

## Suites données aux recommandations de sécurité

### Accident survenu à proximité de l'aérodrome de Saint Martin Grand Case (971) à l'avion Piper PA 42 immatriculé F-GXES exploité par Transports Aériens InterCaraïbes

Le pilote décolle à 2 h 39 en piste 12 de l'aérodrome de Saint Martin Grand Case à destination de Fort-de-France. Quelques minutes plus tard à environ 3 NM, l'avion entre en collision avec la surface de la mer, légèrement à droite de l'axe de la piste. Le pilote n'a signalé aucune difficulté et n'a pas émis de message de détresse. L'examen de l'épave n'a pas mis en évidence de défaillance technique susceptible d'affecter significativement les performances de l'avion. L'absence d'enregistreurs de vol n'a pas permis de préciser les circonstances de l'accident. Les causes de l'accident n'ont pu être déterminées avec certitude. Cependant, l'état d'astreinte quasi-permanent pour les personnels navigants et l'exploitation en monopilote ont pu contribuer à l'accident. Le BEA a adressé à l'AESA trois recommandations de sécurité relatives à : - l'obligation d'emport d'enregistreurs de vols à tous les avions exploités en transport aérien commercial ; - l'obligation de présence d'un équipage à deux pilotes en vol d'évacuation sanitaire ; - la prise en compte des réserves autres qu'à l'aéroport dans la future réglementation relative à la sécurité en matière de limitations de temps de vol applicables aux vols d'évacuation sanitaire. Dans l'attente de la mise en place de cette nouvelle réglementation, le BEA a adressé à la DGAC une recommandation de sécurité relative aux actions de surveillance de la DGAC, afin qu'elle s'assure que les exploitants veillent à ce que leurs pilotes, lorsqu'ils sont en réserve hors aéroport, soient aptes à entreprendre un vol à tout moment.

#### **Rapport technique du BEA**

Réception par la DGAC : 05 Août 2013

#### **Recommandation 01**

BEA (extrait)

La présence d'enregistreurs de vol aurait probablement permis d'établir de manière plus précise les circonstances de l'accident. La réglementation n'impose pas l'emport d'enregistreurs de vol pour le type d'exploitation et la catégorie de l'aéronef de l'accident. En conséquence, le BEA recommande que :

- l'AESA impose l'emport d'enregistreurs de vol pour les avions exploités en transport aérien commercial, quelle que soit la date de délivrance du certificat de navigabilité individuel. [Recommandation FRAN-2013-051]

#### **Réponse de la DGAC**

Lettre n°13-178 du 28 octobre 2013

Cette recommandation est adressée à l'AESA et la DGAC n'envisage pas d'action complémentaire à celles qui pourraient être menées par l'Agence.

#### **Degré d'avancement ( 08 Novembre 2013)**



100%

#### **Recommandation 02**

BEA (extrait)

L'enquête a montré que l'exploitation en équipage à deux aurait significativement amélioré la situation et aurait probablement pu éviter l'accident. Une modification de la réglementation relative aux conditions imposant la présence d'un équipage à deux pilotes en transport public est mise en oeuvre par l'AESA. Les conclusions des travaux devraient être connues en 2020. Le BEA estime que compte tenu des enjeux en termes de sécurité aérienne, ces délais sont trop longs dans le cas d'un vol d'évacuation sanitaire.

En conséquence, le BEA recommande que : - l'AESA prévienne la mise en place en priorité de la réglementation imposant la présence d'un équipage à deux pilotes en vol d'évacuation sanitaire. [RecommandationFRAN-2013-052]

### Réponse de la DGAC

Cette recommandation est adressée à l'AESA. Dans ce cadre, l'Agence a indiqué que cette recommandation serait traitée à travers la tâche réglementaire RMT.0599 and RMT.0600 « Review of ORO.FC ». Malgré la modification du programme réglementaire européen, cette tâche est toujours prévue pour un début en 2015 avec une échéance en 2018.

La DGAC veillera à ce que les travaux correspondants prennent en compte les besoins opérationnels ainsi que les risques spécifiques associés à ce type de vols. La DGAC sera également très attentive à ce que l'étude d'impact prenne en compte les conséquences de la mise en oeuvre d'une telle recommandation sur le coût des vols sanitaires.

