Air Moorea, Air Tahiti, Air Tahiti Nui et Polynésie Hélicoptères, sont contrôlées par la division du contrôle technique et de la formation aéronautique (CTFA) du service d'Etat de l'aviation civile de Polynésie française (SEAC.PF), avec la collaboration sur place d'un représentant du groupement pour la sécurité de l'aviation civile (GSAC), de l'OCV pour les contrôles en vol et l'assistance éventuelle des experts de la DCS.

Le cadre réglementaire



De l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à la récente agence européenne de la sécurité aérienne (EASA), un cadre strict encadre l'activité de l'aviation civile afin de garantir un niveau de sécurité élevé du transport aérien. Petit tour dans le dédale des arcanes internationales et démonstration de l'imbrication des textes réglementaires.

À l'échelle internationale

Le cadre réglementaire du transport aérien public appliqué dans chaque Etat est très directement issu de règles internationales définies par l'**Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)**, organisme permanent créé par la Convention de Chicago du 7 décembre 1944. L'OACI a pour mission d'établir les normes relatives à la sécurité, à la sûreté, à l'efficacité et à la régularité du transport aérien international ainsi qu'à la protection de l'environnement. Celles-ci font l'objet des annexes techniques de l'OACI.

Les 18 annexes techniques de l'OACI couvrent tous les domaines susceptibles d'avoir un impact sur la sécurité du transport aérien. Elles concernent entre autres :

- la délivrance des licences au personnel navigant technique, aux personnels de maintenance et aux personnels assurant le contrôle de la circulation aérienne,
- les informations météorologiques (observations et prévisions),
- la délivrance des certificats de navigabilité des aéronefs,
- l'exploitation technique des aéronefs,
- la définition des procédures de circulation dans l'espace aérien mais aussi des procédures d'arrivée et de départ sur les aéroports,
- les télécommunications aéronautiques
- les caractéristiques des aéroports,
- la recherche et le sauvetage,
- la sûreté, etc.

DE L'INSPECTION DES ETATS CONTRACTANTS

Depuis 1996, des audits de surveillance des Etats contractants, sont menés par l'OACI. Ce Programme d'audit de surveillance de la sécurité universel (USOAP) se veut mondial, transparent et obligatoire. Il vise à vérifier que les Etats contractants ont mis en place dans tous les domaines du transport aérien international des règlements conformes aux annexes techniques, aux différences notifiées près, et des organisations capables d'en vérifier l'application.

Les annexes techniques qui traitent des exigences imposées aux compagnies sont l'**annexe 6** de l'OACI pour ce qui concerne l'exploitation technique des aéronefs. Mais l'annexe 6 renvoie aux dispositions d'autres annexes, en particulier celles concernant la navigabilité des aéronefs (annexe 8), la formation des équipages (annexe 1), les règles de la circulation aérienne (annexe 2), la sûreté (annexe 17) ou les marchandises dangereuses (annexe 18).

L'annexe 6 de l'OACI comporte trois parties consacrées respectivement à l'aviation de transport commercial international par avion, l'aviation générale internationale par avion et les vols internationaux d'hélicoptères. Elle prévoit qu'un exploitant ne peut assurer des vols de transport commercial que s'il détient un **permis d'exploitation aérienne** ou un document équivalent qui doit spécifier les conditions et restrictions imposées à l'exercice de l'activité.

Elle précise également les **conditions de délivrance** du permis d'exploitation, à savoir que l'exploitant aura démontré qu'il a mis en place une organisation

LA CONVENTION DE CHICAGO

La Convention de Chicago du 7 décembre 1944, qui constitue le fondement de l'OACI, a défini les droits et obligations des Etats contractants vis-à-vis des aéronefs et des exploitants pratiquant la navigation aérienne internationale.

L'article 17 de la Convention indique que les « aéronefs ont la nationalité de l'Etat dans lequel ils sont immatriculés ». Et l'article 18 indique qu'un aéronef ne peut être immatriculé que dans un seul Etat, auquel la Convention confie la responsabilité de la délivrance ou de la validation du certificat de navigabilité (CDN), et de la définition d'un grand nombre de règles d'exploitation. La règle est que la responsabilité de la surveillance des activités de transport aérien commercial est exercée par l'Etat de l'exploitant.

L'article 1 de la Convention indique que chaque Etat a la souveraineté complète sur l'espace aérien au-dessus de son territoire. Ainsi, l'Etat survolé a la responsabilité de la circulation des aéronefs dans son espace aérien et notamment de définir les procédures de la circulation

aérienne que tous les usagers (nationaux ou étrangers) sont tenus de respecter, mais aussi le pouvoir de contrôler le chargement des aéronefs et d'effectuer les contrôles douaniers et de police.

Quant à l'article 16 de la Convention, il donne à l'Etat survolé le droit de visiter, à l'atterrissage et au départ, sans causer de retard déraisonnable, les aéronefs des autres Etats contractants et d'examiner les certificats et autres documents prescrits par la Convention auprès de tout aéronef qui traverse son espace aérien.

Les Etats contractants doivent notifier à l'OACI pour chaque règlement, les différences aux normes contenues dans les annexes techniques correspondantes et les différences à ces normes sont publiées par l'OACI en même temps que les annexes techniques.

Les règlements établis par les Etats sur la base des normes applicables au transport aérien international ont quasi systématiquement été rendus applicables au **transport aérien intérieur**, par cohérence avec l'exploitation d'un même aéronef qui n'est pas limité par les frontières.

appropriée, une méthode de contrôle et de supervision des vols, un programme de formation et des dispositions adaptées aux vols effectués en matière d'entretien des aéronefs. Le maintien du permis d'exploitation dépend de ce que l'exploitant continue à satisfaire aux exigences précitées sous la supervision de l'Etat de l'exploitant.

Enfin, l'annexe 6 précise les éléments contenus dans le permis d'exploitation et impose à l'Etat de l'exploitant d'établir un système pour la certification (délivrance du permis d'exploitation) et la surveillance continue de l'exploitant.

À l'échelle européenne

Au niveau européen, les Autorités conjointes de l'aviation civile (**Joint Aviation Authorities – JAA**), qui constituent un organe associé de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) représentent les autorités de l'aviation civile de la plupart des pays européens. Ces autorités ont signé en 1990 à Chypre les « JAA Arrangements » afin de développer en commun des codes de référence que chaque autorité nationale de l'aviation civile s'est engagée à transposer ensuite dans sa réglementation nationale, avec la possibilité d'y apporter des adaptations nationales.

Le travail des JAA a couvert les domaines des opérations aériennes (JAR OPS 1 et 3), de la maintenance (JAR 145), des licences de personnels navigants techniques (JAR FCL 1, 2 et 3) et de la certification de toutes les classes d'aéronefs

LE RENFORCEMENT DES CRITÈRES RÉGLEMENTAIRES VU PAR AIR TAHITI NUI

Etant soumise à la réglementation européenne, la compagnie Air Tahiti Nui a ressenti le renforcement des critères réglementaires suite à la création de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA). *«Même si les grands axes de maintenance n'ont pas changé, les facteurs humains ont été introduits»*, explique Bérengère Lavergne. *«Par exemple, pour prévenir toute erreur de maintenance, nous devons désormais prendre en compte les performances humaines, comme le stress, la fatigue... Aussi, on s'assure que les manuels de maintenance sont compréhensibles par tous, en français et en anglais, quel que soit le niveau d'étude des réparateurs. Nous avons également beaucoup de vols de nuit et les vérifications des niveaux d'huile se font donc avec une faible luminosité. Le facteur fatigue est pris en compte pour ce personnel de nuit. Et afin de prévenir tout incident, nous avons mis en place, par exemple, une procédure selon laquelle une seconde personne est chargée de la fermeture des capots une fois la vérification des niveaux effectuée.»* ATN est même allée plus loin. La compagnie dispense une formation à tous ses mécaniciens pour les sensibiliser à leurs forces et à leurs faiblesses.

(JAR 23/25/27/29). L'ensemble de ces codes ont repris, sauf exception, les normes des annexes de l'OACI et sont largement inspirés des règlements américains (FAR).

En 2002, l'adoption du règlement (CE) N°1592/2002 par le Parlement et le Conseil européens, qui a créé l'**Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA)**, a récemment modifié le cadre de travail des JAA qui, suite à un accord en juillet 2005, se sont transformés depuis le 1^{er} janvier 2007 en JAA T (T pour Transition) chargés d'assurer les liaisons entre l'EASA à Cologne et le Bureau de formation des ex JAA à Hoofdoorf (Pays-Bas) ainsi qu'entre l'EASA et les autorités de l'aviation civile non membre des JAA.

En effet, c'est dorénavant l'EASA qui est en charge d'établir sous forme de règlement européen, les dispositions réglementaires applicables dans le domaine de la certification des aéronefs, de la maintenance, des opérations aériennes et des licences des personnels de conduite des aéronefs. L'EASA reprend très largement à son compte les codes élaborés par les JAA.

Les règlements européens sont directement applicables dans tous les pays de l'Union européenne. Les règlements jusqu'ici publiés concernent la certification des aéronefs, les agréments de conception et de production, la maintenance des aéronefs ainsi que le règlement relatif à l'exploitation des avions par les entreprises de transport aérien public (UE OPS 1), approuvé en décembre 2006 et applicable dans les pays de l'Union européenne à compter du 16 juillet 2008.

Des règlements européens aux règlements nationaux

Les règlements nationaux relatifs à l'utilisation des aéronefs en transport aérien public et des licences de pilotes d'avions et d'hélicoptères sont actuellement pour l'essentiel transposés des codes JAR.

L'OPS1 (exploitation des avions en transport public), l'OPS 3 (exploitation des hélicoptères en transport public), le FCL1 (licences de pilotes d'avion) et le FCL2 (licences de pilotes d'hélicoptères) ont été transposés respectivement des JAR-OPS 1, JAR-OPS 3, JAR-FCL1 et JAR-FCL3. Le code JAR 145 (atelier d'entretien des aéronefs de transport public) avait été en revanche rendu directement applicable par un arrêté jusqu'à la publication par la Commission européenne du règlement européen (CE) N° 2042/2003 du 20 novembre 2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits aéronautiques.

Tous ces règlements nationaux transposés des codes établis par les JAA sont appelés à être remplacés par des règlements européens.

LE PROGRAMME SAFA ET LA LISTE NOIRE DE L'UNION EUROPÉENNE

Le programme SAFA

Développé à l'initiative de la France, le programme SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft) a été initié en 1996. Afin d'éviter toute duplication avec le programme USOAP (audits des Etats contractants) de l'OACI, le programme SAFA se concentre sur l'inspection des aéronefs qui utilisent les aéroports des Etats membres. SAFA est un programme non-discriminatoire et s'adresse aussi bien aux aéronefs des Etats membres qu'aux aéronefs des pays tiers.

