

# Suites données aux recommandations de sécurité

## Accident survenu le 28 octobre 1998 à Gourbeyre (971) au Piper PA 28 immatriculé F-OGUR exploité par SNC Caraïbes Location 2000

Le pilote décolle de l'aérodrome de Basse Terre pour un vol à destination de Marie Galante. Il prend une route directe via le col de Gourbeyre (altitude 329 m) puis, vraisemblablement en raison de mauvaises conditions météorologiques à cet endroit, altère sa trajectoire vers le sud comme pour rejoindre la côte en contournant le relief. L'avion heurte le versant des Monts Caraïbes à une altitude de cinq cent soixante mètres.

### **Rapport d'enquête technique du BEA**

Réception par la DGAC : 26 Avril 2001

### **Recommandation 01**

BEA (extrait)

Les textes réglementaires se rapportant au transport public font apparaître de manière explicite la notion d'exploitant ainsi que ses responsabilités. Les textes réglementaires se rapportant à l'aviation générale ne définissent pas la fonction ni les obligations de l'utilisateur, sauf pour les « activités particulières » dont la liste figure dans l'arrêté de 1991 relatif à l'aviation générale. Pourtant, seul l'utilisateur de l'avion est à même de s'assurer que les règles d'utilisation sont bien respectées. En conséquence, le BEA recommande que : La notion d'utilisateur ainsi que sa fonction et ses obligations soient explicitées dans la réglementation relative à l'aviation générale. La réglementation prévoit que la location d'un avion utilisé en aviation générale fasse l'objet d'un contrat écrit comportant la référence des textes réglementaires relatifs à son utilisation.

### **Réponse de la DGAC**

1) En aviation générale comme dans le transport public, c'est la notion d'exploitant qui est pertinente. Celle-ci est définie dans l'arrêté du 24 juillet 1991 - relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale – comme une « personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou plusieurs aéronefs ».

Cette définition s'applique à toutes les activités et non seulement aux activités particulières (pour ces dernières une définition plus précise figure dans le chapitre qui leur est consacré). Par ailleurs le texte de l'arrêté explicite en fonction de la nature des obligations édictées, les responsabilités notamment du commandant de bord ou du propriétaire, qui peuvent être distincts de l'exploitant.

Enfin il est à rappeler qu'en conformité avec les règles internationales, le Code de l'Aviation Civile (article L.422-2) précise que le commandant de bord est responsable de l'exécution de ses missions.

La DGAC considère donc que l'adoption de textes réglementaires nouveaux serait inutile et n'envisage pas d'action complémentaire concernant cette recommandation.

2) La DGAC n'entend pas donner suite à la recommandation du BEA. Les dispositions de l'article L-141-4 du Code de l'Aviation Civile suffisent en effet à fixer les responsabilités respectives du propriétaire et du locataire.

**Degré d'avancement ( 04 Décembre 2007)**



100%

[Contacts](#) [Mentions légales](#) [Plan du site](#)