



Agence Européenne de la Sécurité Aérienne

RAPPORT ANNUEL SUR LA SÉCURITÉ 2006

SOMMAIRE

004		RÉSUMÉ
005		INTRODUCTION
006	1.0	HISTORIQUE SUR L'ÉVOLUTION DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE
008	2.0	SÉCURITÉ MONDIALE DANS LES OPÉRATIONS DE TRANSPORT PUBLIC
013	3.0	SÉCURITÉ EUROPÉENNE
013	3.1	Opérations de transport public
013	3.1.1	Aéronefs à voilure fixe de masse maximale au décollage supérieure à 2 250 kg
015	3.1.2	Hélicoptères
017	3.2	Opérations d'aviation générale et de travail aérien
018	3.2.1	Aéronefs à voilure fixe
019	3.2.2	Hélicoptères
020	3.2.3	Planeurs
021	3.2.4	Aérostats
021	3.2.5	Aéronefs visés à l'annexe 2
022	4.0	CATÉGORIES D'ACCIDENT
022	4.1	Indicateurs de sécurité CAST-OACI
026	4.2	Indicateurs de sécurité dans le transport aérien public
031	5.0	ACTION DE L'AESA EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ
031	5.1	L'ESSI (European Strategic Safety Initiative - Initiative européenne de sécurité stratégique)
032	5.1.1	L'ECAST (European Commercial Aviation Safety Team - Équipe européenne pour la sécurité de l'aviation commerciale)
033	5.1.2	L'EHEST (European Helicopter Safety Team - Équipe européenne pour la sécurité hélicoptères)
034	5.1.3	L'EGAST (European General Aviation Safety Team - Équipe européenne pour la sécurité de l'aviation générale)
034	5.2	Réglementation
034	5.3	Certification
035		ANNEXES
035		Annexe 1: Définitions et acronymes
036		Annexe 2: Liste des graphiques
038		Annexe 3: Liste des accidents mortels en 2006
039		Clause de non responsabilité

RÉSUMÉ

Le transport aérien est le mode de déplacement le plus sûr. Comme l'indique le présent rapport annuel sur la sécurité, l'année 2006 a enregistré le nombre le plus faible d'accidents mortels d'aéronefs à voilure fixe dans le transport public au cours de la dernière décennie (1997-2006). En 2006, 42 accidents mortels se sont produits dans le monde. Le nombre de décès a également été inférieur à la moyenne de la décennie.

En Europe, les performances en matière de sécurité aérienne se situent à un niveau élevé malgré une légère augmentation des accidents mortels depuis 2004. En 2006, six accidents mortels d'aéronefs à voilure fixe se sont produits dans les opérations de transport public, portant à 146 le total des décès, soit un nombre supérieur à la moyenne de la décennie (105). Le nombre important de décès est principalement dû à un seul accident. Le 9 juillet 2006, un Airbus A310 immatriculé en France a fait une sortie de piste à Irkoutsk, en Russie, causant la mort de 126 personnes. Ce rapport sur la sécurité montre également que l'amélioration des taux d'accidents en Europe est inférieure à celle observée dans le reste du monde.

Pour la première fois, l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) a collecté et intégré des données sur les accidents de l'aviation générale et du travail aérien en Europe dans ce rapport. Les données ont été mises à sa disposition par les organismes nationaux d'enquête sur les accidents ou les autorités nationales de l'aviation civile.

Les efforts visant à maintenir et améliorer la sécurité aérienne continuent d'être au centre des priorités de l'AESA. Le rapport annuel sur la sécurité donne également un aperçu des actions renforcées de l'Agence en matière de sécurité, notamment l'ESSI (European Strategic Safety Initiative - Initiative européenne de sécurité stratégique).

INTRODUCTION

Ce rapport annuel sur la sécurité a été élaboré par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) pour informer le public du niveau général de sécurité dans le domaine de l'aviation civile conformément aux exigences de l'article 11, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002.

Pour la préparation de ce rapport, l'Agence a eu accès aux informations sur les accidents collectées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) via son système de report de données d'accidents et d'incidents (ADREP)¹, se rapportant aux statistiques sur les accidents publiées par l'OACI, ainsi qu'aux données sur l'utilisation des aéronefs fournies par l'OACI. En outre, les États membres de l'AESA ont été invités à communiquer des informations sur les accidents d'aéronefs légers² pour l'année 2006.

Dans ce rapport, l'«Europe» est considérée comme englobant les 27 États membres de l'UE, ainsi que l'Islande, le Liechtenstein, la Norvège et la Suisse. Par comparaison au rapport annuel sur la sécurité 2005, la définition de l'Europe a été élargie aux nouveaux États membres (Bulgarie et Roumanie) et aux quatre pays non membres précités. L'appartenance régionale est fondée sur l'État d'immatriculation de l'aéronef accidenté.

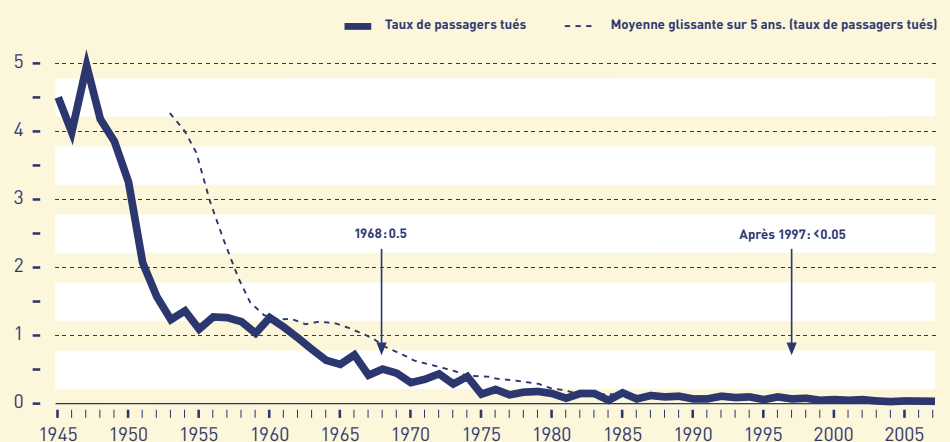
¹ Annex 13 – Enquête sur les accidents et incidents d'aviation – exige que les États rendent comptent à l'OACI des informations sur les accidents d'aéronefs de masse maximale certifiée au décollage supérieure à 2 250 kg.

² Aéronefs de masse maximale certifiée au décollage inférieure à 2 251 kg.

HISTORIQUE SUR L'ÉVOLUTION DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

Les graphiques ci-dessous sont basés sur les taux d'accidents publiés dans le rapport annuel du Conseil de l'OACI.

GRAPHIQUE 1 Passagers décédés par 100 millions de passagers-milles, services aériens réguliers, à l'exclusion des décès imputables à des actes d'intervention illicite

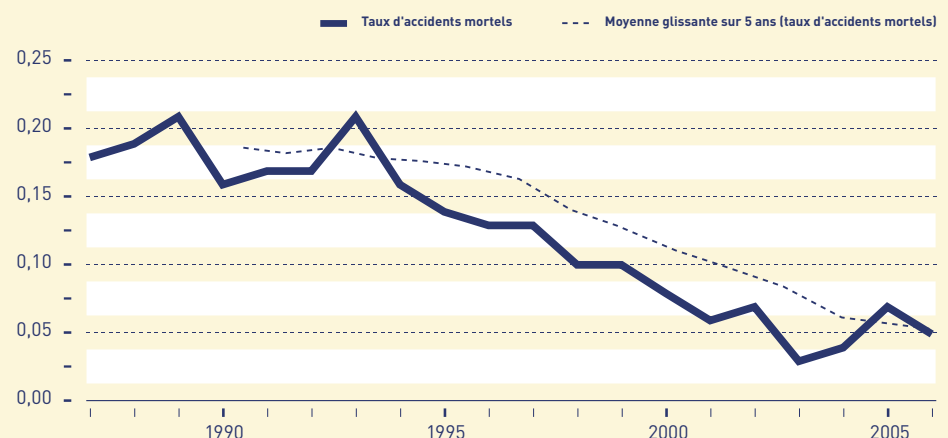


Les données du **GRAPHIQUE 1** illustrent l'amélioration de la sécurité aérienne de 1945 jusqu'à nos jours. Le taux de passagers tués (par millions de passagers-milles) a été divisé par dix en l'espace d'une vingtaine d'années (de 1948 à 1968), passant de 5 à 0,5. Il a fallu trente ans de plus pour que ce taux soit encore divisé par dix et tombe en dessous de 0,05 en 1997.

Sur ce graphique, le taux d'accidents semble rester stable ces dernières années: cela est dû à l'échelle utilisée pour refléter les taux élevés à la fin des années 40.

Dans ses rapports annuels, l'OACI présente le taux d'accidents entraînant le décès de passagers par 100 000 vols. L'évolution de ce taux au cours des vingt dernières années est présentée au **GRAPHIQUE 2**.

GRAPHIQUE 2 Taux d'accidents entraînant le décès de passagers par 100 000 vols, services aériens réguliers, à l'exclusion des décès imputables à des actes d'intervention illicite



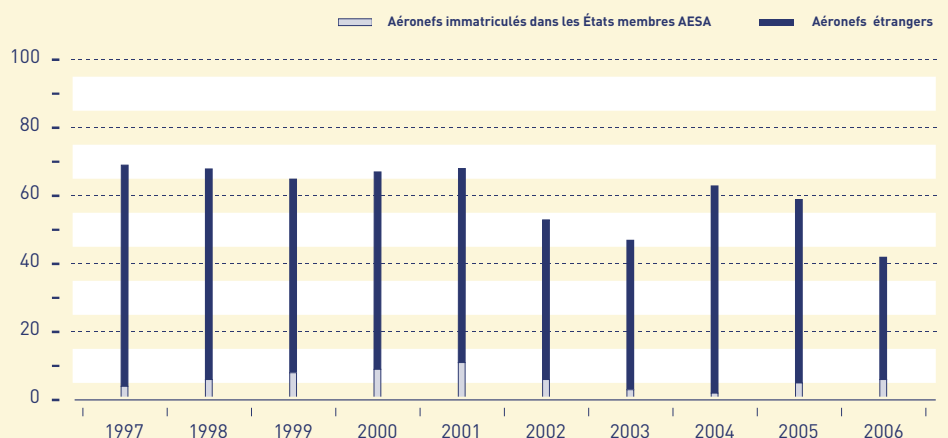
Le taux d'accidents entraînant le décès de passagers dans des vols réguliers est passé de 0,18 par 100 000 vols (en 1987) à 0,21 (en 1993) et n'a affiché aucune amélioration de 1987 à 1993. À partir de 1993, le taux a baissé de façon continue jusqu'à atteindre son niveau le plus bas, soit 0,03, en 2003. Après une augmentation en 2004 et 2005, le taux est redescendu à 0,05 en 2006, une évolution qui correspond à la baisse du nombre des accidents mortels pour cette année.

SÉCURITÉ MONDIALE DANS LES OPÉRATIONS DE TRANSPORT PUBLIC

Le nombre d'accidents présenté dans cette partie du rapport est basé sur les données émanant du système de report de données d'accidents et d'incidents ADREP de l'OACI. Il concerne les accidents mortels³ d'aéronefs à voilure fixe de masse maximale certifiée au décollage supérieure à 2 250 kg.

On observe, pour la dernière décennie, une moyenne de 60 accidents mortels d'aéronefs à voilure fixe par an, dans le transport public. Le nombre d'accidents mortels en 2006 (42) est inférieur à celui de l'année précédente, soit 59 accidents mortels en 2005, et le plus bas de la décennie (1997 à 2006).