L'objectif du programme SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft) reste avant tout de promouvoir la coopération entre autorités pour améliorer la sécurité.

Dans ce cadre, l'échange d'informations sur les inspections entre les différents pays s'est considérablement amélioré. Des outils d'analyse informatique permettent d'utiliser au mieux la banque de données constituée par l'ensemble des rapports d'inspection et favorisent le déclenchement automatique d'alerte sur un type d'avions, sur une compagnie ou sur une autorité posant problème.

Ces améliorations ont été facilitées par l'adoption en avril 2004 d'une directive européenne, transposée en droit français par la loi du 5 janvier 2006. Cette directive rend ce programme de contrôle obligatoire pour tous les pays communautaires.

Lors d'un contrôle SAFA, la liste de vérification utilisée par les inspecteurs se décline en 54 points et porte sur quatre grands domaines : le poste de pilotage, la cabine, l'état général extérieur de l'appareil et le compartiment fret.

Les accidents aériens de l'été 2005

Après les dramatiques accidents aériens de l'été 2005, Dominique Perben, ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer a rencontré à diverses reprises ses homologues européens afin d'établir rapidement une liste commune de compagnies aériennes

interdites sur le sol européen, à la suite de la publication par la France, d'une première liste en août 2005.

La liste noire européenne

Le 27 décembre 2005, le Conseil et le Parlement européens ont publié un règlement qui fixe les règles pour l'établissement de la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la communauté.

La première liste noire européenne est publiée le 22 mars 2006. Le 5 mars 2007, la liste en était à sa troisième mise à jour. A cette date, 91 noms de compagnies figuraient sur la liste.

La publication de cette liste noire européenne a un véritable impact sur la sécurité aérienne. Au-delà de son effet punitif, elle incite toutes les compagnies opérant en Europe à respecter très rigoureusement les normes de sécurité et dissuade des compagnies peu scrupuleuses d'ouvrir des lignes en Europe. Elle permet également d'éviter à l'avenir des approches divergentes entre Etats membres en matière d'interdiction ou de restriction de vol.

Les critères d'élaboration de cette liste, qui se substituent à celles de chacun des 27, reposent sur :

- Les résultats des contrôles effectués dans les aéroports européens ;
- L'utilisation d'avions mal entretenus vétustes ou dépassés ;
- L'incapacité des compagnies à corriger les déficiences identifiées lors des inspections ;
- L'incapacité de l'autorité chargée de la supervision d'une compagnie d'en assumer la tâche.

Le règlement a force de loi dès la date de son entrée en vigueur et ne nécessite pas de transposition en droit interne, contrairement à une directive. Il laisse toutefois aux Etats membres la charge de le mettre en œuvre et d'établir des sanctions appropriées pour violation des règles qu'il instaure. Ces sanctions doivent être « efficaces, proportionnées et dissuasives ».

Un nouveau règlement (CE) N°768/2006 confie la gestion, dont elle fixe les tâches, du système SAFA à l'EASA à compter du 1^{er} janvier 2007.

L'organisation à l'échelle nationale et locale

L'idée d'un ciel unique pour l'Europe est née, il y a quelques dizaines d'années, avec la progression du trafic aérien international. Au cours de la dernière décennie, ce dernier a progressé de plus de 50 %, et l'Europe comptabilise aujourd'hui près de 8,5 millions de vols par an et jusqu'à 28 000 vols les jours les plus chargés ! On estime que cette croissance va se maintenir et l'on s'attend à un doublement du trafic d'ici 2020. L'initiative « Ciel unique européen » devrait permettre de jeter les fondements d'un système unifié qui soit à même d'absorber la croissance prévue, avec pour objectif l'amélioration et le renforcement de la sécurité. En d'autres termes : des cieux plus sûrs !

Après la création en 2002 de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA, lire page 4), la Commission européenne investit progressivement tous les champs traités par l'OACI, de la navigabilité des aéronefs dont la certification a été reprise par l'EASA, de la maintenance et des règles d'exploitation des aéronefs et des licences des personnels navigants.

Dans le domaine de la navigation aérienne, c'est le Parlement et le Conseil Européens qui ont défini dans plusieurs règlements publiés le 10 mars 2004 un cadre pour la réalisation du ciel unique. Le règlement N° 540/2004 impose notamment à chaque Etat membre de désigner un ou plusieurs organismes faisant fonction d'autorité de surveillance nationale, indépendante des prestataires des services de la navigation aérienne et chargée de la certification et de la surveillance de ces prestataires sur l'application d'exigences communes définies ensuite dans le règlement européen 2096/2005. Plus récemment, le règlement 219/2007 porte sur la constitution d'une entreprise commune pour la gestion du trafic aérien (SESAR).

LE « CIEL UNIQUE EUROPÉEN »

Dans le cadre du « ciel unique », les prescriptions réglementaires européennes redessinent les missions des autorités aéronautiques des différents pays communautaires autour de trois fonctions bien distinctes :

- l'élaboration des règles ;
- la certification et la surveillance des opérateurs et des systèmes ;
- la prestation de service.

Comme ses consœurs, la DGAC française ne pouvait pas, dès lors, faire l'économie d'un remodelage afin de répondre à ces exigences nouvelles.

Par ailleurs, l'OACI renforce progressivement son contrôle sur les Etats pour vérifier dans tous les domaines de l'aviation civile le respect des normes internationales. Ainsi dès 2003, la réglementation OACI avait conduit la DGAC à organiser un pôle de surveillance et de certification des aéroports ouverts au trafic international.

L'ensemble de ces contraintes réglementaires externes ainsi que les objectifs internes de sécurité et de qualité de service ont conduit la DGAC à une profonde restructuration interne mise en place au 1er janvier 2005.

La création de la direction du contrôle de la sécurité (DCS)

La réorganisation de la DGAC a identifié clairement le prestataire des services de la navigation aérienne et créé une grande autorité de surveillance, la DCS. Celle-ci constitue l'autorité de surveillance nationale du prestataire de service de navigation aérienne en application du règlement européen N° 540/2004 et est en charge de la certification et de la surveillance de tous les autres exploitants aériens (compagnies aériennes, exploitants d'aéroports, organismes de conception et d'entretien des aéronefs, organismes de formation des pilotes, mécaniciens.)

Elle supervise le service technique de l'aviation civile (STAC) qui réalise des missions d'audit, d'inspection, de surveillance et de retour d'expérience. Ce service intervient dans les domaines des aéroports, de la sûreté et de la navigation aérienne.

Les tâches de surveillance sont partagées avec plusieurs services, l'organisme du contrôle en vol (OCV), le groupement pour la sécurité de l'aviation civile (GSAC) et les services déconcentrés de la DGAC.

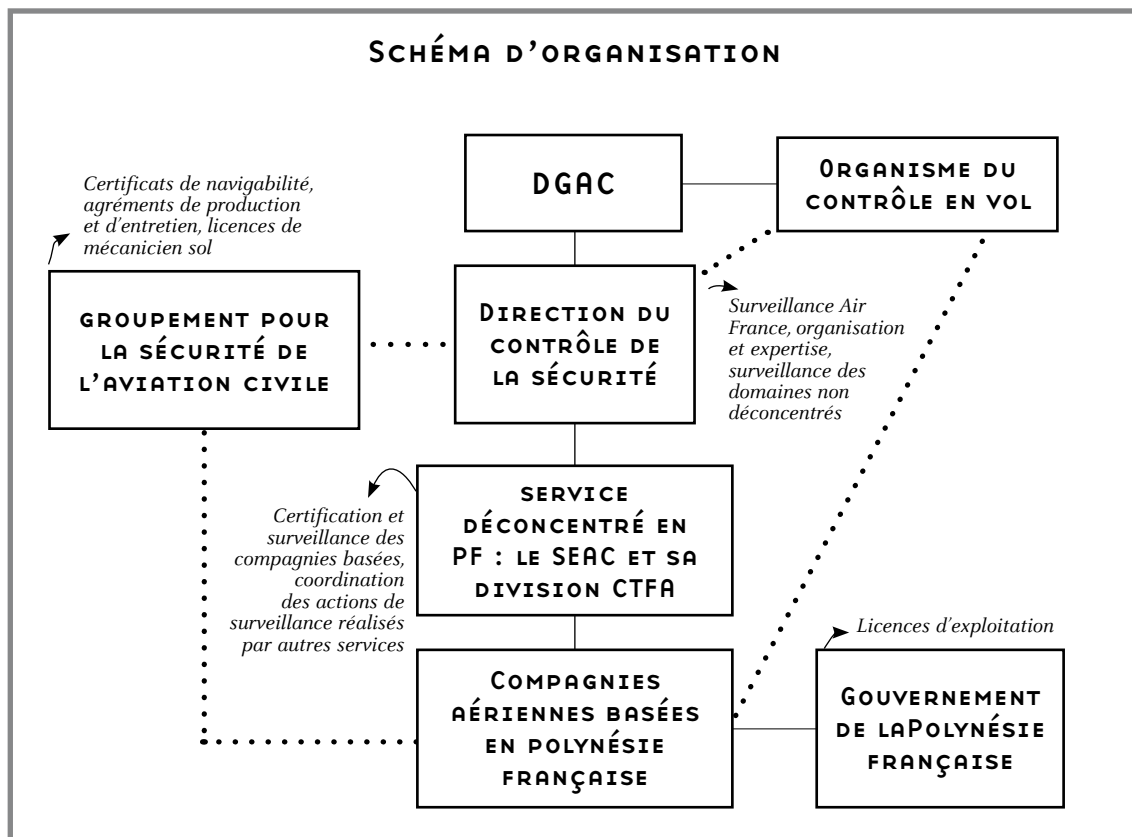
La DCS assure elle-même la surveillance de la compagnie Air France et a un rôle d'organisation et d'expertise ainsi que d'approbation et de surveillance dans certains domaines non déconcentrés. Les services déconcentrés de l'aviation civile (les directions de l'aviation civile en métropole, le SEAC en Polynésie française), assurent les tâches de certification et de surveillance des compagnies aériennes basées dans leur périmètre territorial et coordonne l'ensemble des actions de surveillance réalisées auprès de ces compagnies par les autres services.

