



Suites données aux recommandations de sécurité



Edité le : jeudi 17 septembre 2020

Accident survenu le 25 décembre 2003 sur l'aérodrome de Cotonou Cadjèhoun (Bénin) au Boeing 727-223 immatriculé 3X-GDO exploité par l'Union des Transports Africains AD de Cotonou 25/12/2003.

Au cours du décollage, l'avion surchargé de façon anarchique n'arrive pas à prendre sa pente normale de montée ; il percute un bâtiment technique situé à cent dix-huit mètres dans le prolongement de la piste, s'écrase sur la plage et termine sa course dans l'océan.

Recommandation B2004/004-01

Coopération européenne

L'enquête a montré que la faiblesse des structures réglementaires et des moyens de surveillance de la sécurité dans certains Etats ne permettait pas de garantir un niveau approprié de sécurité pour les passagers et les personnes au sol, y compris sur le territoire d'autres Etats. Ces faiblesses résultent de plusieurs facteurs, dont la priorité fréquemment accordée aux considérations économiques et la conviction que la sécurité repose essentiellement sur les décisions en temps réel des acteurs de première ligne, en particulier du commandant de bord.

Cette situation est de nature à remettre en cause l'organisation internationale du transport aérien, fondée sur la confiance et la reconnaissance par chaque Etat des agréments et certificats délivrés par les autres Etats. Elle favorise la multiplication des contrôles et des inspections directes, avec toutes les conséquences négatives que cela aurait sur les coûts directs et indirects du transport aérien et avec le risque d'apparition d'une sécurité mondiale à deux vitesses.

En conséquence le BEA recommande :

que les Etats qui ont une tradition d'assistance technique, compte tenu de leurs moyens et de leurs relations anciennes et confiantes avec d'autres Etats, et la France en particulier, étudient la pertinence de leurs actions actuelles d'assistance dans le domaine de la sécurité et, le cas échéant, les réorganisent de façon à appuyer et compléter l'action de l'OACI.

Réponse

La France soutient activement le renforcement des programmes de supervision de l'OACI tout en oeuvrant pour le renforcement des programmes d'assistance techniques aux pays qui montrent le plus de déficiences. C'est ainsi que la France est un ardent défenseur du fond international pour la sécurité de l'aviation (IFFAS) mis en place par l'OACI dont elle est le plus gros contributeur.

Le premier projet retenu dans le cadre de l'IFFAS concerne d'ailleurs un COSCAP (Cooperative Development of Operational Safety and Continuous Airworthiness) signé en 2003 entre l'OACI et l'Union économique et monétaire de l'Afrique de l'Ouest (UEMOA), dont le financement provient de la coopération française (en plus de la contribution française à l'IFFAS), ainsi que de l'Union européenne.

Par ailleurs la France, qui a toujours plaidé pour une approche régionale en matière de coopération, apporte son soutien au développement des Autorités Africaines et Malgache de l'Aviation Civile (AAMAC) en assurant la présidence de groupes de travail chargés de développer les réglementations appropriées en matière de sécurité.

Dans cette optique, la DGAC a formalisé, le 4 avril 2003 à travers un protocole de coopération avec les AAMAC, son soutien en matière de réflexion sur la réglementation et de formation des personnels des AAMAC. Les réglementations élaborées au sein des AAMAC ont vocation à être reprises rapidement par les Etats de l'UEMOA.

Ainsi, d'une façon générale, la France s'attache à faire converger les actions d'assistance dont elle est partie prenante de façon à éviter les duplications, et à ce qu'elles s'inscrivent dans des projets de coopération régionale soutenus par l'OACI.

Enfin, dans le mémorandum transmis aux institutions européennes le 10 novembre 2005, la France a recommandé une rénovation des programmes de coopération européenne de façon à aider au renforcement de l'expertise nationale ou régionale des pays en développement en matière de sécurité.

Avancement 100%

Date de mise à jour 22/02/2007

Recommandation B2004/004-02

Masse et centrage

La connaissance par l'équipage de conduite de la masse et du centrage réels de l'avion aurait vraisemblablement suffi à éviter l'accident. Par ailleurs, l'estimation erronée de ces paramètres essentiels est loin d'être improbable en exploitation. Or, il existe des systèmes embarqués autonomes qui fournissent une indication de la masse et du centrage de l'avion, suffisante pour attirer l'attention de l'équipage en cas de situation anormale.