GRAPHIQUE 3 Accidents mortels, opérations de transport public, aéronefs à voilure fixe de masse maximale certifiée au décollage (MTOM) supérieure à 2 250 kg⁴

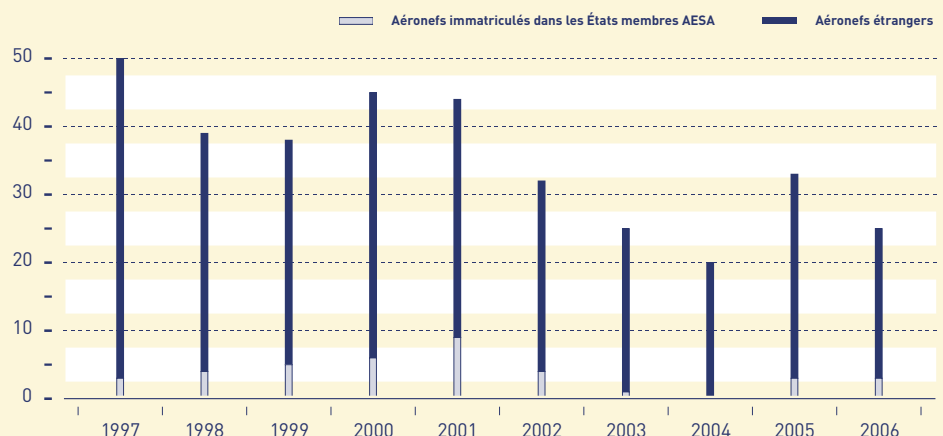


Les opérations de transport public peuvent encore être subdivisées comme suit: transport de passagers, transport de fret et autres opérations telles que les vols de convoyage, de mise en place, les vols d'excursion et les services de taxis aériens. En termes de nombres de vols, les transports de passagers et de fret représentent les deux principales catégories. Les **GRAPHIQUES 4** et **5** indiquent le nombre d'accidents mortels pour ces catégories respectives.

³ Accident mortel: accident causant la mort d'au moins une personne, qu'il s'agisse d'un membre d'équipage et/ou d'un passager, ou d'une personne au sol, dans les trente jours qui suivent la date de l'accident.

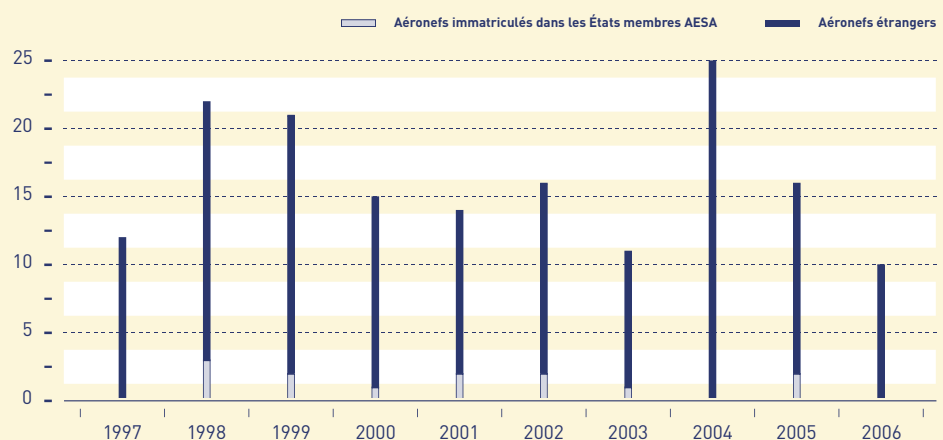
⁴ MTOM: masse maximale certifiée au décollage

GRAPHIQUE 4 Accidents mortels, transport de passagers, aéronefs à voilure fixe de masse, maximale certifiée au décollage supérieure à 2 250 kg



Au total, 25 accidents mortels sont survenus sur des vols de transport passagers en 2006, un nombre identique à celui enregistré en 2003. Le nombre d'accidents a connu une baisse uniquement en 2004 (20).

GRAPHIQUE 5 Accidents mortels, transport de fret, aéronefs à voilure fixe de masse, maximale certifiée au décollage supérieure à 2 250 kg

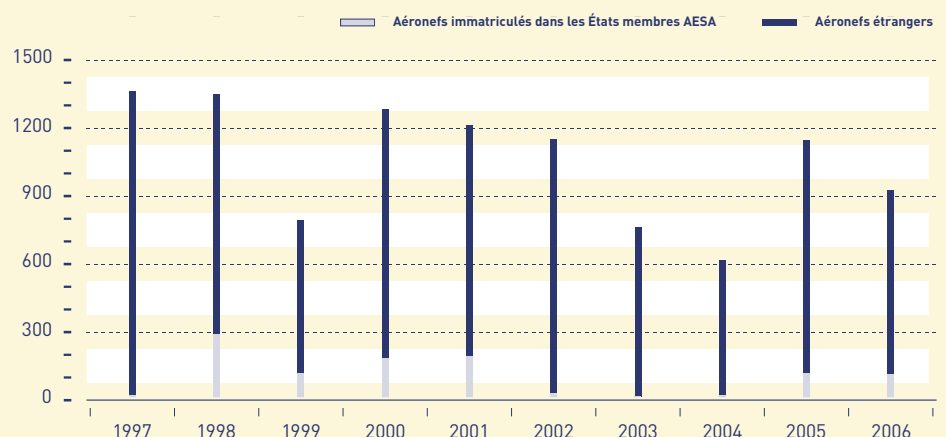


Le nombre d'accidents mortels sur les vols de transport de fret en 2006 a été le plus faible de la décennie (10).

Le nombre total de décès sur l'ensemble des opérations de transport public est passé de 1 140 en 2005 à 923 en 2006. L'année 2006 affiche donc un total inférieur à la moyenne de la décennie (1 048); il y a uniquement trois années de la dernière décennie qui présentent des valeurs inférieures au total de 2006. Le nombre de passagers tués dans le transport aérien public a été de 823 en 2006, contre 456 en 2004, mais 990 en 2005. Le nombre de passagers tués en 2006 est également inférieur à la moyenne (891,3) de la dernière décennie.

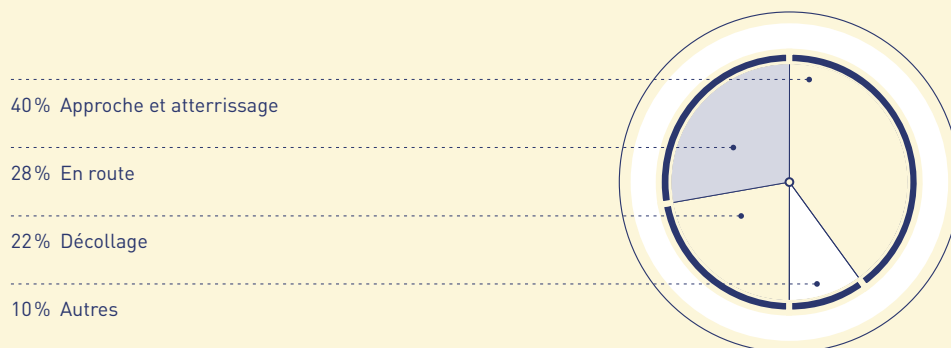
Il convient de noter que le nombre de décès, dans les graphiques, inclut les décès imputables à des actes d'intervention illicite contre l'aviation civile.

GRAPHIQUE 6 Décès dans l'ensemble des opérations de transport public, aéronefs à voilure fixe de masse, maximale certifiée au décollage supérieure à 2 250 kg



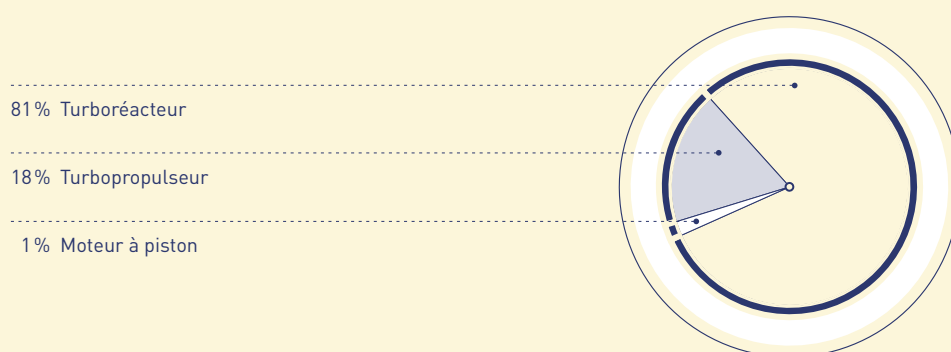
Le **GRAPHIQUE 7** montre qu'au cours de la dernière décennie, les accidents mortels sont survenus, dans la majorité des cas, pendant les phases d'approche et d'atterrissage (40 pour cent) alors que la phase en route ou en croisière représente la majeure partie du vol.

GRAPHIQUE 7 Répartition des accidents mortels en fonction des phases de vol, opérations de transport public, au niveau mondial, 1997-2006, aéronefs à voilure fixe de masse maximale certifiée au décollage supérieure à 2 250 kg



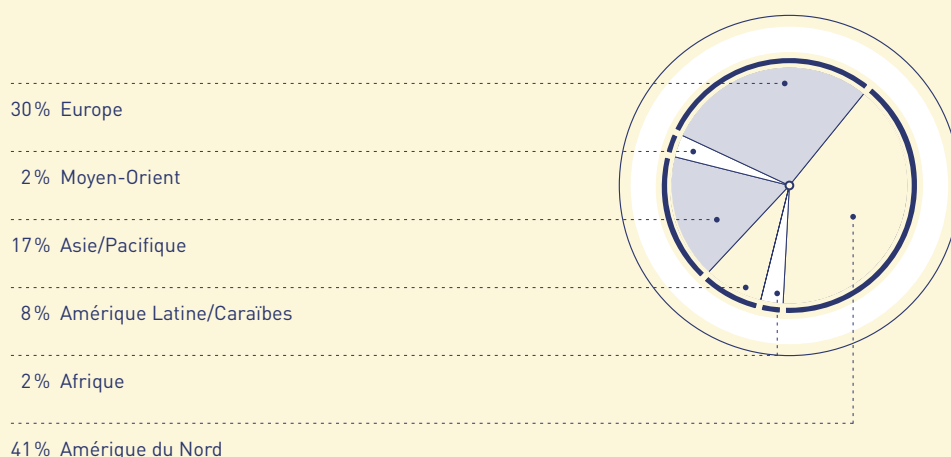
Les données de l'OACI indiquent que la flotte commerciale (aéronefs de masse maximale certifiée au décollage supérieure à 9 000 kg) est constituée à 99 % par des aéronefs à turbine. Le **GRAPHIQUE 8** illustre cette répartition.

GRAPHIQUE 8 Répartition de la flotte de transport commerciale par type de propulsion, États contractants de l'OACI, 1996-2005, aéronefs de masse certifiée > 9 000 kg



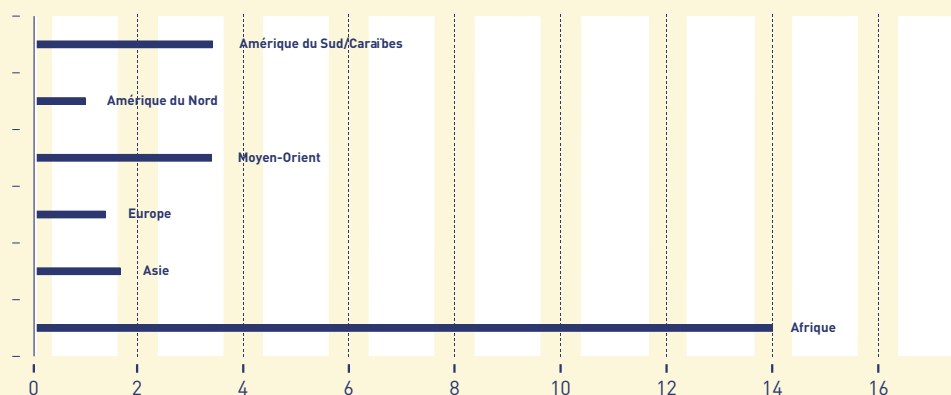
Le **GRAPHIQUE 9** présente la répartition du trafic par région statistique de l'OACI.

GRAPHIQUE 9 Répartition du nombre de vols par région, services réguliers et non réguliers, 2000 – 2005



Le **GRAPHIQUE 10** illustre le taux d'accidents mortels survenus dans les services réguliers et non réguliers des aéronefs à voilure fixe de masse maximale certifiée au décollage supérieure à 2 250 kg, ventilés entre les différentes régions statistiques de l'OACI. Le calcul des taux est basé sur les données de l'ADREP de l'OACI pour les accidents d'aéronefs de masse maximale certifiée au décollage supérieure à 2 250 kg, et des données de l'OACI sur les mouvements d'aéronefs (réguliers et non réguliers) pour les régions statistiques de l'OACI.