L'Organisme du contrôle en vol (OCV)

Les missions de l'OCV s'articulent autour de deux fonctions principales : une fonction de contrôle et une fonction de conseil. Par des contrôles en vol principalement mais également au sol, contrôles inopinés ou program-

**ON EST AUSSI
« CONTRÔLÉ » PAR
L'ÉTRANGER !**

Si ATN est contrôlée par les autorités locales, elle l'est aussi par les autorités étrangères des pays où elle a une escale. Ces auditeurs étrangers arrivent de manière inopinée sur ses vols. Ces organismes s'appellent Federal Aviation Administration (FAA) aux Etats-Unis, Civil Aviation Safety Australia (CASA) en Australie, Civil Aviation Authority (CAA) en Nouvelle-Zélande et Civil Aviation Bureau (CAB) au Japon.



més, l'OCV s'assure du respect des règlements, procédures et méthodes régissant l'exploitation des aéronefs (avions ou hélicoptères) en transport public. Ces contrôles portent également sur la formation, les qualifications et les aptitudes des personnels navigants, techniques et commerciaux, l'agrément des simulateurs de vol. Lors de la création d'une nouvelle compagnie ou introduction d'un nouveau type d'avion, l'OCV assure le contrôle des premiers équipages et participe à la validation du processus opérations aériennes. L'OCV apporte aux différents services de la DGAC son expertise sur tous les problèmes concernant la conduite des aéronefs de transport public et participe à ce titre à divers Conseils et Commissions comme le Conseil PN, le Conseil de Discipline ou la Commission Nationale de Sécurité de la Circulation Aérienne... Les inspecteurs et le Chef de l'OCV sont des navigants professionnels, assermentés, en activité dans des compagnies aériennes françaises, mis à disposition à mi-temps auprès de la DGAC.

Le Groupement pour la sécurité de l'aviation civile

La DGAC a confié au Groupement pour la sécurité de l'aviation civile (GSAC) une délégation de service public qui a récemment été prolongée. Le GSAC est un groupement d'intérêt économique qui réunit la DGAC, le bureau Véritas et Sofréavia. Il est notamment chargé de la surveillance de la production et de l'entretien des aéronefs. C'est sur la base de son expertise que la DCS délivre et renouvelle les certificats de navigabilité individuels, les agréments de production et d'entretien ainsi que les licences de mécanicien au sol.

LA SPÉCIALITÉ LÉGISLATIVE

En matière de réglementation, l'objectif est d'appliquer en Polynésie française les mêmes règles de sécurité que celles applicables en métropole.

Or, les textes nationaux publiés au JORF ne sont pas forcément applicables en Polynésie française. Du fait de la « spécialité législative » de la Polynésie française, ils doivent, pour être applicables comporter une mention explicite d'applicabilité en Polynésie française. Dès lors qu'il comporte cette mention, le règlement national devient automatiquement applicable dix jours après sa publication au JORF.

Par ailleurs pour l'Europe, la Polynésie française est considérée comme pays tiers. Autrement dit, les textes européens (directives, règlements) ne sont pas directement applicables en Polynésie française. Pour ce faire, ils doivent être transférés dans la réglementation nationale et les nouveaux textes rendus applicables après adaptation, le cas échéant.

Ces particularités induisent des décalages comme par exemple pour le règlement sur le transport aérien public en hélicoptère.

La nécessité de rester au plus près des exigences réglementaires définies par l'OACI devrait conduire à définir les modalités par lesquelles les textes applicables en métropole (règlements nationaux ou européens) s'appliquent sans délai important en Polynésie française.

Toutefois, quelques adaptations sont souvent nécessaires pour l'application en Polynésie française des textes applicables en métropole en raison des spécificités polynésiennes (compétences territoriales dans le domaine du travail, environnement géographique, météorologique, ...).

Ainsi, la mise en application de l'OPS 1 avait justifié quelques modifications réglementaires, il en sera de même pour le texte relatif aux hélicoptères, au moins dans une période transitoire.

DES COMPÉTENCES PARTAGÉES EN POLYNÉSIE FRANÇAISE

En métropole, les services de l'aviation civile ont un droit de regard et de contrôle sur les aspects économiques, financiers et techniques. Ce sont donc eux qui délivrent la licence d'exploitation en contrôlant les aspects économiques et financiers d'une compagnie postulante.

En Polynésie française, la licence d'exploitation est délivrée par le Pays et son service des transports maritimes et aériens (STMA). Cette compétence a fait l'objet de la délibération 99-128/1PF du 22 juillet 1999. Elle concerne aussi bien les compagnies désirant exercer une activité domestique de vols intérieurs que les compagnies désirant réaliser des liaisons internationales à partir de la Polynésie. Dans l'article 3 de cette délibération, on peut lire que « nul ne peut exercer une activité de transport aérien public, s'il n'y

a été autorisé par arrêté pris en Conseil des Ministres. La validité de l'autorisation de transporteur aérien est subordonnée à la détention d'un certificat de transporteur aérien, d'une liste de flotte du ou des aéronefs exploités délivrés par les autorités compétentes de l'Etat. »

Pour sa part, le CTA est, comme en métropole, délivré par l'Etat. L'autorité compétente de l'Etat en Polynésie française pour la délivrance du CTA et des autorisations associées est le haut-commissaire qui a donné délégation de signature au directeur du service d'Etat de l'aviation civile.

Dans le cadre de la délivrance de la licence, le SEAC.PF est, dans la pratique, sollicité pour avis. Le SEAC.PF étudie actuellement le projet de création d'une nouvelle compagnie aérienne avec comme programme la desserte domestique et régionale au moyen de deux appareils bi-réacteurs de cinquante places.

À l'échelle locale

En matière d'organisation au sein du SEAC Polynésie française, la division du contrôle technique et de la formation aéronautique (CTFA), rattachée directement au directeur, traite l'ensemble des questions relatives à la sécurité du transport aérien public. Au plus près du terrain, le SEAC.PF assure une mission de surveillance, de contrôle et de certification sous l'égide et en application des méthodes et procédures définies par la DCS.

Ceci comprend le respect de la réglementation, mais aussi la délivrance des autorisations aux compagnies et la surveillance des compagnies autorisées. Pour les sociétés « avions » sont concernées Air Archipels, Air Moorea, Air Tahiti et Air Tahiti Nui, et Polynésia Hélicoptères au titre des sociétés « hélico ». Les contrôles techniques au sol des compagnies fréquentant les aéroports de la Polynésie française sont assurés par le contrôleur technique d'exploitation (CTE) de cette division.

La division CTFA assure ensuite une surveillance continue en vue de la délivrance et des renouvellements des certificats de transporteur aérien et procède aux contrôles et vérifications nécessaires en matière de sécurité, de maintenance et de sûreté. L'ensemble de ces actions de surveillance est reporté à la DCS.

Un expert du GSAC basé en Polynésie française procède pour sa part aux contrôles d'entretien. (voir page 20 et 21).

La certification d'une nouvelle compagnie aérienne

Comme toutes les compagnies aériennes enregistrées dans un des Etats membres de l'OACI, une compagnie basée en Polynésie française doit être préalablement autorisée par l'autorité compétente pour effectuer du transport aérien public. L'exploitant d'aéronefs en transport public est notamment soumis à un certificat d'agrément, le certificat de transporteur aérien (CTA), qui est délivré après que l'entreprise a présenté des garanties techniques suffisantes qui démontrent qu'elle est en mesure de respecter la réglementation technique applicable. L'arrêté OPS1 (exploitation des avions en transport public), dont l'application a été étendue aux collectivités d'Outre-Mer par arrêté du 13 septembre 2000, constitue le référentiel documentaire du CTA. Obtenir un CTA implique des contraintes fortes pour la compagnie : mise en place d'une organisation appropriée, compétences humaines et moyens matériels importants.

Le dépôt du dossier

Pour obtenir un CTA, une compagnie basée en Polynésie doit s'adresser au SEAC. PF. Ce dernier organise une ou plusieurs réunion(s) préalable(s) afin de lister toutes les contraintes auxquelles la compagnie va être exposée et détecter les points difficiles ou les éventuelles impossibilités (ex : aéronef non adapté aux dimensions de l'aérodrome) auxquelles la compagnie postulante risque d'être confrontée. Objectif : éviter de lancer l'instruction d'une demande de CTA, une opération très lourde, avec peu de chances de succès ! Cette réunion préalable n'est pas obligatoire, elle est vivement recommandée, et elle précède le dépôt de la demande qui comprend :

- Une **fiche descriptive de la société** avec son nom, son statut, son inscription au registre du commerce, sa situation financière, l'origine de ses fonds propres, la nationalité de ses principaux dirigeants... Cette fiche permet à l'autorité de bien identifier le demandeur.
- La **description du projet** : que souhaite faire la compagnie postulante, avec quel type d'avion, quelles lignes aériennes et quelle desserte ? Quel sera son type d'activité : du transport de fret, de passagers ou de marchandises ? Ces dernières sont-elles dangereuses ?
- Le gros du dossier sera composé du **manuel d'exploitation** (dit Manex) de quatre tomes qui décrit les procédures générales de la compagnie, ainsi que ses procédures particulières (comme les consignes de ligne, son adaptation aux particularités des aérodromes...) et ses programmes de formation pour le personnel. Le Manex constitue le plus lourd du dossier de demande de CTA ! Tout ce qui est écrit doit être conforme au règlement OPS1. Mais cela ne suffit pas pour l'autorité. Le SEAC.PF va vérifier sur le terrain si tout ce qui est écrit dans le Manex est bel et bien conforme aux moyens. Par exemple, si dans le Manex d'Air Tahiti Nui, il est précisé que le stage de formation de spécialisation du personnel est réalisé dans une maquette, l'autorité vérifie que cette maquette de cockpit existe en taille réelle, ce qui est le cas. Elle est implantée sur la commune de Faa'a.

TRANSPORT AÉRIEN PUBLIC : LES DOCUMENTS INDISPENSABLES

L'activité de transport aérien public est subordonnée à la détention des documents suivants :

- un certificat de transporteur aérien délivrés par l'autorité administrative si la compagnie présente des garanties techniques suffisantes ;
- une licence d'exploitation de transporteur aérien, délivrée par les autorités de la Polynésie française (voir encadré page 9), au vu des garanties morales, financières et techniques présentées par l'entreprise ;
- Air Tahiti Nui bénéficie en outre d'un agrément de transport aérien délivré par la DGAC pour l'exploitation des lignes aériennes entre Papeete-Paris et Los Angeles.

- Deux manuels visés par le groupement pour la sécurité de l'aviation civile (GSAC) de Polynésie : un **manuel de gestion de navigabilité** (MGN) des appareils qui décrit les procédures et l'organisation mises en place pour assurer le suivi de la navigabilité des avions. À tout moment, la compagnie doit prouver que l'appareil est apte au vol. Le second document est le **manuel d'entretien**. Une compagnie a en effet la responsabilité d'assurer le maintien de la navigabilité de son appareil. Elle doit donc effectuer l'entretien de ses appareils elle-même ou sinon déléguer cette tâche à un prestataire de services. Par exemple, la compagnie Air Moorea possède son propre atelier et Air Archipels lui sous-traite quelques-unes de ses opérations d'entretien. Air Tahiti Nui délègue une partie de ses opérations d'entretien à la compagnie Air Tahiti, mais aussi à Air France en France pour certaines tâches d'entretien, comme les interventions sur les moteurs. Les ateliers ont un agrément et sont surveillés par le GSAC qui contrôle in situ si corrélation il y a entre ce qui est écrit pour l'entretien des appareils, et ce qui est effectivement réalisé.

