

Mrs. Violeta Bulc
European Transport Commissioner
European Commission
Rue de la Loi / Wetstraat 200
1049 Brussels
Belgium

05.03.2018

Re: Remise en service non conforme

Chère Madame Bulc,

Nos membres assument la responsabilité de la sécurité technique opérationnelle des vols et agissent en cette qualité au nom de l'AESA pour s'assurer que ses réglementations sont respectées. Nous vous écrivons en dernier recours pour nous acquitter de notre devoir de protéger les passagers de compagnies aériennes commerciales. Leur vie est mise en danger par la dilution délibérée des procédures de sécurité prescrites par l'AESA par les agences nationales de certains pays européens, dont l'AESA s'est révélée impuissante à gérer. Sans votre intervention, nous craignons que seule une catastrophe incite les autorités responsables à prendre des mesures, et c'est un prix dont l'aviation européenne ne devrait pas avoir à payer.

Comme vous le savez, lorsque la maintenance d'un avion est effectuée, les réglementations en vigueur exigent qu'un technicien ou mécanicien aéronautique titulaire d'une licence vérifie que ces travaux ont bien été effectués correctement avant que l'avion ne soit autorisé à voler. À cette fin, le contrôle indique toujours que le technicien ou mécanicien aéronautique certificateur a supervisé ou personnellement vérifié le travail effectué, ainsi que les décisions qui ont été prises de reporter cette tâche. Comme l'AESA l'a clairement indiqué dans sa circulaire de décembre 2015, la vérification « n'est pas seulement une tâche administrative qui peut être effectuée à distance ou sans avoir été impliquée ». Le droit de remettre un avion en service est une qualification acquise après des années de formation et d'expérience.

Les techniciens ou mécaniciens aéronautiques habilités à remettre en service un avion à la suite de cette procédure de vérification assument la responsabilité personnelle en validant le certificat de remise en service quant à l'état de sécurité de l'avion, ce qui lui fait porter une lourde charge de responsabilité. Il existe de nombreux cas où de tels techniciens ou mécaniciens aéronautiques sont poursuivis en Europe pour manquement à leurs obligations à cet égard. Inévitablement, leur ancienneté et leur responsabilité dans le processus, et le fait qu'ils doivent vérifier personnellement le travail qui a été fait ajoute considérablement à la sécurité des opérations aériennes aux dépens de certains coûts supplémentaires.

Les compagnies aériennes sont constamment sous pression pour réduire leurs coûts. Le fait que des techniciens ou mécaniciens aéronautiques licenciés vérifient les fiches de travail au lieu du travail lui-même permet d'économiser du temps et de l'argent. Diverses autorités nationales européennes approuvent désormais cette démarche en tant que « vérification » suffisante, même si la pratique est clairement en conflit avec l'intention déclarée de l'AESA et la signification du mot « vérification ».



La sécurité se dégrade en réduisant le technicien ou mécanicien aéronautique le plus expérimenté à juste cocher des cases. Cette pratique a donné lieu à des dizaines de milliers d'exemples documentés d'avions remis en service de façon inappropriée.

Nos préoccupations à cet égard ont été adressées à l'AESA par le passé et nous joignons une copie d'une lettre que nous avons envoyée il y a quelque temps à M. Patrick Ky. L'AESA a mis sur pied un groupe de travail pour évaluer la situation et a en outre effectué des audits de Turkish Airlines et du Luftfahrt Bundesamt (LBA) en 2015. Les deux contrôles ont révélé une non-conformité à la réglementation dans ce domaine. En raison de son autorité directe en Turquie, l'AESA a pu insister pour que Turkish Airlines se conforme à la réglementation, ce qu'elle fait à présent. Les résultats d'audit relatifs au LBA restent ouverts (ce qui constitue en soi une infraction à la réglementation de l'UE) et la pratique concernant la remise en service par vérification de la documentation reste en vigueur en Allemagne. Des pratiques similaires ont maintenant pris racine dans d'autres pays européens, dont les compagnies aériennes ont été encouragées par l'incapacité de l'AESA à insister pour que le LBA se conforme aux règles en vigueur.

L'AESA a essayé, mais n'a pas réussi à faire appliquer sa réglementation en matière de « vérification » auprès des autorités nationales, ce qui a permis de réduire les coûts et de diluer les normes de sécurité en Europe. Inévitablement, l'érosion des normes de sécurité a causé et causera des incidents. Seule une action positive au plus haut niveau de la Commission permettra aux autorités nationales de rétablir la conformité et de faire respecter cette conformité par les compagnies aériennes membres. Aidez-nous à faire en sorte que cette question ne traîne pas jusqu'à ce qu'une catastrophe incite les autorités à l'action.

Bien cordialement,

Ola Blomqvist
President, AEI

Sean Gates
Gates Aviation