GRAPHIQUE 10 Taux d'accidents mortels pour la période 2000-2005, services réguliers et non réguliers (par million de vols)



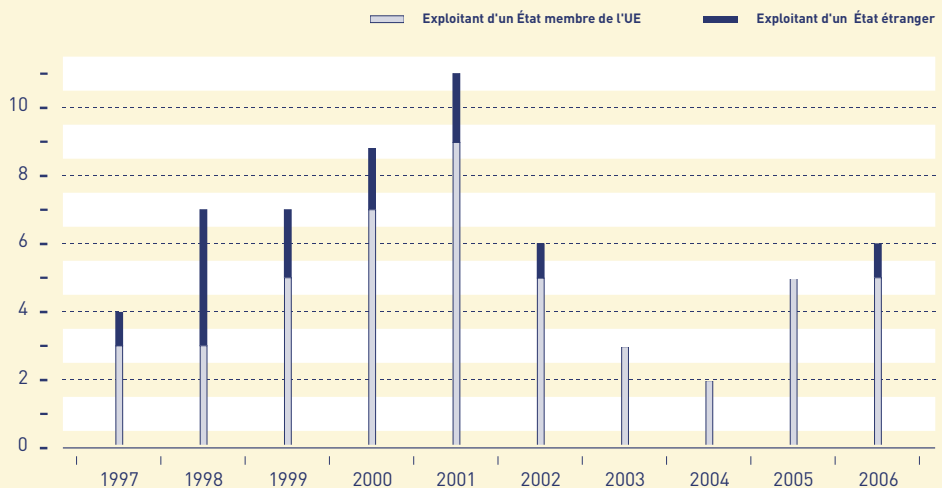
Ce chapitre examine les données sur les accidents d'aviation pour l'Europe. Par comparaison au rapport annuel sur la sécurité de 2005, la définition de l'Europe a été élargie à la Bulgarie et la Roumanie et à tous les membres de l'AESA hors UE.

3.1 OPÉRATIONS DE TRANSPORT PUBLIC

3.1.1 AÉRONEFS À VOILURE FIXE DE MASSE MAXIMALE CERTIFIÉE AU DÉCOLLAGE SUPÉRIEURE À 2 250 KG

En 2006, il y a eu six accidents mortels au total pour les opérations de transport public effectuées par des aéronefs à voilure fixe. Par rapport au total enregistré respectivement en 2005 (5) et en 2004 (2), ce nombre représente une augmentation des accidents mortels. Mais il est toutefois égal à la moyenne des accidents mortels calculée pour la décennie (1997–2006).

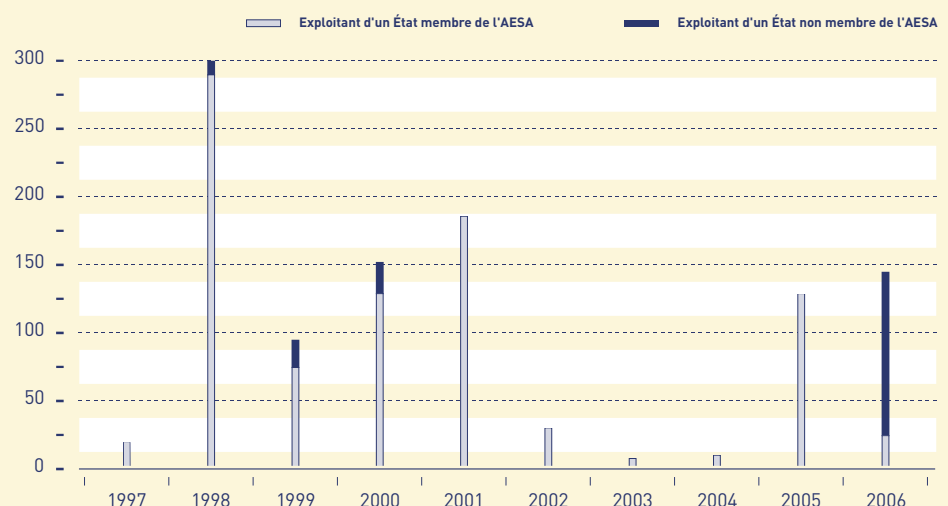
GRAPHIQUE 11 Accidents mortels, ensemble des vols dans le transport public, aéronefs à voilure fixe de masse maximale certifiée au décollage supérieure à 2 250 kg



Le nombre de décès dans des accidents d'aéronefs en Europe est passé de 127 en 2005 à 147 en 2006, ce dernier chiffre étant supérieur à la moyenne de la décennie (105,3). Au total 134 passagers ont été tués dans les services aériens publics en 2006, soit 4 de plus qu'en 2004, et 117 en 2005. Le nombre de passagers tués a été également supérieur à la moyenne (91,4) calculée pour la décennie 1997 à 2006.

En 2005 comme en 2006, le nombre élevé de décès est imputable à un seul accident qui a entraîné la mort de plus de 100 personnes (voir également l'annexe 3). Le 9 juillet 2006, un Airbus A310 de Sibir Airlines immatriculé en France est sorti de la piste lors de son atterrissage à Irkoutsk, en Russie, causant la mort de 126 personnes. L'aéronef impliqué dans l'accident était immatriculé dans un État membre de l'AESA, mais exploité par une compagnie d'un État non membre de l'AESA.

GRAPHIQUE 12 Décès, ensemble des vols dans le transport public, aéronefs à voilure fixe de masse maximale certifiée au décollage de plus de 2 250 kg, immatriculés dans un État membre de l'AESA



À l'instar de ce qui a été observé dans le reste du monde, les accidents mortels en Europe se produisent, dans la majorité des cas, lors des phases d'approche et d'atterrissage (43 pour cent). Par rapport aux données présentées ci-dessus, il y a moins d'accidents mortels en route, mais ils sont plus nombreux pour les autres phases de vol.

GRAPHIQUE 13 Répartition des accidents mortels en fonction des phases de vol, dans le transport public, 1997–2006, aéronefs à voilure fixe de masse maximale certifiée au décollage supérieure à 2 250 kg

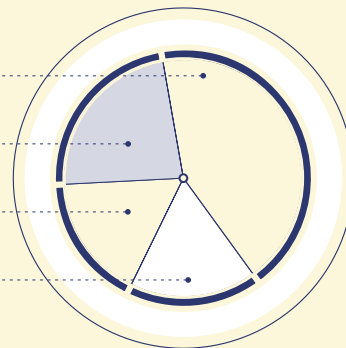
Aéronefs immatriculés dans les États membres de l'AESA

43 % Approche et atterrissage

23 % Décollage

17 % En route

17 % Autres



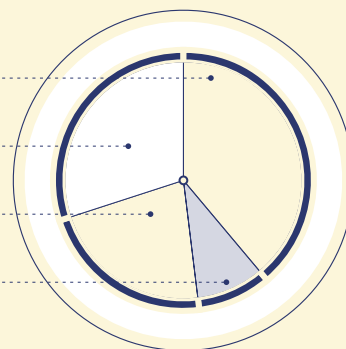
Aéronefs étrangers

39 % Approche et atterrissage

30 % En route

22 % Décollage

9 % Autres



3.1.2 HÉLICOPTÈRES

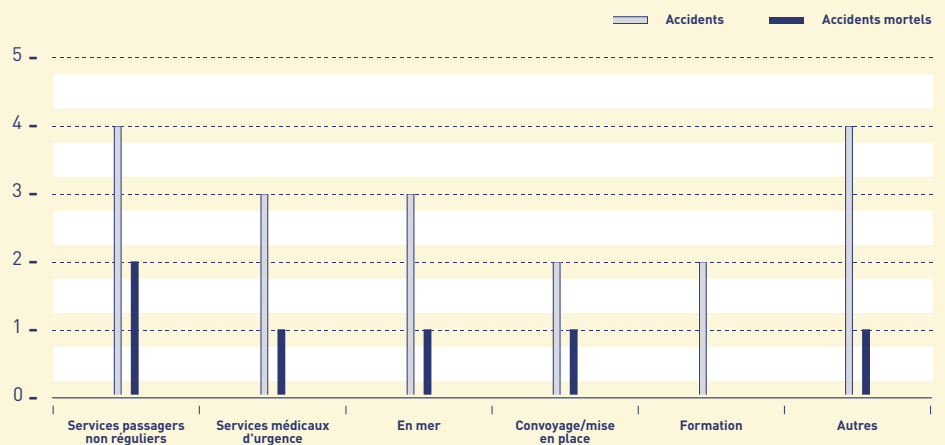
Les informations sur les accidents d'hélicoptères en matière de transport public, pour l'année 2006, fournies dans ce chapitre, sont basées sur les données reçues des États membres de l'AESA (voir aussi le paragraphe 3.2) et émanant de l'ADREP de l'OACI.

TABEAU 1 Accidents d'hélicoptères, transport public, année 2006

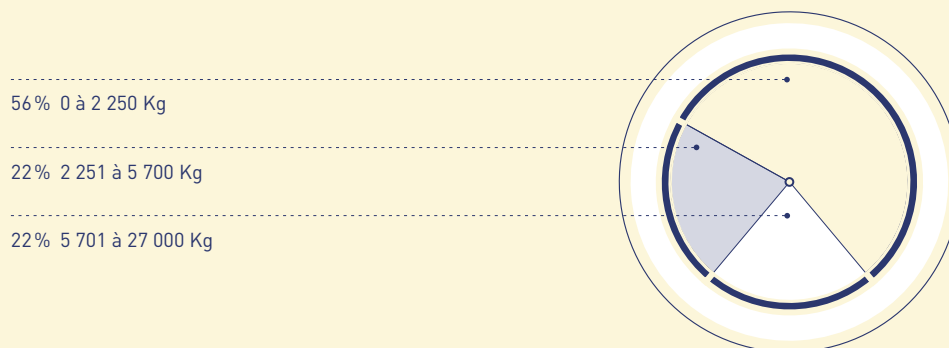
Année	Accidents	Accidents mortels	Décès
2006	18	6	20

Plus de la moitié des décès répertoriés ci-dessus est imputable à deux accidents: l'accident d'un hélicoptère effectuant des opérations en mer le 27 décembre 2006 dans la Baie de Morecambe, au Royaume-Uni, a causé la mort de 7 personnes, et un hélicoptère s'est écrasé à proximité de Ténériffe, aux Îles Canaries, faisant 6 victimes le 8 juillet 2006.

GRAPHIQUE 14 Accidents et accidents mortels par type d'opération de transport public, hélicoptères immatriculés dans les États membres de l'AESA, 2006



GRAPHIQUE 15 Répartition des accidents d'hélicoptères engagés dans des opérations de transport public, en fonction de la masse maximale certifiée au décollage, hélicoptères immatriculés dans les États membres de l'AESA, 2006



Dans de nombreux cas, les enquêtes sur les causes des accidents de l'année 2006 se poursuivent. Il n'est donc pas possible de fournir une présentation des causes des accidents d'hélicoptères survenus dans le transport public en 2006.

3.2 OPÉRATIONS D'AVIATION GÉNÉRALE ET DE TRAVAIL AÉRIEN

Pour les aéronefs légers, à la différence des aéronefs de plus de 2 250 kg, il n'y a pas d'exigence de compte rendu ou de notification d'accident à l'OACI. L'Agence a donc demandé aux États membres de l'AESA de lui communiquer des données sur les accidents d'aéronefs légers. Les informations du présent paragraphe sont basées sur les données reçues de 30 États membres de l'AESA concernant les accidents, combinées aux données ADREP de l'OACI.⁵

Les opérations d'aviation générale⁶ comprennent, par exemple, les vols de loisir et de formation. Les opérations de travail aérien sont des vols au cours desquels un aéronef est utilisé pour des services spécialisés tels que dans le domaine de l'agriculture, la construction, la photographie et la publicité aérienne et la lutte anti-incendie.

À cet égard, l'Agence a collecté pour la première fois des données sur les accidents pour l'aviation générale et le travail aérien. L'Agence prévoit de constituer progressivement des archives. Les données d'exposition au risque n'étant pas disponibles pour l'aviation générale ni le travail aérien, les taux d'accidents n'ont pas pu être calculés.

⁵ Tous les pays, sauf l'Autriche, ont fourni les données demandées.

⁶ Les opérations d'aviation générale sont les vols d'aéronef qui ne relèvent pas des opérations de transport commercial ni du travail aérien.