- La **date prévue d'exploitation**.

Le dossier de demande de CTA doit être déposé au moins 90 jours avant le début prévu de l'exploitation. Ce délai est souvent trop court pour la compagnie et pour l'autorité qui doit éplucher les 4 tomes et les autres documents ! On a donc l'habitude d'échelonner dans le temps le dépôt des manuels. Dans la pratique, le dernier document à jour arrive en général seulement quelques jours avant la date autorisée du démarrage d'exploitation. Et entre les premiers documents remis et le dossier finalisé, il y a beaucoup d'allers et retours entre l'administration et la société.

Une organisation qui exige des moyens humains avec des compétences précises

Le dépôt de dossier de CTA est assez contraignant pour la compagnie qui doit, dès la demande, monter une équipe constituée de personnes dont les tâches seront bien définies. Chacun de ces responsables sera en effet le correspondant désigné auprès de l'autorité dans le cadre du dossier d'instruction du CTA. La compagnie définit donc :

- un **dirigeant d'entreprise responsable** de la demande de certification. Cet interlocuteur sera le garant auprès de l'administration des moyens techniques et financiers mis en œuvre pour l'application des règlements OPS1. En règle générale, c'est le directeur général de la future compagnie qui assume ce rôle. L'autorité s'assure qu'il possède les délégations financières suffisantes (il a donc le bras long !) pour pouvoir garantir la mise en place des moyens techniques et humains indispensables au bon fonctionnement de l'activité de la compagnie (embauche si nécessaire, acquisition de nouveaux équipements, etc.). Ce dirigeant doit aussi posséder des connaissances théoriques et techniques dans le domaine de la sécurité et de la sûreté aériennes. Nommé, il doit être jugé acceptable par l'administration au vu de ses compétences et de son pouvoir financier. Il lui sera rattaché directement un **responsable qualité** qui manage le système qualité dans le périmètre de l'OPS1. Le rôle assigné par l'OPS1 au responsable qualité est, sous la responsabilité du dirigeant responsable, de vérifier par des

LES COMPAGNIES BASÉES (AU 31/12/06)

AIR TAHITI NUI

Transport aérien international

Flotte : 5 A340-300

Effectifs PN : 95 PNT, 400 PNC

Heures de vol : 26 599 (+14,5 %)



AIR TAHITI

Transport aérien domestique et international (îles Cook)

Flotte : 5 ATR 72, 4 ATR 42 et

1 Dornier 228

Effectifs PN : 71 PNT, 63 PNC

Heures de vol : 19 712 (-2,3 %)



AIR MOOREA

Navette Tahiti-Moorea et inter-Marquises

Flotte : 5 Twin Otter

Effectifs PN : 12 PNT

Heures de vol : 3 565 (-0,8 %)



AIR ARCHIPELS

Vols à la demande, évacuations sanitaires

Flotte : 3 B200

Effectifs PN : 12 PNT

Heures de vol : 2 198 (+68 %)



POLYNÉSIA HÉLICOPTÈRES

Transferts, vols touristiques et évacuations sanitaires

Flotte : 1 Twinstar, 3 Ecureuil

Effectifs PN : 5 PNT

Heures de vol : 1 433 (-3 %)

audits et contrôles internes que dans les domaines des opérations aériennes, des opérations au sol, de l'entretien des aéronefs et de la formation des personnels, les normes requises en matière de sécurité par l'OPS1 et par les exigences supplémentaires définies par l'exploitant sont bien respectées.

- Ce dirigeant responsable aura à ses côtés, pour encadrer et superviser directement chacun des quatre domaines cités ci-dessous, des responsables désignés également jugés acceptables par l'administration. Un responsable sera en charge des **opérations aériennes**. Comme cette personne doit avoir des connaissances de pilotage, c'est généralement le chef pilote qui est désigné. Un second responsable aura la responsabilité de tout ce qui concerne les **opérations au sol** (traitement de l'avion au sol, assistance en escale, préparation des vols, etc.). Le profil type de ce second poste n'est pas défini. On exige cependant que le postulant ait une expérience professionnelle dans les opérations au sol. Le dirigeant d'entreprise aura également dans son équipe un **responsable de formation** de l'équipage. C'est en général un instructeur-examineur (qui est donc obligatoirement pilote) qui occupe ce poste. Et enfin, le dirigeant s'entoure d'un **responsable d'entretien**. Dans les compagnies qui ont un atelier, c'est souvent le responsable technique qui est désigné.

- Si la compagnie veut faire du transport de marchandises dangereuses, elle doit avoir un **responsable désigné de marchandises dangereuses**. Même si ce n'est pas écrit dans les textes réglementaires, l'équipe possède un **responsable sûreté** qui sera le correspondant sûreté auprès de l'autorité.

- Enfin, la compagnie étoffera son équipe d'un **officier de sécurité des vols** qui définira et fera fonctionner le programme de prévention des accidents et de sécurité des vols. Sa tâche consiste à analyser les incidents et autres événements rapportés par les personnels navigants, ainsi que les paramètres de vol, extraits régulièrement des «boîtes noires». Ces analyses visent à détecter les éventuelles défaillances dans la formation de équipages ou les procédures d'exploitation et à mettre en place des actions correctives pour venir à bout de ces anomalies.

Le processus de formation d'équipage

Dans la création d'une compagnie, une attention très particulière est portée sur le lâcher en ligne des pilotes. Ces derniers ont tous dans leur bagage une licence qui leur permet d'exercer leur profession. Mais entre un Lyon/Rennes et un Tahiti/Fakarava, il y a un... océan ! Il leur manque la connaissance du réseau de la compagnie qu'ils vont intégrer. Le processus de lâcher en ligne des pilotes est complexe et très lourd. À ce niveau, le pouvoir de l'administration est presque discriminatoire. Qui sont les pilotes embauchés ? Qui sont leurs instructeurs ? Qui sont les examinateurs ? Quel est le programme de formation des pilotes qui vont être lâchés en ligne ? L'autorité va non seulement s'intéresser à chaque pilote mais aussi à ceux qui vont les former. L'organisme de contrôle en vol (OCV) et le pôle d'expertise des pilotes en métropole interviennent beaucoup à ce niveau. Tel pilote sera reconnu apte ou non. Et si le moindre doute persiste, l'administration demande alors à l'OCV de venir effectuer des vols avec les pilotes « douteux » avant de les lâcher dans l'activité de transport aérien public de la compagnie.

LE PROGRAMME SÉCURITÉ DES VOLS D'AIR TAHITI NUI

Indépendant du service qualité interne de la compagnie qui est observable par l'autorité, le programme sécurité des vols de la compagnie Air Tahiti Nui (ATN) se présente sous la forme d'une base de données confidentielle, actualisée tous les jours et consultable uniquement par le responsable du programme sécuritaire, le dirigeant responsable auquel il est rattaché, et le chef pilote. Cette base de données rassemble tous les événements avec deux grands domaines de surveillance : l'analyse hebdomadaire des vols et les événements qui ont eu lieu dans le cockpit. Sur la base de ces données, la compagnie peut dresser des statistiques et repérer l'éventuelle récurrence de certains événements. Des actions correctives sont alors mises en place dès lors que le chef pilote le juge nécessaire. Néanmoins, si un événement met en jeu la sécurité d'un vol, il est alors reporté à l'autorité mais de façon anonyme : ni le numéro de vol, ni les noms des pilotes ou du personnel concernés par l'événement, ne figurent dans le rapport transmis à l'autorité. **Le but n'est pas de mettre en place un outil répressif, mais un outil qui améliore la sécurité.**

Le contrôle de l'avion

Ce n'est pas parce qu'un avion a un certificat de navigabilité, qu'il peut circuler. L'activité de transport aérien public et les particularités de chaque espace aérien imposent des équipements de sécurité supplémentaires. Par exemple, en Polynésie, le survol de l'eau prolongé impose l'emport de canots de sauvetage sur tous les vols long-courriers. L'appareil devra également emporter des balises de détresse 406 car elles flottent et sont facilement repérables par un satellite. Le SEAC.PF effectuera une visite de conformité de l'aéronef avant la délivrance du CTA. Il s'assurera que l'avion dispose de tous les équipements ou aménagements prévus par le règlement OPS1.

La délivrance du CTA

Après tout le travail que cela exige de la part de la compagnie et des autorités de surveillance, on pourrait penser que le CTA est un document en or ! Il n'en est rien. Il a la taille d'une page A4 signée par le directeur du SEAC.PF par délégation de signature du Haut Commissaire. En annexe sont jointes les spécifications opérationnelles qui détaillent le contenu de ce que la compagnie est autorisée à faire et la liste des appareils qu'elle est en droit d'exploiter. Est annexé aussi le manuel des spécifications d'agrément de la compagnie.

Un CTA se matérialise par un simple document A4, comme nous le montre Marc Balland du service d'Etat de l'aviation civile en Polynésie française.



SÉLECTION ET FORMATION DES PILOTES CHEZ AIR TAHITI

Chez Air Tahiti, les pilotes embauchés sont avant tout des Polynésiens ayant la qualification type ATR. Si jamais ils ne possèdent pas cette «qualif», Air Tahiti finance une formation à la qualification type chez Icare à Morlaix en Bretagne. Air Tahiti étant un groupe, elle a aussi recruté des pilotes dans ses filiales, Air Archipels ou Air Moorea. Ces dernières années, des pilotes d'Air Tahiti sont passés chez Air Tahiti Nui (40 cas depuis 1999). À chacun de ces départs, Air Tahiti réagit en organisant une promotion interne pour que des copilotes puissent accéder à la fonction commandant de bord. La sélection est suivie d'une formation spécifique au sol et de séances de simulateur qui se déroulent à Toulouse ou à Bangkok. Cet éloignement est pénalisant pour la compagnie : par exemple, pour les huit heures de simulateur que les pilotes doivent faire une fois par an dans le cadre du maintien de leur compétences, le candidat est mobilisé une semaine (deux jours de voyage à l'aller comme au retour et deux journées de repos). Aussi Air Tahiti envisage-t-elle d'acquérir un simulateur basé en Polynésie pour économiser du temps, de l'argent et pour disposer

d'une plus grande souplesse quant à la planification de ses formations. Le projet est en cours d'étude et, il ne sera financièrement viable que si la compagnie loue des heures de simulateur aux compagnies de la zone Pacifique qui possèdent des ATR. Le simulateur sera alors agréé par la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile). Autre avantage de cette acquisition : la qualité de la formation. À ce jour, une dérogation est accordée à Air Tahiti pour que ses pilotes effectuent non pas deux séances annuelles de simulateur, mais une seule. La seconde se fait alors sur un avion hors-ligne (sans passagers). Mais dans ce second cas, il est difficile de tout simuler, comme, par exemple, un orage ou un feu moteur. Enfin, avant de lâcher ses pilotes, Air Tahiti organise des stages d'adaptation en lignes. Ce sont des cours au sol et des cours pratiques qui prévoient des étapes de formation pour chaque type de destination (les îles hautes, les vols ETOPS, les atolls...). Dans ce programme sont également prévus des entraînements spécifiques sur la piste de Moorea et de Atuona (Marquises) qui connaissent une aérologie particulière. C'est une fois ces stages d'adaptation réussis que les instructeurs d'Air Tahiti jugent que le pilote est apte à voler sur toutes les destinations de la compagnie.