En conséquence le BEA recommande que :

- Les autorités de l'aviation civile, et en particulier la FAA aux Etats-Unis et l'AESA en Europe, fassent évoluer la réglementation de certification de façon à assurer la présence, sur les avions de nouvelle génération destinés à être utilisés pour des vols commerciaux, de systèmes embarqués de détermination de la masse et du centrage, ainsi que l'enregistrement des paramètres fournis par ces systèmes ;
- Les autorités de l'aviation civile mettent en place les outils réglementaires imposant, lorsqu'elle est raisonnablement possible au plan technique, l'installation en rattrapage de tels systèmes sur les avions utilisés pour des vols commerciaux, ainsi que l'enregistrement des paramètres fournis.

Réponse

La direction générale de l'aviation civile (DGAC) a demandé par courrier à l'AESA en date du 1er mars 2005 de l'informer des suites qu'elle envisageait de donner à ces recommandations. La DGAC continue de promouvoir cette recommandation pour ce sujet soit inscrit par l'AESA dans son programme de travail.

L'AESA a déclaré qu'elle souhaitait faire une étude préliminaire sur les critères de certification des systèmes embarqués de détermination de la masse et du centrage. Elle a transmis cette demande à l'EUROCAE lui demandant de la prendre en compte dans son calendrier afin de d'élaborer une norme d'évaluation de la masse et du centrage.

En 2009, l'AESA a inscrit la tâche réglementaire 0116 sur ce sujet dans son programme de travail. Cette tâche réglementaire a été abandonnée par l'AESA au profit de l'ouverture d'un Best Intervention Strategy (BIS) sur le sujet "Erroneous Take Off Parameters" et fait l'objet d'un suivi dans l'EPAS (European Plan for Aviation Safety). En outre des actions de promotion ont été réalisées par l'EASA et sont disponibles sur le site de l'EASA.

Avancement 100%

Date de mise à jour 16/09/2020

Recommandation B2004/004-03

Surveillance de la sécurité dans certains Etats

L'enquête a montré que la faiblesse des structures réglementaires et des moyens de surveillance de la sécurité dans certains Etats ne permettait pas de garantir un niveau approprié de sécurité pour les passagers et les personnes au sol, y compris sur le territoire d'autres Etats. Ces faiblesses résultent de plusieurs facteurs, dont la priorité fréquemment accordée aux considérations économiques et la conviction que la sécurité repose essentiellement sur les décisions en temps réel des acteurs de première ligne, en particulier du commandant de bord.

Cette situation est de nature à remettre en cause l'organisation internationale du transport aérien, fondée sur la confiance et la reconnaissance par chaque Etat des agréments et certificats délivrés par les autres Etats. Elle favorise la multiplication des contrôles et des inspections directes, avec toutes les conséquences négatives que cela aurait sur les coûts directs et indirects du transport aérien et avec le risque d'apparition d'une sécurité mondiale à deux vitesses.

En conséquence, le BEA recommande que :

Le Conseil de l'OACI conduise vigoureusement les actions qui résulteront des résolutions que l'Assemblée a adoptées dans le domaine de la sécurité, en affirmant clairement son rôle d'animateur, de chef d'orchestre de la sécurité et en s'attachant à sensibiliser, en tant que de besoin, les Etats sur leurs responsabilités dans ce domaine ;

Le Conseil de l'OACI examine l'ensemble des dispositions relatives à la surveillance de la sécurité qui existent dans la Convention de Chicago et les différentes Annexes à cette Convention, de manière à identifier les mises à jours nécessaires, en particulier sur le rôle de l'Etat de l'exploitant et sur la suppression des différences faites entre vols réguliers et vols à la demande ;

Le Conseil de l'OACI s'attache à préciser la notion d'exploitant, compte tenu des différentes formules de location d'avions et d'accord entre transporteurs aériens, de façon à éviter l'éparpillement des responsabilités ;

Le Conseil de l'OACI, constatant la complexité inévitable de la réglementation et de la documentation relatives à la surveillance de la sécurité, étudie l'élaboration d'un guide destiné aux responsables des administrations nationales qui informe ceux-ci de façon structurée de leurs responsabilités en matière de sécurité et des dispositions dont il leur appartient de contrôler la mise en oeuvre effective.