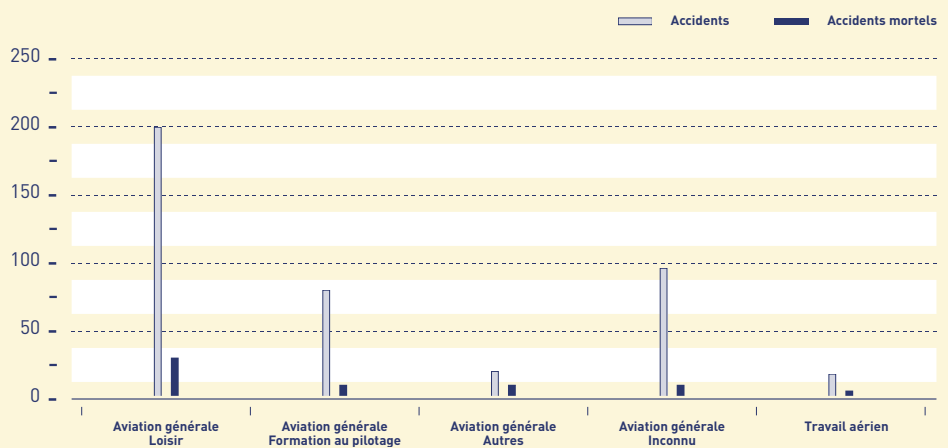
3.2.1 AÉRONEFS À VOILURE FIXE

Ce chapitre présente les données sur les accidents d'aéronefs à voilure fixe pour lesquels un certificat de type ou un certificat de navigabilité a été délivré en vertu du règlement (CE) 1592/2002.

TABEAU 2 Aéronefs à voilure fixe impliqués dans des opérations d'aviation générale et de travail aérien, année 2006

Année	Accidents	Accidents mortels	Décès
2006	385	55	102

GRAPHIQUE 16 Accidents et accidents mortels par type d'opération, aviation générale et travail aérien, 2006



Comme le montre le **GRAPHIQUE 16**, la majorité des accidents et accidents mortels concerne les vols de loisir. Le nombre de décès est également le plus important (57) pour ce type d'opération.

3.2.2 HÉLICOPTÈRES

Ce paragraphe présente les données sur les accidents d'hélicoptère survenus, en 2006, dans le cadre d'opérations d'aviation générale et de travail aérien, et donc en dehors du transport public.

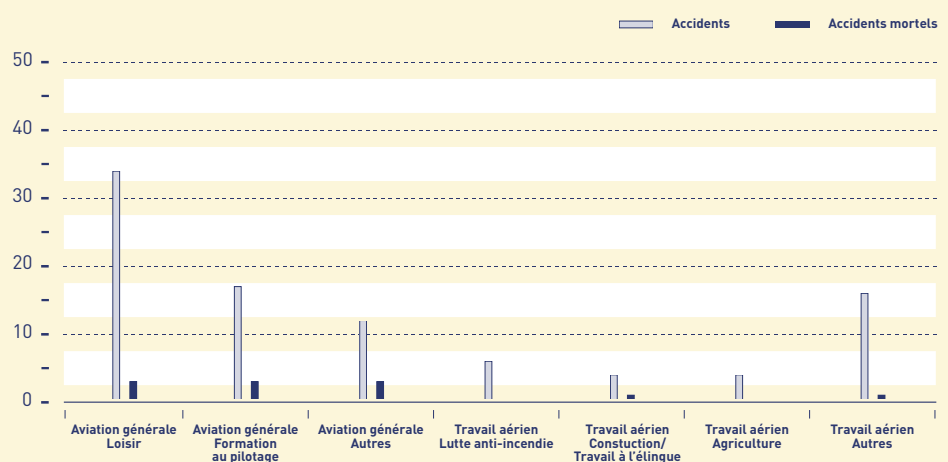
TABEAU 3 Hélicoptères impliqués dans des opérations d'aviation générale et de travail aérien, année 2006

Année	Accidents	Accidents mortels	Décès
2006	97	9	19

Il y a eu 9 accidents mortels en 2006, qui ont causé la mort de 19 personnes.

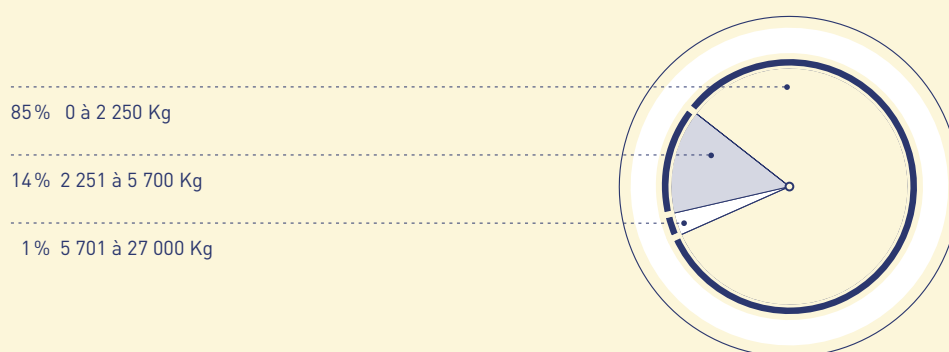
Les données du **GRAPHIQUE 17** montrent que la plupart des accidents mortels en 2006 relève de la catégorie des vols de loisir (aviation générale).

GRAPHIQUE 17 Accidents et accidents mortels par type d'opération, année 2006, hélicoptères, États membres de l'AESA



En 2006, près de 85% des accidents d'hélicoptère ont impliqué des hélicoptères légers de masse maximale certifiée au décollage inférieure ou égale à 2 250 kg.

GRAPHIQUE 18 Répartition des accidents en fonction de la masse maximale certifiée au décollage, hélicoptères, États membres de l'AESA, 2006



3.2.3 PLANEURS

En 2006, 245 accidents de planeurs ont eu lieu. Ils ont concerné à la fois des planeurs et des motoplaneurs. Sur ce total, 31 accidents ont entraîné la mort de 41 personnes.

TABLEAU 4 Planeurs impliqués dans des opérations d'aviation générale et de travail aérien, année 2006

Année	Accidents	Accidents mortels	Décès
2006	245	31	41

3.2.4 AÉROSTATS

En 2006, 15 accidents d'aérostats légers (de 0 à 2 250 kg) ont eu lieu. Il n'y a eu aucun accident mortel.

TABEAU 5 Aérostats impliqués dans des opérations d'aviation générale, année 2006

Année	Accidents	Accidents mortels	Décès
2006	15	0	0

3.2.5 AÉRONEFS VISÉS À L'ANNEXE 2

Ce paragraphe contient des informations sur les aéronefs visés à l'annexe 2. L'annexe 2 du règlement (CE) n°1592/2002 énumère les catégories d'aéronefs pour lesquels un certificat de type ou un certificat de navigabilité n'a pas été délivré par l'AESA. Il s'agit, entre autres, des catégories suivantes:

- aéronefs présentant un intérêt historique manifeste;
- aéronefs spécialement conçus ou modifiés à des fins de recherche ou d'expérience ou à des fins scientifiques;
- aéronefs de construction amateur;
- aéronefs militaires;
- aéronefs dont la vitesse et la masse maximale certifiée au décollage sont limitées.

TABEAU 6 Accidents d'aéronefs visés à l'annexe 2 impliqués dans des opérations d'aviation générale et de travail aérien, année 2006

Catégorie	Accidents	Accidents mortels	Décès
Petits avions & ULM	356	64	81
Autogires	5	1	1
Parachutes ⁷	23	2	2

⁷ Les 23 accidents de parachutes ont été rapportés par un seul État et ce total n'est donc pas considéré comme étant représentatif de tous les États membres de l'AESA.

4.0

CATÉGORIES D'ACCIDENT

4.1 INDICATEURS DE SÉCURITÉ CAST-OACI

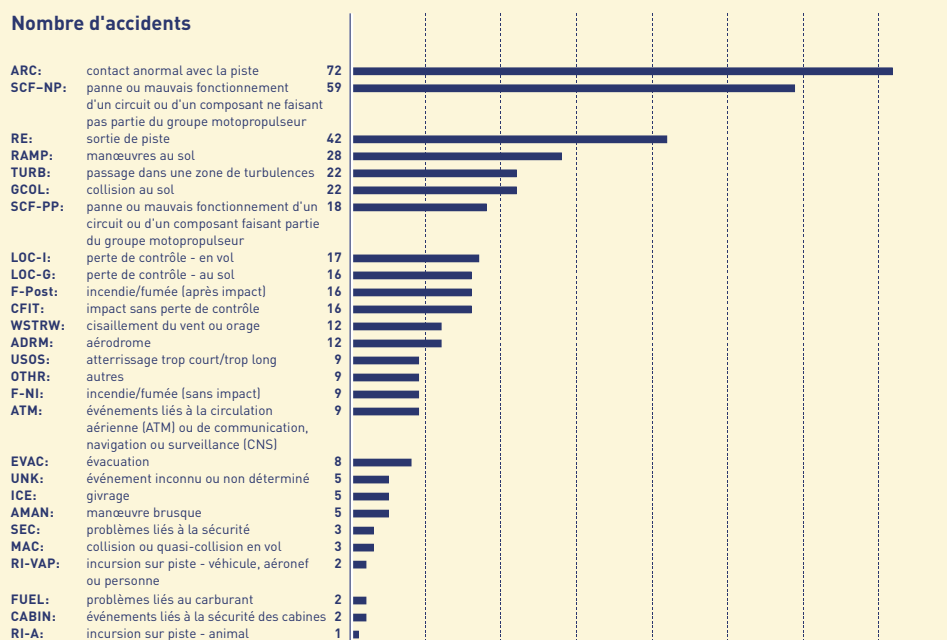
Chaque année, le groupe d'étude sur les indicateurs de sécurité (SIG) de l'OACI classe les accidents survenus dans le monde entier par catégorie à l'aide de la taxonomie développée par l'Équipe de taxonomie commune entre la CAST et l'OACI. L'analyse est basée sur les accidents d'aéronefs turbopropulsés à voilure fixe de masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg. Elle inclut les opérations de transport public et d'aviation générale, mais exclut les salons aéronautiques, les vols de démonstration, les vols d'essai et les vols illégaux.

Le SIG classe les accidents par catégorie pour ce segment d'aéronef depuis 1997. Un accident peut être classé dans une ou plusieurs catégories.

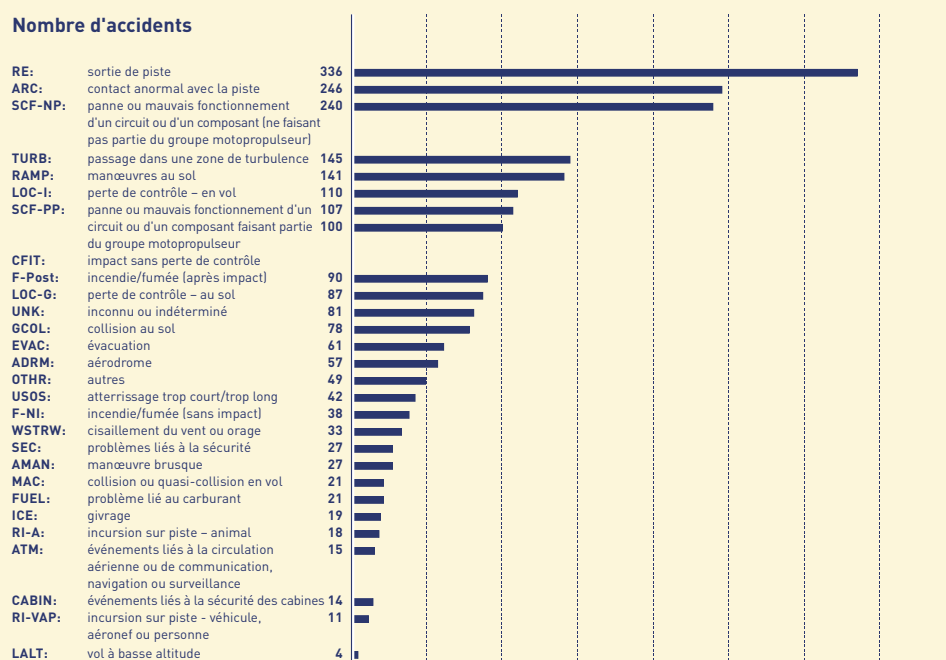
Les graphiques de ce paragraphe présentent les résultats relatifs aux accidents d'aéronefs immatriculés en Europe et dans le reste du monde. Ils sont basés sur un total de 1 701 accidents survenus dans le monde entier pendant la période de 1997 à 2006.