LA SÛRETÉ : OBLIGATIONS ET DEVOIRS DES COMPAGNIES AÉRIENNES

Les compagnies et leur personnel navigant sont des acteurs à part entière de la sûreté aérienne à la fois au sol, et bien évidemment en vol. Chaque compagnie doit disposer d'un manuel de sûreté qui recense les mesures prises pour répondre à l'ensemble des exigences réglementaires (OPS 1, CTA, exigences aéroportuaires).

Ce qui est exigé pour le CTA

Dans le cadre de la réglementation OPS1, le SERC (Service d'Etat de l'Aviation Civile) de Polynésie française vérifie que certains éléments de sûreté sont correctement précisés dans le manuel de sûreté que la compagnie doit remettre quand elle dépose sa demande de CTA (certificat de transporteur aérien). Au-delà du traitement de certains passagers (les passagers reconduits à la frontière, les escortes ou les transfèrements de détenus particuliers), le transporteur doit prévoir des procédures spéciales pour les situations d'urgence. Parmi celles-ci : les appels anonymes ou alertes à la bombe, la découverte d'objets abandonnés (ou suspects), les passagers indisciplinés, le détournement de l'avion par des pirates de l'air. Alors que les mesures de sûreté sont essentiellement préventives pour éviter l'occurrence d'un acte malveillant en vol et par conséquent effectuées avant le départ du vol, on ne peut pas totalement exclure un événement à bord. Dans ce cas, on parle ici de sûreté curative : l'incident a eu lieu, comment doit-on réagir ?

Dans le domaine de la sûreté préventive précisé dans l'OPS1 et exigible dans le dépôt du dossier du CTA, il est prévu les visites de l'aéronef avant chaque vol par l'équipage et la pose des scellés pour prévenir les intrusions. L'autorité s'assure en outre que le personnel navigant a suivi une série de formation pratique et théorique en matière de sûreté. Suite aux attentats du 11 septembre 2001 aux Etats-Unis, l'OACI (l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile) a également imposé que, dans les appareils de plus de 60 passagers, la porte du cockpit soit blindée et reste fermée durant le vol.

La sûreté au sol

Parallèlement aux mesures en vol liées au CTA, une autre réglementation (en quelque sorte au sol) exige de la

part des compagnies aérienne une série de dispositions à prendre au sol avant le vol. En Europe, le texte fondateur de ces exigences a été pris à la suite des attentats de 2001 ; il s'agit du règlement européen 2320 du 16 décembre 2002, qui n'est pas directement applicable en Polynésie française dans la mesure où celle-ci est considérée comme une région associée ne faisant pas partie de l'Union Européenne. Cependant, les compagnies internationales qui ont une desserte aérienne en Europe, comme Air Tahiti Nui, sont contraintes de s'y soumettre. Les compagnies intérieures polynésiennes, qui assurent des vols domestiques et qui ne sont donc pas soumises à l'application du règlement européen de 2002, suivent les directives spécifiées dans deux décrets publiés en la même année dans le code de l'aviation civile. Elles doivent, elles aussi, mettre en place des mesures de sûreté au sol.

Point commun des deux réglementations de sûreté aéroportuaire, les compagnies aériennes doivent rédiger un programme de sûreté, qui est approuvé par l'autorité de l'aviation civile. Sont concernées les compagnies de transport public exploitant un ou plusieurs avions de plus de 14 sièges passagers, comme les Twin Otter d'Air Moorea de 19 sièges. Deuxième exigence hors du cadre de l'OPS : le programme d'assurance-qualité dans la sûreté. La compagnie doit désigner un responsable qualité, qui met en œuvre un dispositif de report et d'analyse des incidents avec l'application de mesures correctives.

Les domaines de sûreté qui relèvent de la compagnie

- *Bagages*, fret et toutes marchandises embarquées à bord : la compagnie doit s'assurer que tout ce qui monte à bord de l'avion a fait l'objet d'un contrôle.

- *Passagers* : la compagnie aérienne doit mettre à la mise à disposition de l'Etat les données, même personnelles, qu'elle possède sur chacun de ses passagers. Autre point : au moment de l'enregistrement, la compagnie est tenue de sensibiliser les passagers sur les articles interdits en cabine et effectuer une vérification des documents de voyage.

- *Avion* : la surveillance de l'aéronef pendant l'escale relève aussi de la responsabilité de la compagnie.

- *Equipages* : depuis 2001, tous les personnels navigants doivent détenir une habilitation délivrée par les agents de police. Le numéro d'habilitation figure sur la «carte de navigant» dont le port est obligatoire en zone réservée.

La surveillance continue des compagnies

Une fois son CTA acquis, la compagnie doit prouver dans la continuité qu'elle est en mesure de respecter la réglementation technique applicable. Un CTA n'est pas acquis ad vitam aeternam ! Parmi les thèmes de surveillance régulièrement abordés, on peut citer l'organisation de la compagnie, son système de qualité interne, les règles de planification des vols, le respect des règles de performance, les équipements de bord, la formation des équipages, les conditions d'entretien, le transport des matières dangereuses, le suivi des sous-traitants en escale. Ces divers sujets sont examinés, pour l'essentiel, lors des audits ou contrôles organisés dans l'entreprise, mais d'autres types de contrôle viennent compléter le dispositif de surveillance.

L'autorité a le devoir et l'obligation d'exercer une surveillance continue sur les compagnies aériennes titulaires d'un CTA. Ces contrôles sont organisés par différents services de la DGAC ou exerçant pour le compte de la DGAC, mais qui sont pour l'essentiel assurés et coordonnés par le représentant local de la DGAC, à savoir le SEAC.PF en Polynésie. Ils sont réalisés de manière continue au travers de différents modes de surveillance.

Toute irrégularité détectée par l'organisme inspecteur est au final notifiée à la compagnie. Les actions correctives immédiates ou à court terme, proposées par la compagnie pour répondre aux écarts relevés, sont scrupuleusement examinées. L'organisme de surveillance dont relève la compagnie s'assure alors que la compagnie met tout en œuvre pour que les actions correctives soient effectivement appliquées dans les délais prescrits. Dans la pratique, compte tenu du nombre d'actions correctives en cours, et du volume de travail qu'elles représentent dans leur mise en œuvre, il n'est pas rare que les sujets restent ouverts sur des périodes significatives, et nécessitent un suivi récurrent.

Le programme de surveillance continue de l'autorité consiste d'une part à planifier et réaliser un certain nombre de contrôles ou d'audits, pour couvrir un ensemble de thèmes donnés dans une période de deux ans, mais aussi à suivre de manière effective et efficace la réalisation des actions dues par la compagnie. À cela s'ajoutent la nécessité pour la compagnie d'adapter son processus d'exploitation aux modifications successives de la réglementation et pour l'autorité, la nécessité de vérifier la conformité des nouvelles dispositions proposées en application de ces amendements réglementaires.

Les référentiels utilisés

Pour inspecter la compagnie pendant toute sa durée de vie, l'autorité utilise le manuel de procédures de contrôle technique dont l'exploitant ignore le contenu, mais qui a été élaboré avec pour référent le règlement OPS1. Ce manuel précise les méthodes que l'autorité peut utiliser pour s'assurer que l'exploitant présente les garanties suffisantes pour conserver son CTA. Mais ce manuel ne fixe souvent qu'un cadre de travail, et l'autorité conserve une certaine marge de liberté sur la manière dont elle souhaite organiser cette surveillance continue.

PRÉVENTION PLUTÔT QUE RÉPRESSION

L'objectif de cette surveillance continue est de déceler les insuffisances de l'exploitant et mettre en place les actions, procédures et méthodes visant à éviter que ces insuffisances ne se reproduisent.

Le contrôle continu constitue une garantie qu'aucune dérive préjudiciable à la sécurité aérienne ne s'installe, mais représente aussi pour la compagnie une aide experte à l'amélioration de sa conformité réglementaire. Pour le département qualité d'Air Tahiti Nui, être audité est toujours un plus. Le détenteur d'un CTA se doit de maintenir sa conformité aux règles de sécurité quotidiennement, la compagnie effectue donc des audits, des contrôles... « Quand le SEAC.PF vient, il réalise le même travail que nous avec un point de vue extérieur ! », souligne Bérengère Lavergne, responsable qualité d'ATN.

Néanmoins, si des anomalies constatées étaient susceptibles d'avoir un impact direct sur la sécurité des vols, des mesures pourraient être prises pour interdire immédiatement l'exploitation concernée (interdiction d'utiliser un avion, arrêt d'une ligne, interdiction de transport de marchandises dangereuses...).

L'autorité peut utiliser plusieurs référentiels pour effectuer ses contrôles ou audits, de manière séparée ou simultanée.

- **Le référentiel documentaire de l'exploitant** : l'autorité va, avant tout, contrôler que la compagnie respecte ce qu'elle a notifié dans son Manex, ou dans sa documentation d'entretien, en allant vérifier les pratiques réelles et quotidiennes de la compagnie. Ce référentiel contient en effet des procédures ou consignes détaillées, développées par la compagnie pour respecter le règlement.

- **Le règlement** : à partir du règlement, et de manière très précise, l'autorité s'assure que les pratiques de la compagnie sont bien conformes et peut aussi, à l'occasion, identifier des procédures incluses au manuel d'exploitation ou dans les documents d'entretien qui ne sont pas réglementaires, l'autorité ne pouvant assurer à elle seule un examen exhaustif des documents développés par la compagnie. Au-delà des règlements qui ne peuvent pas toujours tout préciser, certains contrôles s'appuient sur les règles de l'art et les standards professionnels du domaine concerné. De cette manière, une revue systématique des procédures et pratiques de la compagnie est organisée, dans une logique d'amélioration permanente.