### Degré d'avancement ( 15 Mai 2014)



### Recommandation 03

BEA (extrait)

L'enquête a montré que, à activité presque constante, la réduction des effectifs en personnel navigant de la compagnie a entraîné une augmentation significative des périodes d'astreinte des pilotes sous forme de réserves autres qu'à l'aéroport. Dans ce contexte, le pilote et l'exploitant ont perdu la conscience du caractère opérationnel de l'astreinte. En l'absence de réglementation européenne relative aux périodes de réserves autres qu'à l'aéroport, la réglementation française définit ce type de réserves mais ne s'assure pas, lors de ces actions de surveillance, qu'un exploitant puisse garantir que ses pilotes d'astreinte sont aptes à tout moment à entreprendre un vol.

En conséquence, le BEA recommande que : - l'AESA s'assure que la future réglementation relative à la sécurité en matière de limitations de temps de vol applicables aux vols d'évacuation sanitaire prenne en compte les réserves autres qu'à l'aéroport. [Recommandation FRAN-2013-053] Dans l'attente de la mise en place de cette future réglementation, le BEA recommande que : - la DGAC s'assure que, dans le cadre de ses actions de surveillance, l'exploitant veille à ce que les pilotes, lorsqu'ils sont en réserve hors aéroport, soient aptes à entreprendre un vol à tout moment. [Recommandation FRAN-2013-054]

### Réponse de la DGAC

Cette recommandation est adressée à l'AESA.

Les propositions de l'AESA seront connues dans une NPA à paraître fin 2015. La DGAC veillera à la bonne prise en compte des risques spécifiques induits par de telles réserves et sera attentive par ailleurs aux conséquences de la mise en oeuvre d'une telle recommandation sur le coût des vols sanitaires.

L'Agence a indiqué que cette recommandation serait traitée à travers les tâches réglementaires RMT.0492 (opinion) and RMT.0346 (décision) « FTL requirements for CAT operations - EMS (A+H) ». Malgré la modification du programme réglementaire européen, cette tâche est toujours en cours et prévue pour une échéance en 2016.

### Degré d'avancement ( 12 Novembre 2014)



## Recommandation 04

BEA (extrait)

Dans l'attente de la mise en place de cette future réglementation, le BEA recommande que :

- la DGAC s'assure que, dans le cadre de ses actions de surveillance, l'exploitant veille à ce que les pilotes, lorsqu'ils sont en réserve hors aéroport, soient aptes à entreprendre un vol à tout moment. (Recommandation FRAN-2013-054)

### Réponse de la DGAC

La prise en compte de cette recommandation ne peut concerner que des exploitants pour lesquels il existe un système d'astreinte organisé tel qu'on le trouve chez les exploitants répondant régulièrement à des missions sanitaires dans le cadre de contrats préétablis. Elle ne pourra pas traiter les cas des exploitants (tels que TAI à la date de l'accident) qui sont affrétés ponctuellement, qui n'ont donc pas de système d'astreinte organisé et pour lesquels le déclenchement du vol se fait d'un commun accord entre l'équipage et l'exploitant. La DSAC ne peut en effet pas exiger de ces exploitants qu'ils mettent en place un système d'astreinte permanent en l'absence de demande de leurs clients en ce sens.

La DGAC a réalisé une synthèse des dispositions actuellement mises en œuvre par les principaux exploitants réalisant des EVASAN pour gérer les systèmes d'astreinte et de réserve et les conditions de leur déclenchement en EVASAN. Il en ressort que tous les exploitants sous contrat ont mis en place un système d'astreinte et de réserve formalisé.

Dans ce cadre, la DSAC a prévu de renforcer, pour les exploitants concernés, la surveillance des conditions de mise en œuvre des astreintes et, en particulier, de leur déclenchement, lors de contrôles réalisés par la DSAC ou l'OCV. Des contrôles de ce type ne peuvent néanmoins être réalisés qu'en nombre relativement limité compte tenu du caractère aléatoire du déclenchement de ce type d'activité. Ils viennent en complément de la vérification de la description de manière appropriée du système d'astreintes dans le manuel d'exploitation, vérification prévue dans les méthodes de surveillance de la DSAC.

Le suivi de cette recommandation est clos pour la DGAC.

### Degré d'avancement ( 06 Février 2014)