Les trois principales catégories d'accident pour l'Europe et le reste du monde restent les mêmes, mais sont classées dans un ordre différent.

GRAPHIQUE 19 Catégories d'accident – accidents d'aéronefs immatriculés dans les États membres de l'AESA, utilisés dans le transport public ou l'aviation générale, turbopropulsés, à voilure fixe, de plus de 5 700 kg de masse maximale au décollage (MTOM)

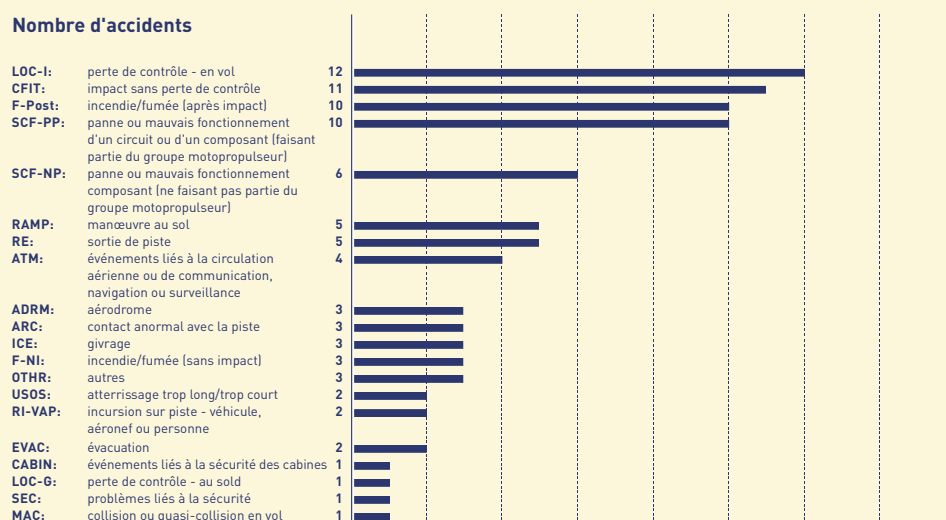


GRAPHIQUE 20 Catégories d'accident – accidents d'aéronefs étrangers, utilisés dans le transport public ou l'aviation générale, turbopropulsés, à voilure fixe, de plus de 5 700 kg de masse maximale au décollage (MTOM)

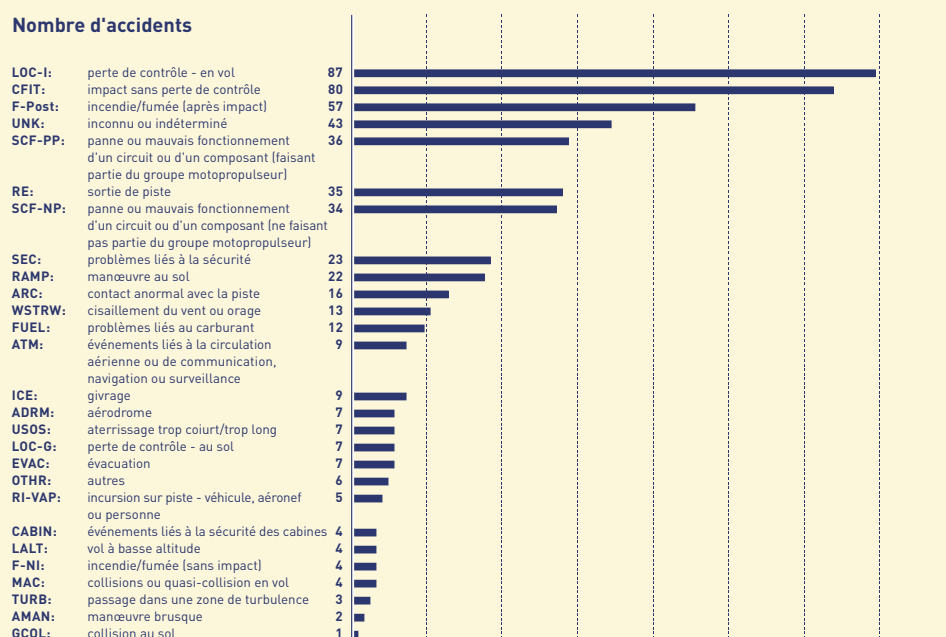


Si l'on considère uniquement les accidents mortels, on constate que les deux catégories d'accident les plus fréquentes sont la «perte de contrôle en vol» et «l'impact sans perte de contrôle». Elles sont également à l'origine de la majorité des décès de passagers dans le monde entier.

GRAPHIQUE 21 Catégories d'accidents – accidents mortels d'aéronefs immatriculés dans les États membres de l'AESA, utilisés dans le transport public ou l'aviation générale, turbopropulsés, à voilure fixe, de plus de 5 700 kg de masse maximale au décollage (MTOM)



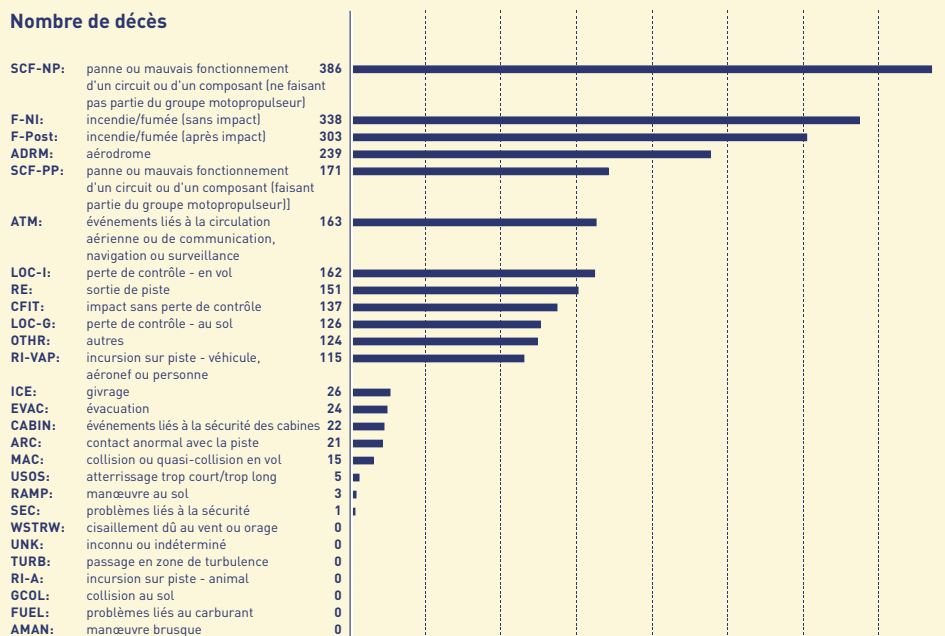
GRAPHIQUE 22 Catégories d'accident – accidents mortels d'aéronefs étrangers utilisés dans le transport public ou l'aviation générale, turbopropulsés, à voilure fixe, de plus de 5 700 kg de masse maximale au décollage (MTOM)



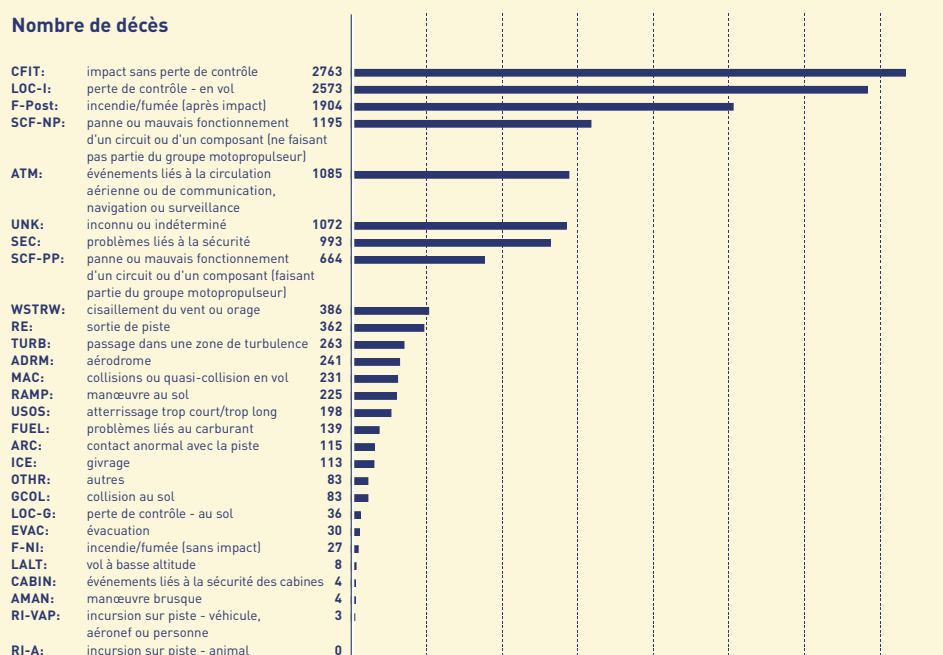
Pour les aéronefs immatriculés en Europe, les catégories dominantes en ce qui concerne le nombre de décès sont «SCF-NP» (Panne ou mauvais fonctionnement d'un circuit ou d'un composant – hors groupe motopropulseur) et « F-NI » (Incendie sans impact) (voir le **GRAPHIQUE 23**). Comme les accidents d'aéronefs immatriculés en Europe causant la mort d'un grand nombre de personnes sont relativement rares, un seul accident peut influencer l'ordre des catégories. Le nombre élevé de décès imputables à la catégorie «F-NI» est dû à deux accidents: le MD-11 de Swissair (1998) et le Concorde d'Air France (2000). Ces deux accidents sont les principaux contributeurs de la catégorie SCF-NP.

La catégorie «aérodrome» est en quatrième position, le nombre de décès étant principalement imputable à deux accidents majeurs: le SAS MD80 (2001) en Italie et le Concorde d'Air France (2000) en France. Les catégories «CFIT» (impact sans perte de contrôle) et «LOC-I» (perte de contrôle en vol) sont représentées avec respectivement 137 et 162 décès.

GRAPHIQUE 23 Nombre de décès par catégorie d'accident, aéronefs immatriculés dans les États membres de l'AESA, utilisés dans le transport public ou l'aviation générale, turbopropulsés, à voilure fixe, de plus de 5 700 kg de masse maximale au décollage (MTOM)



GRAPHIQUE 24 Nombre de décès par catégorie d'accident, aéronefs étrangers utilisés dans le transport public ou l'aviation générale, turbopropulsés, à voilure fixe, de plus de 5 700 kg de masse maximale au décollage (MTOM)

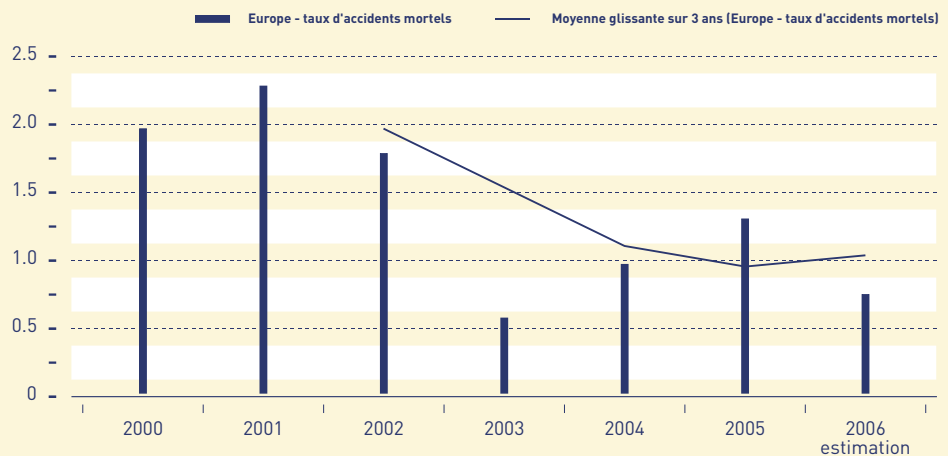


4.2 INDICATEURS DE SÉCURITÉ DANS LE TRANSPORT AÉRIEN PUBLIC

Outre le classement par catégories d'accident conformément à la taxonomie CAST-OACI tel que présenté au chapitre 4.1, d'autres classements par catégories d'accident sont également établis pour les aéronefs de masse maximale certifiée au décollage comprise entre 2 250 et 5 700 kg.