Les divers modes de surveillance

L'audit : le plus lourd et le plus long à organiser

L'audit constitue la forme la plus aboutie des outils de surveillance. Avant sa mise en place, l'auditeur lit le Manex de la compagnie afin de contrôler un secteur de surveillance. Cet auditeur doit non seulement maîtriser le règlement, mais aussi avoir des connaissances techniques pointues des domaines de surveillance qu'il inspecte. Avoir des connaissances dans les secteurs de surveillance

LES AUDITS IOSA (IATA OPERATIONAL SAFETY AUDIT)

En 2003, l'Association du transport aérien international (IATA) a approuvé une résolution exigeant que tous les membres de l'IATA soient inscrits au registre de l'IOSA. L'IOSA est la première norme mondiale pour la vérification de la sécurité des procédures d'exploitation des transporteurs aériens. Le programme est conçu pour évaluer la gestion de l'exploitation et les systèmes de contrôle des compagnies aériennes. Tous les nouveaux membres de l'IATA devront désormais se soumettre à un audit IOSA et tous les membres existants devront avoir programmé un audit d'ici la fin de 2006 et l'avoir complété avant la fin de 2007 pour conserver leur statut de membre. Toute compagnie qui passe avec succès cet audit se voit décerner un label IOSA, une sorte de label qualité. Si cette norme

améliore la sécurité dans l'ensemble de l'industrie aérienne, elle permet également aux compagnies de partager leurs ressources d'audit et de réduire le nombre d'audits à réaliser. Mais comme le CTA, cette certification IOSA est valide deux ans, après quoi un nouvel audit doit être effectué afin de garantir la conformité aux normes de l'IATA. ATN a reçu ce label IOSA et Air Tahiti s'y intéresse également. Pour ATN, ce label est important. Cela lui permet de rester membre de l'IATA, et d'être reconnue mondialement pour la sécurité de ses vols. Et, désormais, les compagnies en code share ne sont plus tenues d'auditer ATN, une simplification énorme pour le développement de ces accords ! « IOSA est une carte de visite qui atteste que nous appliquons toutes les normes de sécurité internationales. Ce n'est pas un droit d'entrée », explique Bérengère Lavergne, responsable qualité d'ATN.

permet à l'auditeur de mieux cibler son audit. Mais il peut arriver qu'il sollicite l'aide de spécialistes. Par exemple, le SEAC.PF a effectué un contrôle en vol sur une autorisation ETOPS (Opérations sur de grandes distances d'avions bimoteurs) accordée à Air Tahiti. Dans le cadre de cette autorisation, les aéronefs bimoteurs de la compagnie locale doivent, pendant toute la durée de leur vol, être à une distance maximale de 90 minutes d'un aéroport. Suite aux faits constatés lors de l'audit, le SEAC.PF a sollicité la DGAC afin de déterminer si les constatations constituaient des écarts ou non par rapport à la réglementation. Et ceci, évidemment, avant d'engager toute action corrective éventuelle.



La durée effective d'un audit est brève : entre une demi-journée et une journée. C'est le temps qui est passé avec la compagnie pour effectuer les contrôles. En temps passé, c'est peu ! Mais en préparation, l'auditeur peut consacrer une bonne semaine à la préparation de l'audit. Tout dépend de sa complexité et de son domaine de surveillance.

C'est le renouvellement du CTA, dont la durée de validité varie entre un et trois ans, qui détermine le programme des audits qui vont être menés tout au long de l'année. L'autorité va, par exemple, s'assurer que la compagnie respecte son obligation d'organiser annuellement des cours pour le maintien des compétences de son personnel. Les inspecteurs assistent alors aux sessions de formation pour contrôler leur qualité. Des réunions sont ensuite programmées pour faire état des points non couverts par les formations et expliquer à la compagnie les points qui pourraient être améliorés.

En 2006, a été mené par le SEAC.PF, et ce pour la première fois, un contrôle d'escale à Los Angeles. Les inspecteurs se sont déplacés quatre jours aux Etats-Unis pour effectuer cet audit. Au programme : la vérification du traitement de l'avion en escale, le traitement des passagers, les devis de chargement de l'avion, le chargement des avions. Dans ce dernier cas, le contrôle a été visuel, les auditeurs ont observé la manière de procéder des sociétés sous-traitantes d'Air Tahiti Nui à Los Angeles. Ont été inspectés le traitement des marchandises dangereuses, la pesée des containers... Ce contrôle a, bien entendu, été organisé avec le concours de la compagnie. Sur place, Air Tahiti Nui a mis à la disposition des auditeurs du SEAC.PF son responsable d'escale pour faciliter l'accès des contrôleurs à la plateforme aéroportuaire de Los Angeles.

Le SEAC.PF a mené en 2006 un contrôle d'escale d'Air Tahiti Nui à Los Angeles. Un contrôle organisé avec le concours de la compagnie.

Les contrôles de documents

Le règlement impose à la compagnie une traçabilité très précise de ses actions. Elle doit donc conserver, et mettre à la disposition de l'autorité sur demande, divers dossiers permettant de retracer par exemple les conditions techniques des vols effectués (chargement, centrage, carburant) ou les actions de formation réalisées au profit de ses pilotes (adaptation en ligne, maintien des compétences, attestation de stage). Dans le domaine de la surveillance du personnel, l'autorité peut vérifier un certain nombre de points, comme l'existence d'un contrat de tra-

vail entre le personnel navigant et son exploitant précisant les fonctions à remplir. À la différence de l'audit, ces actions de surveillance peuvent être menées « au bureau », sans la présence d'une personne de la compagnie. L'autorité doit seulement, le cas échéant, « cibler » ses demandes pour étudier éventuellement des dossiers particuliers.

L'analyse des comptes-rendus d'événements

En raison de l'augmentation du trafic aérien et pour continuer à stabiliser le nombre d'accidents, la politique communautaire de prévention des accidents dans le secteur du transport aérien a lancé un projet pilote dénommé ECCAIRS (Centre européen de coordination des systèmes de comptes-rendus d'incidents en navigation aérienne ou « European coordination center for aviation incidents reporting System »). C'est une base de données qui fonctionne comme système central de collecte et d'échange de données entre les États membres. Il se passe en vol et au sol un grand nombre d'événements, jusqu'ici souvent ignorés, qui sont restés sans conséquence mais qui auraient pu conduire à des accidents. Leur analyse et la compréhension des risques qu'ils génèrent permettent d'adopter des dispositions pour éviter qu'ils ne se reproduisent et ainsi d'améliorer, de façon continue, la sécurité des vols.

Comme les directions de l'aviation civile de métropole, le SEAC.PF saisit dans la base de données ECCAIRS les événements qui lui sont rapportés par les compagnies. Il consulte également cette base de données dans les domaines auxquels il a accès. ECCAIRS est même devenu un outil utilisé dans le cadre de la surveillance continue. Par exemple, si un problème technique récurrent est relevé sur un type d'appareil d'une compagnie, l'auditeur consulte la base de données pour voir si ailleurs le cas s'est déjà présenté dans d'autres compagnies. Le but est de savoir si l'événement est isolé ou non.

La vérification des titres et qualifications des personnels navigants commerciaux fait partie des attributions du contrôleur technique d'exploitation.

Les contrôles techniques d'exploitation (CTE) au sol

Les contrôles au sol des aéronefs sont organisés de manière aléatoire. Au sein de la division contrôle technique et formation aéronautique (CTFA) du SEAC.PF, un contrôleur technique d'exploitation (CTE) qualifié est en charge d'effectuer ces contrôles de manière inopinée sur les compagnies françaises, mais aussi étrangères. Dans le cadre de la surveillance continue du CTA, les contrôles techniques d'exploitation ont pour objectif de vérifier la conformité aux dispositions réglementaires des conditions d'exploitation des aéronefs : la partie documentaire de l'avion, le dossier de vol, le compte-rendu matériel, les titres et qualifications des personnels navigants technique et commercial, les équipements de sécurité en poste (en cabine, et dans le cockpit), l'état de l'avion intérieur et extérieur, les conditions de transport du fret, les marchandises dangereuses, les transports particuliers comme les dépouilles mortelles...

Pour les contrôles opérés sur les compagnies étrangères, le référentiel réglementaire est l'annexe 6 qui découle de la Convention de Chicago.

Depuis 2006, la Direction du Contrôle de la Sécurité (DCS) de la DGAC a renforcé le contrôle des compagnies étrangères et demande au contrôleur CTE un certain nombre d'interventions sur les compagnies françaises et étrangères, qu'elle soient régulières ou non.

Selon la gravité des écarts relevés, l'avion peut être retenu au sol jusqu'à correc-



tion des écarts, une décision qui relève de la compétence du haut-commissariat en Polynésie française. A titre d'exemple, un avion en escale présentait une réparation dont la limite de validité était dépassée. L'avion, n'étant plus en état de navigabilité, n'a pu repartir qu'après une nouvelle réparation approuvée par l'Autorité de surveillance de la compagnie. Autre cas rencontré : un CTE constate avant le décollage que le commandant de bord (CDB) n'a pas connaissance d'une information aéronautique sur la présence d'un obstacle dans l'axe de la piste. Après prise de connaissance de l'information, le CDB décide de décoller sur une autre piste.

Les contrôles en vol

Les auditeurs du SEAC.PF ne détenant pas les qualifications nécessaires pour contrôler les compétences techniques de l'équipage, il est nécessaire de faire appel à l'organisme de contrôle en vol (OCV) dont les contrôleurs sont des pilotes inspecteurs et examinateurs avec une forte expérience professionnelle. Les contrôles qu'ils effectuent sont inopinés, l'équipage est averti à la dernière minute, quand ils embarquent à bord de l'aéronef. Il peut arriver que ces inspecteurs de l'OCV examinent aussi d'autres aspects en marge des compétences de l'équipage, mais leurs observations professionnelles peuvent être utiles dans le cadre de la surveillance. L'équipage peut également volontairement attirer l'attention des inspecteurs sur certains points qui les ont alertés et qu'ils jugent anormaux. Ces contrôles OCV sont effectués aussi bien sur les vols internationaux que domestiques. Les inspecteurs OCV arrivent de France car il n'existe pas une antenne OCV sur le territoire. La fréquence de ce type de contrôle est cependant assez faible, puisqu'une compagnie est contrôlée par l'OCV tous les deux/trois ans. La dernière visite de l'OCV à Tahiti a eu lieu à la fin du mois de novembre 2006.



A gauche : Yves Fuzeau, chef de la division du contrôle technique et de la formation aéronautique du SEAC.PF ; à droite, Jean-Louis Françon, chef de l'organisme de contrôle en vol, lors de son dernier passage à Tahiti en novembre 2006.