Réponse

Réponse préliminaire de la DGAC (5 juillet 2005)

La France siégeant au Conseil de l'OACI, est prête à appuyer au sein de ce Conseil les recommandations ci-dessus pour qu'elles soient étudiées.

De plus, s'agissant des suites de la dernière Assemblée de l'organisation, la France oeuvre vigoureusement en faveur de leur mise en oeuvre efficace. Le Conseil de l'OACI vient d'adopter en particulier une procédure de mise en oeuvre de l'article 54j de la convention de Chicago, permettant d'amener les Etats à faire les efforts suffisants pour se mettre en conformité en matière de supervision de la sécurité.

Enfin, suite à un rappel de la France lors de la dernière Assemblée, une étude réalisée par le comité du transport aérien de l'OACI concernant les incidences de pratiques ou arrangements commerciaux, et les précisions qu'il conviendrait d'apporter aux normes et pratiques recommandées pour clarifier des situations faisant intervenir la responsabilité de plusieurs Etats, a été présentée au conseil de l'OACI. Le Conseil a décidé d'envoyer à l'ensemble des Etats une information comportant des exemples de situations et les règles qui leur sont applicables. Par ailleurs, la Commission de navigation aérienne approfondira la question de l'application de l'article 83 bis de la convention de Chicago, ainsi que celle des amendements pertinents à apporter à l'annexe 6 de la convention citée ci-dessus.

Point d'avancement au 30 mars 2006

La procédure fondée sur l'article 54j) a été approuvée par le conseil de l'OACI lors de la 13ème séance de sa 175ème session le 13 juin 2005. La procédure a été communiquée aux Etats.

L'étude sur les aspects de la libéralisation économique relatifs à la sécurité et à la sûreté a été présentée au conseil de l'OACI par le représentant de la France, qui a présidé en 2005 le comité de transport aérien. La communication de cette étude par lettre aux Etats n'est pas encore faite.

Le conseil a convenu de renvoyer les paragraphes de l'étude relatifs à l'article 83bis (paragraphe 2,2,3,1 et 2,3,4,1) au comité juridique, afin qu'un sous-comité étudie la façon d'améliorer les dispositions et les éléments d'orientations pertinents de l'OACI afin de faciliter un usage plus grand de cet article, avec demande de présentation au conseil d'un rapport sur les résultats de cette étude, pour examen.

La commission de navigation aérienne a procédé à un examen préliminaire d'une proposition d'amendement de l'annexe 6, 1ère et 3ème parties concernant l'emport d'une copie du permis d'exploitation aérienne dans les aéronefs effectuant des vols internationaux, comme suite à l'étude sur la libéralisation. Cette proposition d'amendement a depuis été soumise à la consultation des Etats.

Les commentaires des Etats ont été revus par la commission de navigation aérienne au 1er trimestre 2006. L'amendement devrait être adopté par le Conseil avant l'été pour une application probable fin novembre 2006.

Une conférence des directeurs généraux de l'aviation civile sur une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation a eu lieu à Montréal du 20 au 22 mars 2006 ; les conclusions de cette conférence sont disponibles sur le site de l'OACI. Le principe du rôle des Etats dans la supervision de la sécurité, avec une transparence accrue, y a été fortement réaffirmé, tout comme le rôle de l'OACI en tant que coordinateur des politiques et des initiatives en la matière.

La DGAC continuera à soutenir toute action de l'OACI visant à mettre en oeuvre cette recommandation.

Point d'avancement au 15 mai 2006

L'OACI a publié cette année la 2ème édition du volume A du manuel de supervision de la sécurité (Doc9734) contenant des éléments indicatifs pour la mise en place d'un système national de supervision de la sécurité, ainsi que la 1ère édition du volume B sur la mise en place de systèmes régionaux de supervision de la sécurité.

Avancement 100%

Date de mise à jour 21/03/2007