Les taux d'accidents suivants sont basés sur les données émanant du système ADREP de l'OACI et des données d'exposition au risque et de mouvements fournies par le Bureau Transport aérien de l'OACI. Lors de l'élaboration de ce rapport, les données de mouvements pour 2006 n'étaient pas encore disponibles, de sorte que nous avons dû limiter notre étude aux années 2000 à 2005 (bien qu'une estimation pour 2006 ait été faite, voir ci-dessous). De surcroît, seules les données agrégées pour tous les États européens étaient disponibles, autrement dit, les calculs incluent les taux d'accidents des pays européens qui ne sont ni membres de l'AESA ni associés à l'Agence.

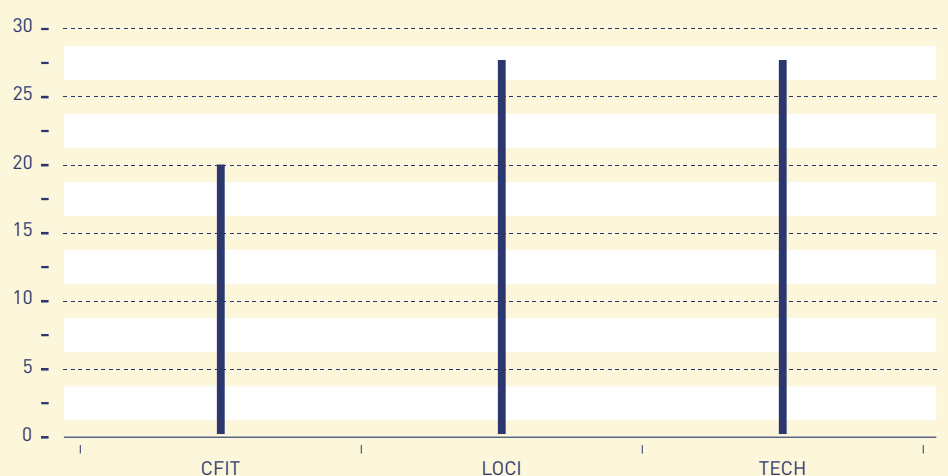
GRAPHIQUE 25 Taux d'accidents mortels, aéronefs immatriculés en Europe, 2000–2006, à voilure fixe de plus de 2 250 kg de masse maximale au décollage (MTOM), dans le transport public



Les taux représentés au **GRAPHIQUE 25** sont basés sur le nombre d'accidents mortels enregistrés en Europe, indépendamment de leurs causes. La valeur du taux en 2006 est fondée sur une estimation du nombre de vols et sur le nombre réel d'accidents mortels. La baisse du taux de 2005 à 2006 est principalement due à la diminution du nombre d'accidents, de 10 en 2005 à 6 en 2006.

Le **GRAPHIQUE 26** illustre la fréquence relative des trois principales catégories d'accident, pour les accidents mortels impliquant des aéronefs immatriculés en Europe.

GRAPHIQUE 26 Principales catégories d'accident, accidents mortels d'aéronefs à voilure fixe de masse maximale au décollage (MTOM) supérieure à 2 250 kg, immatriculés en Europe, dans le transport public, 2000–2006, en pourcentage de l'ensemble des accidents mortels

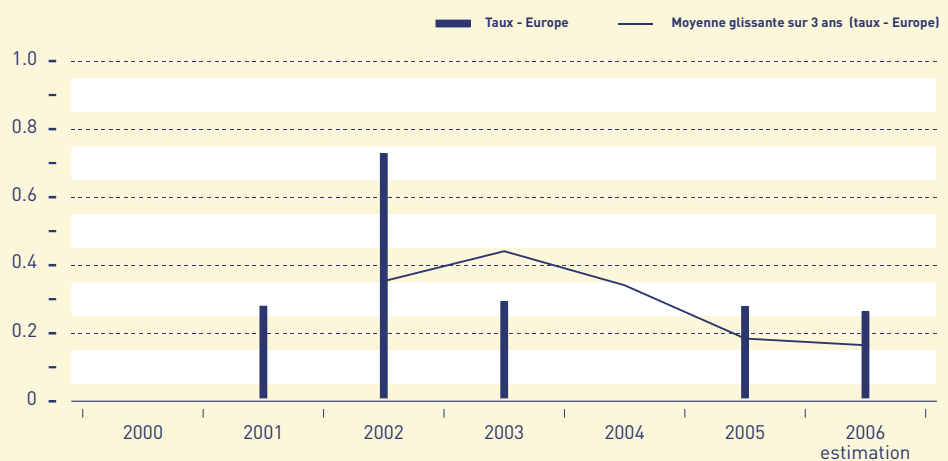


CFIT: Impact sans perte de contrôle LOCI: Perte de contrôle en vol

TECH: Accidents liés à des défaillances de système/équipement d'aéronef ou de moteur

Impact sans perte de contrôle (CFIT)

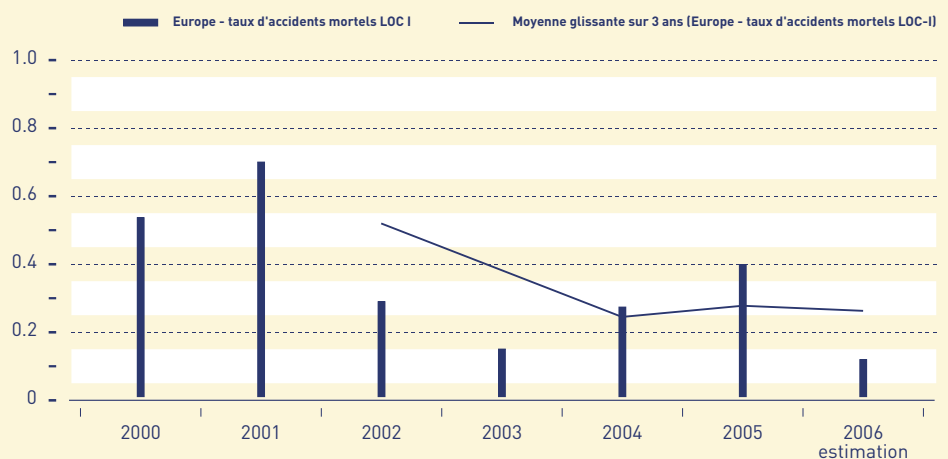
GRAPHIQUE 27 CFIT: Taux d'accidents mortels 2000–2006, aéronefs à voilure fixe de plus de 2 250 kg de masse maximale au décollage (MTOM), immatriculés en Europe, dans le transport public (taux d'accidents mortels CFIT par million de départs)



La légère diminution du taux estimé pour 2006 par rapport aux années 2003 et 2005 s'explique par une augmentation du trafic et une constance du nombre d'«impacts sans perte de contrôle» (2).

Perte de contrôle en vol (LOC-I)

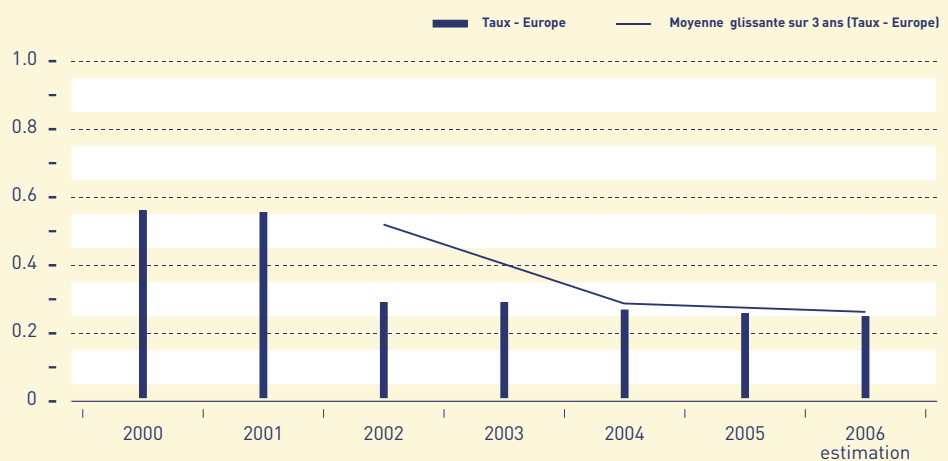
GRAPHIQUE 28 LOC-I: Taux d'accidents mortels 2000–2006, aéronefs à voilure fixe de plus de 2 250 kg de masse maximale au décollage (MTOM), immatriculés en Europe, dans le transport public (taux d'accidents mortels LOCI par million de départs)



Le nombre d'accidents de la catégorie «perte de contrôle en vol» a varié, mais le taux moyen des accidents mortels impliquant une «perte de contrôle en vol» est resté stable au cours des cinq dernières années, autour de 0,27 accident par million de vols.

Accidents liés à des défaillances de système/équipement d'aéronef ou de moteur (TECH)^a

GRAPHIQUE 29 TECH: Taux d'accidents mortels 2000 – 2006, aéronefs à voilure fixe de plus de 2 250 kg de masse maximale au décollage (MTOM), immatriculés en Europe, dans le domaine du transport public



Compte tenu de la stabilisation du nombre d'accidents mortels de cette catégorie, le taux d'accidents mortels correspondant est resté stable au cours des cinq dernières années. La légère baisse observée de 2002 jusqu'à nos jours est due au fait que le nombre de vols a augmenté alors que le nombre d'accidents est resté constant (2 par an).

CONCLUSION

Les données révèlent que l'aviation européenne bénéficie d'un niveau de sécurité élevé et affiche une tendance à l'amélioration continue, mais certains points demeurent néanmoins préoccupants: la tendance à l'amélioration est moins élevée que dans le reste du monde ; un certain nombre d'accidents persiste et certaines catégories d'accidents sont presque exclusivement dominées par des accidents impliquant des aéronefs européens.

Outre les décès dans les opérations de transport public, presque autant de personnes ont été mortellement blessées dans des accidents de l'aviation générale, en Europe.

Ce constat exige donc de poursuivre la coordination des efforts européens.

^a Note: pour les besoins de cette analyse, les données sur les accidents pour les catégories d'accident «SCF-NP» (panne d'un circuit ou d'un composant, hors groupe motopropulseur) et «SCF-PP» (panne d'un circuit ou composant, faisant partie du groupe motopropulseur) ont été combinées.

ACTION DE L'AESA EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

5.1 L'ESSI (EUROPEAN STRATEGIC SAFETY INITIATIVE - INITIATIVE EUROPÉENNE DE SÉCURITÉ STRATÉGIQUE)

L'AESA a lancé l'ESSI (European Strategic Safety Initiative - Initiative européenne de sécurité stratégique) en avril 2006, qui succède à la JSSI (Joint Aviation Safety Initiative - Initiative conjointe de sécurité aérienne) des autorités conjointes de l'aviation (JAA - Joint Aviation Authorities). La réunion de lancement de l'ESSI s'est tenue le 27 avril 2006, et le transfert JSSI-ESSI a eu lieu le 28 juin 2006.

L'ESSI constitue un partenariat consacré à la sécurité de l'aviation en Europe. Elle a pour objectif de renforcer la sécurité sur le territoire européen et pour l'ensemble des citoyens européens dans le monde, au cours de la période 2007 à 2017, grâce à l'analyse des données sur la sécurité, la coordination des différentes initiatives de sécurité mises en place au niveau mondial, et la mise en œuvre de plans d'action performants.

L'ESSI a redéfini et redynamisé les efforts de coopération en matière de sécurité en Europe, avec un nouvel objectif, une nouvelle approche de partenariat entre les organismes de réglementation et les industriels, et une nouvelle méthode. Perpétuant l'héritage de la JSSI, l'ESSI va entretenir et développer la coopération avec la CAST (Commercial Aviation Safety Team - Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale) aux États-Unis et avec les autres grands organes de sécurité au niveau mondial, notamment dans le cadre du programme COSCAP (Cooperative Development of Operational Safety and Continuing Airworthiness Programme – programme de coopération au développement de la sécurité opérationnelle et de la navigabilité) du Programme de coopération technique de l'OACI.