LE TRAITEMENT DES ÉCARTS ET LES DÉROGATIONS

Quel que soit le mode de surveillance, une anomalie relevée fait l'objet d'un rapport communiqué par les inspecteurs à l'exploitant qui doit mettre en place des corrections dont l'importance et l'urgence dépendront de la gravité de l'anomalie.

Un écart constaté ne mène pas forcément à la suspension d'activité de la compagnie et au retrait de son CTA. Tout dépend de sa gravité. Mais les inspecteurs peuvent tout à fait interdire à un aéronef de continuer à voler s'ils détectent des anomalies graves qui mettent en péril la sécurité aérienne. Dans la définition d'écart majeur, on entend un écart qui a un impact direct sur la sécurité. On demande alors à la compagnie une action immédiate. Jusqu'à présent, ce cas n'a jamais eu lieu en Polynésie.

Dans la majeure partie des cas, les anomalies détectées sont heureusement jugées mineures et le SEAC PF

demande à la compagnie de définir les actions correctrices appropriées, dont il valide le contenu et le délai de réalisation, afin d'éviter que les mêmes anomalies se reproduisent.

Par ailleurs, en Polynésie française, en raison de l'éloignement des Etats voisins (Etats Unis, Australie) dans lesquels les compagnies peuvent s'approvisionner en équipements et pièces détachées il n'est pas rare que le SEAC.PF accorde une autorisation pour donner à l'exploitant un délai supplémentaire pour faire venir les équipements destinés à remplacer les matériels défectueux ou les pièces nécessaires aux réparations. Pendant ces délais, l'aéronef continue à voler en bénéficiant de cette autorisation qui est accordée en général avec des restrictions d'exploitation ou des procédures particulières lesquelles constituent des mesures compensatoires destinées à maintenir le niveau de sécurité des vols.

LES CONTRÔLES D'ENTRETIEN

Les audits d'entretien sont opérés par le groupement pour la sécurité de l'aviation civile (GSAC) qui dispose d'une antenne locale en Polynésie. Le cadre de compétence du GSAC touche la délivrance du CTA et son renouvellement, ainsi que la réglementation européenne qui impose au GSAC d'effectuer une surveillance continue de deux ans sur les compagnies aériennes basées en France métropolitaine, les DOM/TOM et les collectivités de l'outre-mer. Pour cela, le GSAC édite le formulaire « *form 13* » qui décrit l'audit de surveillance opéré sur la compagnie. En Polynésie, ce sont Air Tahiti Nui, Air Tahiti, Air Archipels, Air Moorea et Polynésia Hélicoptères qui sont soumises à ces contrôles d'entretien. Mais à la demande de la DGAC, le GSAC peut effectuer des contrôles sur les compagnies étrangères.

Mais faire coïncider les contrôles effectués dans le cadre réglementaire européen et ceux effectués dans le périmètre du CTA n'est pas chose facile. La plupart du temps, les audits se chevauchent. C'est le cas pour Air Moorea. Son CTA a été renouvelé le 29 décembre 2006 pour une durée de 18 mois, et les audits réalisés sur cette compagnie dans le cadre de la réglementation européenne s'étalent du 8 juillet 2006 au 8 juillet 2008... Pour éviter de doubler les contrôles au moment du renouvellement du CTA, et d'asphyxier la compagnie, le GSAC réédite la *form 13* et la remet au SEAC.PF.

Les incidents d'entretien

Deux des points qui ne figurent pas dans la *form 13*, mais qui sont pris en compte lors du renouvellement du CTA, sont le suivi des incidents d'entretien et les dérogations dans le cadre de l'entretien. Il n'est pas acceptable qu'une compagnie aérienne demande une dérogation sur une opération d'entretien en présentant comme argument qu'elle ne dispose pas de la pièce nécessaire à la réparation. Le GSAC et le SEAC.PF procèdent alors à une enquête pour justifier la demande de cette autorisation exceptionnelle et ils notent si cette demande de dérogation est exceptionnelle ou non. Dans l'esprit des autorités de surveillance, ces demandes ne doivent pas devenir des habitudes car l'entretien d'un appareil s'anticipe, il ne se fait pas au jour le jour. Si une compagnie accumule un certain nombre de dérogation sur un appareil ou sur l'ensemble des appareils exploités, l'agrément de la compagnie pourrait être remis en

cause dans le cadre de la gestion de l'entretien. Mais le but de ce contrôle d'entretien n'est pas uniquement répressif. Il permet au GSAC d'évaluer la capacité de la compagnie à gérer elle-même le maintien de la navigabilité des aéronefs exploités. C'est notamment à travers les comptes-rendus d'entretien exigés par la réglementation européenne et édités par le système qualité interne à la compagnie, que les autorités de surveillance vont pouvoir juger de son efficacité.

L'avion reste au sol

Dans ses registres, le GSAC dispose de plusieurs cas où l'avion a dû être retenu au sol car il présentait des anomalies documentaires révélant des dysfonctionnements des systèmes sur l'aéronef, ce qui mettait en danger la sécurité du vol. Par exemple, sur un avion léger, le GSAC avait demandé l'application des consignes de navigabilité (CN) relatives aux moteurs de cet appareil. Cette CN n'avait pas été prise en compte. Comme le GSAC n'avait pas de retour sur sa demande de révision, il n'a pas renouvelé le certificat de navigabilité (CDN) de l'appareil jusqu'à réception du justificatif du contrôle de cette CN. Autre cas : le CDN d'un aéronef n'a pas été renouvelé car la pompe à essence installée depuis 1988 sur un de ses moteurs n'avait pas été révisée suivant le programme d'entretien imposé par le constructeur de l'appareil. L'atelier a donc dû acheter une pompe neuve en urgence, l'a installée en janvier 2007 et son CDN a alors été renouvelé.

Les contrôles à l'étranger

Depuis 2005, dans le cadre des contrôles opérés pour le maintien du CTA, les sites d'entretien en ligne de l'exploitant qui se trouvent en dehors du *fenua*, font l'objet d'inspection dans le cadre de la surveillance. Par exemple, Air Tahiti Nui réalise certaines opérations d'entretien en ligne à Paris. Ce sont donc les services du GSAC de Paris qui réalisent ces audits d'entretien à la demande du GSAC de Polynésie. Mais pour les autres escales d'Air Tahiti Nui, le service du GSAC de Polynésie Française se déplace sur les aéroports étrangers pour accepter les contrats d'entretien entre l'exploitant et le prestataire de service.

Tous les deux ans, Air Tahiti Nui surveille les sous-traitants qui travaillent dans chacune de ses escales. Des auditeurs internes se déplacent pour réaliser ces contrôles. La compagnie s'appuie aussi sur les retours

d'information du chef d'escale basé sur chaque aéroport, ainsi que sur ceux des membres d'équipage. Ces rapports sont ensuite traités par Air Tahiti Nui. Il est déjà arrivé que la compagnie constate que les problèmes financiers d'un de ses sous-traitants ont conduit à une dégradation de la qualité de son service. Elle a immédiatement changé de sous-traitant.

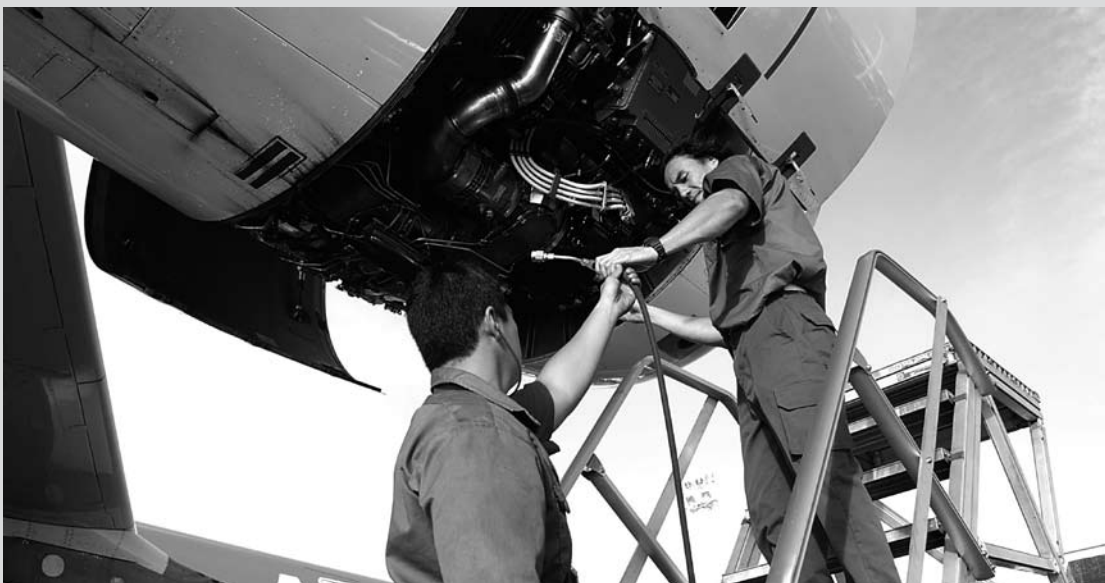
Plus de terrain, moins d'administratif

Avant 2005, le GSAC audite tout ce qui avait un lien avec l'entretien, à savoir les produits, l'aéronef, la procédure de la société et l'application des procédures dans la société... Le volume de surveillance était énorme ! Mais la réglementation européenne a évolué. Depuis 2005, il est écrit que c'est à la compagnie de vérifier l'application de ses procédures à travers son système de qualité interne. Ce dernier doit en outre veiller à ce que son manuel interne d'exploitation (Manex) et ses procédures de fonctionnement, le manuel de gestion de navigabilité (MGN), sont à jour de la réglementation en vigueur. La charge de travail se déplace vers la compagnie et ce processus va se renforcer dans les années à venir. Le GSAC dispose désormais de temps pour réaliser des sondages, c'est-à-dire des déplacements inopinés sur le tarmac pour contrôler les avions à leur arrivée sur un sujet aléatoire d'entretien. L'auditeur du GSAC doit donc posséder des compétences techniques sur de nombreux modèles d'avion. Il doit aussi connaître le fonctionnement d'une compagnie aérienne. Enfin, être ferme mais ouvert, est sa devise !

On pourrait se demander si ce transfert de compétences vers l'exploitant est une bonne chose ou non. Il est certain que du côté de la compagnie, cela exige une nouvelle organisation matérielle et humaine. Mais il faut aussi voir que ce transfert vers l'exploitant lui donne une plus grande souplesse pour la gestion de son entretien et de la navigabilité des aéronefs exploités, car les validations ne passent plus par le lourd circuit administratif comme auparavant. L'exploitant se valide lui-même en mettant des procédures respectueuses de la réglementation. Et la tendance va se renforcer. À compter de fin 2008, pour respecter la nouvelle réglementation européenne adoptée par la France, le certificat de navigabilité aujourd'hui validé par le GSAC va être transféré auprès des organismes de l'exploitant.