L'ESSI s'inscrit bien évidemment dans le cadre de la Global Aviation Safety Road Map (feuille de route globale pour la sécurité aérienne) développée en 2006 à la demande de l'OACI par le groupe d'étude ISSG (Industry Safety Strategy Group) sous la direction de l'International Air Transport Association (IATA). Avec l'aide de la feuille de route (Road Map), l'ESSI fournit un mécanisme de coordination des initiatives de sécurité en Europe et entre l'Europe et le reste du monde, en s'efforçant de faciliter l'harmonisation entre les parties prenantes et de minimiser le double emploi.

Les participants de l'ESSI sont issus des États membres de l'AESA (27 États membres de l'Union européenne plus la Suisse, le Lichtenstein, l'Islande et la Norvège) et des États des JAA, de l'industrie aéronautique, des transporteurs aériens, des organisations professionnelles, des organismes de recherche, de la Federal Aviation Administration (FAA) et des organisations internationales telles que l'EUROCONTROL et l'OACI. Plus de soixante-dix organisations civiles et militaires y participent à ce jour.

L'ESSI est un partenariat entre l'AESA, d'autres organismes de réglementation européens et l'industrie. À l'instar de la CAST, l'ESSI part du principe que l'industrie peut compléter les actions réglementaires en s'engageant volontairement dans une démarche d'amélioration rentable de la sécurité. Le partenariat est scellé par un pacte aux termes duquel les organisations signataires s'engagent à agir sur un pied d'égalité au sein de l'ESSI, à fournir des ressources raisonnables pour assurer l'efficacité de l'ESSI, et à prendre des mesures tenant compte des recommandations, orientations et solutions prônées par l'ESSI. Pour consolider ce partenariat, le mandat de l'ESSI stipule que chaque équipe ESSI doit être co-présidée par un représentant des organismes de réglementation et un représentant de l'industrie.

L'ESSI est une initiative de gestion et d'évaluation des risques, guidée par les données et les objectifs. Elle doit analyser les données sur la sécurité afin de déterminer les facteurs qui causent ou favorisent les accidents ou incidents, et identifier les risques liés à la sécurité. Elle doit tirer parti des autres initiatives existant en matière de sécurité pour éviter la duplication des ressources et optimiser les synergies. Elle doit également effectuer des prévisions visant à identifier d'éventuels risques à venir. L'ESSI s'efforcera d'élaborer des bases de référence en matière de sécurité, d'établir et de publier des objectifs de sécurité et de trouver le meilleur compromis entre les possibilités de réduction des risques et les coûts associés. L'ESSI développera des plans d'action et affectera les ressources pour la réalisation de ces objectifs, et communiquera les résultats à l'industrie aéronautique à titre gracieux.

L'ESSI applique et promeut les principes de gestion de la sécurité, adopte une approche de « culture uniquement », traite toutes les données sur la sécurité et les sources de données sur la sécurité de manière confidentielle, et protège les informations et données de propriété industrielle.

L'ESSI s'articule autour des trois piliers suivants: l'ECAST (European Commercial Aviation Safety Team - Équipe européenne pour la sécurité de l'aviation commerciale), l'EHEST (European Helicopter Safety Team - Équipe européenne pour la sécurité hélicoptères), et l'EGAST (European General Aviation Safety Team - Équipe européenne pour la sécurité de l'aviation générale). L'activité hélicoptère englobe les opérations d'hélicoptère commerciales et générales.

5.1.1 L'ECAST (EUROPEAN COMMERCIAL AVIATION SAFETY TEAM - ÉQUIPE EUROPÉENNE POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION COMMERCIALE)

L'ECAST s'occupe des opérations relatives aux aéronefs lourds. Elle a été lancée en octobre 2006 par l'équipe qui a créé l'ESSI. Homologue de la CAST aux États-Unis, l'ECAST a pour objet de poursuivre le renforcement de la sécurité aérienne en Europe et pour les citoyens européens dans le reste du monde.

L'ECAST s'est attaquée à une nouvelle tâche en matière de sécurité, basée sur un processus en trois étapes: étape 1 – Identification et sélection des problèmes de sécurité; étape 2 – Analyse des problèmes de sécurité; étape 3 – Développement, mise en œuvre et suivi des plans d'action. Au cours de l'étape 1, l'ECAST établira une liste des problèmes de sécurité qui exposent le public européen à des risques et peuvent faire l'objet de mesures de protection. Cette liste sera mise à disposition pour une analyse plus approfondie, qui est traitée à l'étape 2. Pour chaque problème de sécurité, l'ECAST élabore, évalue, sélectionne et met en œuvre des plans d'action rentables, et assure leur suivi, dans le cadre de l'étape 3. À l'aide des métriques de performances définies à l'étape 2, l'ECAST contrôle l'efficacité des plans d'action, vérifie qu'ils permettent de réaliser les objectifs fixés en matière de sécurité, et prend les actions correctives éventuellement nécessaires. L'étape 1 a démarré en avril 2006 et les premiers résultats sont attendus en 2007.

En Europe, l'ECAST surveille également la réalisation des plans d'action hérités de la JSSI. Basés sur une adaptation du travail de la CAST par la JSSI, ces plans portent sur la réduction des risques d'accident par «impact sans perte de contrôle», «perte de contrôle en vol» et des risques liés à «l'approche et l'atterrissage», en Europe.

Deux processus complémentaires de l'ECAST concernent la communication et la coordination avec les autres initiatives de sécurité en Europe et au niveau mondial.

5.1.2 L'EHEST (EUROPEAN HELICOPTER SAFETY TEAM - ÉQUIPE EUROPÉENNE POUR LA SÉCURITÉ HÉLICOPTÈRES)

L'EHEST est le second pilier de l'ESSI. Elle se compose de représentants de l'industrie, des transporteurs, des organismes de recherche, des organismes de réglementation, des organismes d'enquête sur les accidents et des militaires de toute l'Europe.

L'EHEST est la composante européenne de l'IHST (International Helicopter Safety Team - Équipe internationale pour la sécurité en hélicoptère). L'IHST a été créée aux États-Unis, en 2006, avec pour objectif de réduire les accidents de 80% d'ici 2016. Afin de traiter les spécificités des opérations d'hélicoptère en Europe, les membres européens de l'IHST ont instauré l'EHEST en novembre 2006.

L'EHSAT (European Helicopter Safety Analysis Team - Équipe européenne d'analyse de la sécurité hélicoptères) a été créée en vue de développer un processus d'analyse des accidents d'hélicoptère en Europe, une mission équivalente à celle de la Joint Helicopter Safety Team (JHSAT) au sein de l'IHST. L'EHSAT s'est engagée à vérifier la compatibilité de l'analyse menée en Europe avec les travaux de la JHSAT.

Pour faire face à la multiplicité des langues utilisées pour rédiger les rapports d'accidents et optimiser l'utilisation des ressources, l'EHSAT a mis en place sept équipes d'analyse régionales en Europe, qui doivent couvrir plus de 89% de la flotte européenne en 2007. La consolidation des résultats est assurée par l'EHSAT avec l'aide de l'AESA.

5.1.3 L'EGAST (EUROPEAN GENERAL AVIATION SAFETY TEAM - ÉQUIPE EUROPÉENNE)

L'EGAST, troisième pilier de l'ESSI, doit être lancée fin 2007.

En Europe, comme dans d'autres régions du monde, la communauté de l'aviation générale est dispersée. L'aviation sportive et récréative englobe un vaste éventail d'activités (vol motorisé, aérostat, vol à voile, ainsi que d'autres nouvelles activités telles que le surf cerf-volant, l'ULM et le parapente).

L'EGAST prendra en compte les nouveaux textes réglementaires élaborés par l'AESA pour l'aviation générale. Elle devra relever le défi de collecter des données sur l'aviation générale et de rallier la participation de la communauté de l'aviation générale. L'EGAST s'appuiera sur des initiatives nationales de l'aviation générale en Europe et créera un forum d'échange des données sur la sécurité et les meilleures pratiques.

5.2 RÉGLEMENTATION

En réponse aux accidents ayant eu lieu l'AESA s'efforce d'améliorer les textes existants dans le cadre de ses activités réglementaires. Pour obtenir plus de détails, vous pouvez consulter le site: [HTTP://WWW.EASA.EUROPA.EU/HOME/RM_APP_EN.HTML](http://www.easa.europa.eu/home/rm_app_en.html).

5.3 CERTIFICATION

Toujours face aux accidents, l'AESA prend également des mesures spécifiques. Elle s'attache à améliorer le système opérationnel existant relativement aux catégories d'accident par différentes actions, notamment en publiant des consignes de navigabilité. Pour obtenir plus de détails, vous pouvez consulter le site:

[HTTP://WWW.EASA.EUROPA.EU/HOME/AW_DIR_EN.HTML](http://www.easa.europa.eu/home/aw_dir_en.html).

ANNEXES

ANNEXE 1 : DÉFINITIONS ET ACRONYMES

Accident ⁹	Événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où cette personne en est descendue, et au cours duquel: a) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve: — dans l'aéronef, ou — en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui en sont détachées, ou — directement exposée au souffle des réacteurs, sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres personnes, ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès; ou b) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle: — qui altère ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et — qui normalement devrait nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé, sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités au moteur, à ses capotages ou à ses accessoires; ou encore de dommages limités aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux pneus, aux freins aux carénages, ou à de petites entailles ou perforations du revêtement; ou c) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.
Travail aérien	Activité au cours de laquelle un aéronef est utilisé pour des services spécialisés tels que l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie, l'observation et la surveillance, les recherches et le sauvetage, la publicité aérienne, etc.
ADREP	Système de compte rendu d'accident/incident de l'OACI
AESA	Agence européenne de la sécurité aérienne
CE	Commission européenne
Accident mortel	Accident causant la mort d'au moins une personne, qu'il s'agisse d'un membre d'équipage et/ou d'un passager ou d'une personne au sol, dans les 30 jours qui suivent la date de l'accident.
Aéronef étranger	Tout aéronef non immatriculé dans l'un des États membres de l'AESA
Opérations d'aviation générale	Vols d'aéronef qui ne relèvent pas des opérations de transport aérien commercial ni du travail aérien
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
Aéronef léger	Aéronef de masse maximale au décollage certifiée inférieure à 2 251 kg.
MTOM	Masse maximale certifiée au décollage <i>Maximum certified take-off mass</i>
Opérations de transport public	Vols d'aéronef impliquant le transport de passagers, de fret ou de courrier, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.
Service aérien régulier	Service aérien à destination du public assuré selon un horaire publié ou dont la régularité et la fréquence est telle qu'il constitue une série de vols systématique aisément reconnaissable, qui sont ouverts à la réservation directe par le public.
SISG	Groupe d'étude sur les indicateurs de sécurité de l'OACI <i>Safety Indicator Study Group</i>

⁹ L'AESA utilise les définitions de l'OACI pour les termes «accident» et «accident mortel» (voir l'Annexe 13 de l'OACI, chapitre 1 – Définitions)

ABRÉVIATIONS DES CATÉGORIES D'ÉVÈNEMENTS

Pour plus de détails, consulter

[HTTP://INTLAVIATIONSTANDARDS.ORG/OCCURRENCECATEGORIES.HTML](http://intlaviationstandards.org/occurrencecategories.html)