Les volumes de surveillance du GSAC

La direction du contrôle de la sécurité de la DGAC et l'agence européenne de la sécurité aérienne définissent le volume de surveillance que doit réaliser le GSAC dans une année. Par exemple, l'antenne de Polynésie doit effectuer 205 heures de surveillance pour le renouvellement du CTA d'Air Tahiti Nui en 2007. Pour Air Archipels, le volume de surveillance est de 122 heures en 2007. Ce chiffre est défini suite à une proposition faite par le GSAC de Polynésie au siège parisien du GSAC. Il est ensuite validé par la DCS. Toutes les semaines, les services du GSAC/PF entrent dans une base de données les heures de surveillance effectuées sur chaque compagnie.



Le point de vue d'une petite compagnie : questions à Jérôme Chapelier, Air Moorea

Comme Air Tahiti Nui, Air France, Air Tahiti ou toute autre compagnie aérienne française, la compagnie domestique Air Moorea est soumise aux dispositions réglementaires de l'arrêté OPS1, qui définit les exigences opérationnelles pour l'exploitation d'avions dans une entreprise de transport aérien public. Voici son point de vue sur le renforcement de la réglementation en matière de surveillance aérienne.

Manureva : Le renouvellement du certificat de transporteur aérien (CTA) d'Air Moorea a eu lieu en décembre 2006 pour une durée de 18 mois. Quels sont les moyens que la compagnie doit mettre en place pour conserver ce certificat ?

Jérôme Chapelier : En 2004, nous avons franchi une première étape avec la mise en place d'un système qualité interne avec sa propre organisation, en conformité avec les exigences OPS1 : un responsable qualité, et quatre responsables désignés. Chaque activité est alors représentée par un correspondant qualité : la formation des équipages, les opérations aériennes, les opérations sol et l'entretien. Cela a eu un coût, puisque nous avons dû embaucher un cadre supplémentaire et modifier le contrat de travail de deux pilotes qui sont passés à mi-temps. Ils pouvaient ainsi être disponible pour leur fonction de responsable désigné. Et, logique oblige, afin de maintenir le même niveau d'activité de la compagnie, nous avons embauché un pilote supplémentaire.

Manureva : Aujourd'hui, que pensez-vous du renforcement de la réglementation internationale et européenne en matière de surveillance des compagnies ?

Il n'est pas toujours facile pour les petites compagnies de transport aérien public de satisfaire aux exigences réglementaires dont certaines dispositions ne sont pas adaptées à leur mode d'exploitation.

Jérôme Chapelier : Dans le cadre du CTA, certains chapitres de l'OPS sont adaptés aux petites compagnies comme la nôtre, en prenant en compte la taille des avions et le nombre de passagers transportés. Mais année après année, les exigences évoluent et ces aménagements disparaissent petit à petit. Par exemple, depuis le 1^{er} janvier 2007, nos appareils doivent être équipés d'un EGPWS (système de détection de proximité du sol). Jusqu'au 31 décembre 2006, cet instrument n'était obligatoire que sur les « gros » avions. Mais la législation française a été modifiée. L'EGPWS est l'évolution d'un système équivalent déjà présent à bord des avions d'Air Moorea depuis 2000 (le GPWS), qui assurait parfaitement la fonctionnalité pour les conditions opérationnelles



d'exploitation d'Air Moorea. S'équiper d'un EGPWS, c'est un investissement lourd, de l'ordre de 30 millions de Fcfp par avion. Et nous avons encore deux avions à équiper.

Manureva : La compagnie demande-t-elle à l'autorité de surveillance des dérogations spéciales du fait de sa taille ?

Jérôme Chapelier : Compte tenu du renforcement des exigences réglementaires, les dérogations sont de plus en plus difficiles à obtenir. Nous les déposons auprès du SEAC.PF qui les soumet selon les cas à l'avis de la direction générale de l'aviation civile (DGAC) à Paris. Les deux avions dont nous parlions ci-dessus sont effectivement sous dérogation, ce qui permettra de les maintenir en ligne jusqu'à la fin de l'installation des équipements, prévue dans les prochaines semaines. Dernièrement, nous avons essayé d'obtenir une dérogation pour nous éviter de modifier tous les altimètres de nos avions. On nous impose en effet de ne plus avoir d'altimètre à trois aiguilles qui présentent des risques de confusion sur la graduation de 10 000 pieds. Mais nous ne volons jamais à plus de 10 000 pieds (environ 3000 mètres). Les navettes entre Tahiti et Moorea s'effectuent au maximum à 1100 pieds, c'est pour cette raison que nous avons tenté de nous soustraire à cette exigence, mais cela nous a été refusé par la DGAC. Ces modifications engendrent des coûts supplémentaires pour Air Moorea qui, pour le moment, ne les répercute pas sur le prix du billet.

Manureva : En 2008, pour respecter la nouvelle réglementation européenne adoptée par la France, le certificat de navigabilité aujourd'hui validé par le GSAC va être transféré vers les exploitants. Qu'est ce que cela implique pour Air Moorea ?

Jérôme Chapelier : Depuis près de deux ans, nous effectuons systématiquement un pré-examen de navigabilité sur les avions avant l'intervention de l'inspecteur du GSAC. En 2005, nous avons rédigé un manuel de gestion de la navigabilité qui utilise les outils du système qualité d'Air Moorea pour superviser le maintien de la navigabilité de nos avions. Pour nous préparer à cette échéance 2008, le SEAC.PF et le GSAC nous accompagnent dans la mise en place des procédures relatives à cet examen de navigabilité.

Manureva : Et en matière de sûreté aérienne, quelles sont les contraintes rencontrées ?

Jérôme Chapelier : De par la fréquence des vols, et les procédures d'enregistrement des passagers, il est très compliqué pour nous d'assurer les mêmes exigences réglementaires, en matière de sûreté, que les autres compagnies de la plateforme aéroportuaire de Faa'a. Nous ne pouvons pas effectuer le contrôle des bagages à 100 %, et procédons donc à des contrôles aléatoires. En revanche, depuis 2005 et l'installation d'un système de contrôle d'accès au terminal d'Air Moorea, il est impossible aux passagers non munis de carte d'embarquement d'accéder au tarmac. Nous améliorons également le rapprochement documentaire bagage/passager par la mise en place d'un nouveau système informatisé d'enregistrement et d'édition des billets.

Les sigles utilisés

CDN	Certificat de navigabilité
CEAC	Conférence européenne de l'aviation civile
CN	Consignes de navigabilité
CTA	Certificat de transporteur aérien
CTE	Contrôleur technique d'exploitation
CTFA	Division contrôle technique et formation aéronautique
DCS	Direction du contrôle de la sécurité
DGAC	Direction générale de l'aviation civile
EASA	Agence européenne pour la sécurité aérienne
GPWS	Alarme de proximité de relief
GSAC	Groupement pour la sécurité de l'aviation civile
IATA	International Air Transport Association
IOSA	IATA Operational Safety Audit
JAA	Joint Aviation Authorities
JAR	Joint Aviation Requirement
MGN	Manuel de gestion de navigabilité
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OCV	Organisme de contrôle en vol
SAFA	Safety Assessment of Foreign Aircraft
SEAC	Service d'Etat de l'aviation civile
USOAP	Universal Safety Oversight Audit Programme

La sécurité des transports aériens

	QUI EST RESPONSABLE ? DE QUOI ?	QUELS CONTRÔLES ?	QUELLE EFFICACITÉ ?
OACI	<ul style="list-style-type: none"> • Edicte les normes internationales de base 	<ul style="list-style-type: none"> • Audits de sécurité des autorités de l'aviation civile (règlements, organisation) • N'est pas un organisme de surveillance des compagnies 	<ul style="list-style-type: none"> • Plans d'actions en cas de manquements constatés • Nouvel audit pour vérifier la mise en œuvre des plans d'action • Pas de moyens coercitifs • Apporte une aide aux Etats défaillants
IATA		<ul style="list-style-type: none"> • Audits IOSA (IATA Operational Safety Audit) • Référentiel : annexe 6 OACI et bonnes pratiques recommandées ; auditeurs accrédités par l'association 	<ul style="list-style-type: none"> • Label professionnel créé à l'origine par les grandes compagnies pour s'assurer du partenaire qui assure un vol (dans le cadre d'affrètements ou de partage de codes).
EUROPE	<ul style="list-style-type: none"> • Publie directives et règlements • Délivre les CDN de type et individuels et les agréments relatifs à la conception et l'entretien des aéronefs (EASA) 	<ul style="list-style-type: none"> • Supervise l'action des Etats membres • Contrôles SAFA (contrôles inopinés sur avions de pays tiers) • Délégue l'instruction des demandes d'agrément aux Etats membres et affiliés 	<ul style="list-style-type: none"> • Uniformise les règlements en Europe • Gère la base de données européenne • Déclenche les alertes (ciblage des contrôles) • Peut maintenir un avion au sol et interdire les vols ultérieurs • Interdictions appliquées par tous les Etats membres
ETATS	<ul style="list-style-type: none"> • Adopte les réglementations nationales • Responsables de la certification et de la surveillances de leurs compagnies 	<ul style="list-style-type: none"> • Audits dans l'entreprise et contrôles sur les aérodromes et à bord des aéronefs • Analyse des événements rapportés par les opérateurs 	<ul style="list-style-type: none"> • Injonctions avec délais pour mise en conformité • Restrictions opérationnelles pouvant aller jusqu'au retrait de CTA

SUR QUOI PORTENT LES CONTRÔLES ?

L'organisation

Dirigeant responsable
Responsables désignés
Système qualité
Analyse des vols

Les avions

Certificat de navigabilité
Maintenance
Équipements

Les équipages

Titres et qualifications
Aptitude physique et mentale
Formation, maintien et contrôle des compétences
Durée du travail, temps de repos
Composition

La préparation des vols

Recueil des informations météo
Sélection des aérodromes de décollage
Situation technique de l'avion (LME)
Quantité de carburant et procédures d'avitaillement
Limitations opérationnelles
Chargement (masse, centrage, arrimage)
Marchandises dangereuses

L'utilisation de l'avion

Procédures normales, occasionnelles et d'urgence
Minima opérationnels

La sûreté

Respect des procédures (au sol et en vol)
Équipements (portes de cockpits blindées)

Les documents

Manuel d'exploitation
Manuel de gestion de navigabilité
Manuel d'entretien
Dossiers de vol
Dossiers de formation