ARC	Contact anormal avec la piste <i>Abnormal Runway Contact</i>
AMAN	Manœuvre brusque <i>Abrupt Manoeuvre</i>
ADRM	Aérodrome <i>Aerodrome</i>
ATM	Événements liés à la circulation aérienne (ATM) ou de communication, navigation ou surveillance (CNS) <i>ATM/CNS</i>
CABIN	Événements liés à la sécurité des cabines <i>Cabin Safety Events</i>
CFIT	Impact sans perte de contrôle <i>Controlled Flight into or Toward Terrain</i>
EVAC	Évacuation <i>Evacuation</i>
F-NI	Incendie/Fumée (sans impact) <i>Fire/Smoke (Non-Impact)</i>
F-POST	Incendie/Fumée (après impact) <i>Fire/Smoke (Post-Impact)</i>
FUEL	Problèmes liés au carburant <i>Fuel Related</i>
GCOL	Collision au sol <i>Ground Collision</i>
RAMP	Manœuvre au sol <i>Ground Handling</i>
ICE	Givrage <i>Icing</i>
LOC-G	Perte de contrôle – Au sol <i>Loss of Control – Ground</i>
LOC-I	Perte de contrôle – En vol <i>Loss of Control – In-flight</i>
LALT	Vol à basse altitude <i>Low Altitude Operations</i>
MAC	Collision ou quasi-collision en vol entre aéronefs <i>Airprox/TCAS Alert/Loss of Separation/Near Midair Collisions/Midair Collision</i>
OTHR	Autre <i>Other</i>
RE	Sortie de piste <i>Runway Excursion</i>
RI-A	Incursion sur piste – Animal <i>Runway Incursion – Animal</i>
RI-VAP	Incursion sur piste – Véhicule, aéronef ou personne <i>Runway Incursion – Vehicle, Aircraft or Person</i>
SEC	Problèmes liés à la sécurité <i>Security Related</i>
SCF-NP	Panne ou mauvais fonctionnement d'un circuit ou d'un composant (ne faisant pas partie du groupe motopropulseur) <i>System/Component Failure or Malfunction (Non-Powerplant)</i>
SCF-PP	Panne ou mauvais fonctionnement d'un circuit ou d'un composant (faisant partie du groupe motopropulseur) <i>System/Component Failure or Malfunction (Powerplant)</i>
TURB	Passage dans une zone de turbulence <i>Turbulence Encounter</i>
USOS	Atterrissage trop court/trop long <i>Undershoot/Overshoot</i>
UNK	Inconnu ou indéterminé <i>Unknown or Undetermined</i>
WSTRW	Cisaillement du vent ou orage <i>Windshear or Thunderstorm</i>

ANNEXE 2: LISTE DES GRAPHIQUES

Graphique 1	Passagers décédés par 100 millions de passagers-milles, services aériens réguliers, à l'exclusion des décès imputables à des actes d'intervention illicite
Graphique 2	Taux d'accidents entraînant le décès de passagers par 100 000 vols, services aériens réguliers, à l'exclusion des décès imputables à des actes d'intervention illicite
Graphique 3	Accidents mortels, opérations de transport public, aéronefs à voilure fixe de masse, maximale certifiée au décollage (MTOM) supérieure à 2 250 kg
Graphique 4	Accidents mortels, transport de passagers, aéronefs à voilure fixe de masse, maximale certifiée au décollage supérieure à 2 250 kg
Graphique 5	Accidents mortels, transport de fret, aéronefs à voilure fixe de masse, maximale certifiée au décollage supérieure à 2 250 kg
Graphique 6	Décès dans l'ensemble des opérations de transport public, aéronefs à voilure fixe de masse, maximale certifiée au décollage supérieure à 2 250 kg

Graphique 7	Répartition des accidents mortels en fonction des phases de vol, opérations de transport public, 1997–2006, aéronefs à voilure fixe de masse maximale au décollage supérieure à 2 250 kg
Graphique 8	Répartition de la flotte de transport commerciale par type de propulsion, États contractants de l'OACI, 1996–2005, aéronefs de masse maximale au décollage supérieure à 9 000 kg
Graphique 9	Répartition du nombre de vols par région, services réguliers et non réguliers, 2000–2005
Graphique 10	Taux d'accidents mortels pour la période 2000–2005, vols réguliers et non réguliers
Graphique 11	Accidents mortels, ensemble des vols dans le transport public, aéronefs à voilure fixe de masse maximale au décollage supérieure à 2 250 kg
Graphique 12	Décès, ensemble des vols dans le transport public, aéronefs à voilure fixe de masse maximale certifiée au décollage de plus de 2 250 kg, immatriculés dans un État membre de l'AESA
Graphique 13	Répartition des accidents mortels en fonction des phases de vol, dans le transport public, 1997–2006, aéronefs à voilure fixe de masse maximale certifiée au décollage supérieure à 2 250 kg
Graphique 14	Accidents et accidents mortels par type d'opération de transport public, hélicoptères immatriculés dans les États membres de l'AESA, 2006
Graphique 15	Répartition des accidents d'hélicoptères engagés dans des opérations de transport public, en fonction de la masse maximale certifiée au décollage, hélicoptères immatriculés dans les États membres de l'AESA, 2006
Graphique 16	Accidents et accidents mortels par type d'opération, aviation générale et travail aérien, année 2006
Graphique 17	Accidents et accidents mortels par type d'opération, année 2006, hélicoptères, États membres de l'AESA
Graphique 18	Répartition des accidents en fonction de la masse maximale au décollage, États membres de l'AESA, hélicoptères, 2006
Graphique 19	Catégories d'accident – accidents d'aéronefs immatriculés dans les États membres de l'AESA, utilisés dans le transport public ou l'aviation générale, turbopropulsés, à voilure fixe, de plus de 5 700 kg
Graphique 20	Catégories d'accident – accidents d'aéronefs étrangers, utilisés dans le transport public ou l'aviation générale, turbopropulsés, à voilure fixe, de plus de 5 700 kg
Graphique 21	Catégories d'accidents – accidents mortels d'aéronefs, immatriculés dans les États membres de l'AESA, utilisés dans le transport public ou l'aviation générale, turbopropulsés, à voilure fixe, de plus de 5 700 kg
Graphique 22	Catégories d'accident – accidents mortels d'aéronefs étrangers, utilisés dans le transport public ou l'aviation générale, turbopropulsés, à voilure fixe, de plus de 5 700 kg
Graphique 23	Nombre de décès par catégorie d'accident, aéronefs immatriculés dans les États membres de l'AESA, utilisés dans le transport public ou l'aviation générale, turbopropulsés, à voilure fixe, de plus de 5 700 kg
Graphique 24	Nombre de décès par catégorie d'accident, aéronefs étrangers utilisés dans le transport public ou l'aviation générale, turbopropulsés, à voilure fixe, de plus de 5 700 kg
Graphique 25	Taux d'accidents mortels, aéronefs immatriculés en Europe, 2000–2006, à voilure fixe de plus de 2 250 kg, dans le transport public
Graphique 26	Principales catégories d'accident, accidents mortels d'aéronefs à voilure fixe de masse maximale au décollage supérieure à 2 250 kg, immatriculés en Europe, dans le transport public, 2000–2006
Graphique 27	CFIT: Taux d'accidents mortels 2000–2006, aéronefs à voilure fixe de plus de 2 250 kg, immatriculés en Europe, dans le domaine du transport public
Graphique 28	LOC-I: Taux d'accidents mortels 2000–2006, aéronefs à voilure fixe de plus de 2 250 kg, immatriculés en Europe, dans le transport public
Graphique 29	TECH: Taux d'accidents mortels 2000–2006, aéronefs à voilure fixe de plus de 2 250 kg, immatriculés en Europe, dans le transport public

ANNEXE 3: LISTE DES ACCIDENTS MORTELS EN 2006

Opérations de transport public effectuées uniquement avec des aéronefs à voilure fixe de masse maximale au décollage supérieure à 2 250 kg (MTOM)

AÉRONEFS IMMATRICULÉS DANS LES ÉTATS MEMBRES DE L'AESA

Date	Pays d'occurrence	Type d'aéronef	Type d'opération	Décès	Phase de vol
12/01/06	Allemagne	Beech 300 King Air	Convoyage/ mise en place	2	Approche
07/03/06	Espagne	Cessna 421	Taxi aérien	6	Approche
02/07/06	Allemagne	De Havilland DHC2 MK I Beaver	Passagers	5	Décollage
09/07/06	Fédération de Russie	Airbus A310	Passagers	126	Atterrissage
10/10/06	Norvège	BAE Systems 146-200	Passagers	4	Atterrissage
19/10/06	France	Beech 90 King Air	Service médical d'urgence	4	Décollage

AÉRONEFS IMMATRICULÉS DANS LE RESTE DU MONDE (AÉRONEFS ÉTRANGERS)

Date	Pays d'occurrence	Type d'aéronef	Type d'opération	Décès	Phase de vol
02/01/06	Ukraine	BAE Systems 125 Series 700	Convoyage/ mise en place	3	Approche
16/01/06	États-Unis	Boeing 737-500	Passagers	1	Attente
19/01/06	Australie	Beech 58 Baron	Passagers	2	Inconnu
21/01/06	Canada	Cessna 208B	Passagers	3	En route
08/02/06	États-Unis	Swearingen Metro II	Fret	1	En route
08/03/06	États-Unis	Cessna 414A	Convoyage/ mise en place	3	Approche
08/03/06	Canada	Piper PA-31-350	Fret	1	Atterrissage
18/03/06	États-Unis	Beech C99	Fret	2	Approche
24/03/06	Équateur	Cessna 208 Caravan I	Passagers	5	Décollage
31/03/06	Brésil	Let L-410	Passagers	19	En route
16/04/06	Bolivie	Fokker F-27	Passagers	1	Atterrissage
24/04/06	Afghanistan	Antonov An-32	Passagers	2	Atterrissage
27/04/06	Congo	Convair 580	Fret	8	Atterrissage

Date	Pays d'occurrence	Type d'aéronef	Type d'opération	Décès	Phase de vol
21/06/06	Népal	De Havilland DHC6-300	Passagers	9	Approche
25/06/06	États-Unis	Mitsubishi MU-2B-60	Convoyage/ mise en place	1	Décollage
30/06/06	Mozambique	Cessna 208B	Passenger	1	Approche
07/07/06	Congo	Antonov An-12	Fret	6	En route
10/07/06	États-Unis	Piper PA-31-350	Fret	1	En route
10/07/06	Pakistan	Fokker F-27	Passagers	45	Décollage
03/08/06	Congo	Antonov An-28	Passagers	17	Approche
04/08/06	États-Unis	Embraer 110 Bandeirante	Convoyage/ mise en place	1	Approche
13/08/06	Italie	Lockheed Hercules 100-30	Fret	3	En route
22/08/06	Ukraine	Tupolev TU-154M	Passagers	170	En route
27/08/06	États-Unis	Bombardier CRJ-100	Passagers	49	Décollage
01/09/06	Iran	Tupolev TU-154M	Passagers	28	Atterrissage
29/09/06	Brésil	Boeing 737-800	Passagers	154	En route
25/10/06	Madagascar	Cessna 425	Passagers	6	Décollage
29/10/06	Nigeria	Boeing 737-200	Passagers	96	Décollage
09/11/06	Congo	Let L-410	Passagers	1	Atterrissage
17/11/06	Indonésie	De Havilland DHC6-300	Passagers	12	En route
18/11/06	Colombie	Boeing 727-100	Fret	5	Approche
16/12/06	Tanzanie	Cessna 310Q	Passagers	2	Décollage
30/12/06	Mexique	Rockwell Sabreliner	Fret	2	Approche

CLAUDE DE NON RESPONSABILITÉ

Les données sur les accidents présentées à titre d'information sont strictement réservées à cette fin. Elles proviennent de bases de données de l'Agence constituées par des données émanant de l'OACI et de l'industrie aéronautique. Elles reflètent le niveau de connaissances dans ce domaine au moment de l'élaboration du rapport.

Toute l'attention nécessaire a été apportée à la préparation du contenu de ce rapport en vue d'éviter toute erreur, mais l'Agence décline toute responsabilité quant à l'exactitude, l'exhaustivité ou l'actualité de ce contenu. L'Agence ne saurait être tenue responsable d'un quelconque préjudice ou autre réclamation ou demande occasionné par l'inexactitude, la non exhaustivité ou la non actualisation des données, qui pourrait découler ou être en rapport avec l'utilisation, la reproduction ou la présentation des renseignements contenus dans le document, dans les limites autorisées par les lois européennes et nationales. Les informations contenues dans le rapport ne constituent pas un avis juridique.

ÉDITÉ PAR

Agence européenne de la sécurité aérienne
Safety Analysis and Research Department
Ottoplatz 1, 50679 Cologne, Allemagne

Téléphone: +49 221 89990 000

Télécopie : +49 221 89990 999

E-Mail : asr@easa.europa.eu

La reproduction est autorisée à condition que la source soit mentionnée.

Les informations sur l'Agence européenne de la sécurité aérienne sont disponibles à l'adresse: www.easa.europa.eu.

CONCEPTION GRAPHIQUE

Heller & C, Thomas Zimmer
Lindenstraße 20, 50674 Cologne, Allemagne

IMPRESSION

Dr. Cantz'sche Druckerei
Zeppelinstraße 29 – 31, 73760 Ostfildern, Allemagne

PAPIER

Z-Script, Classen-Papier, Essen, Allemagne



EASA

Ottoplatz 1, 50679 Cologne, Germany
www.easa.europa.eu