

# RAPPORT ANNUEL SUR LA SÉCURITÉ 2013

## Résumé

### **Le présent rapport annuel sur la sécurité présente des statistiques relatives à la sécurité de l'aviation civile européenne et mondiale**

Les données comprises dans ce rapport proviennent de différentes sources et reposent sur des informations portant sur les accidents et les incidents graves, ainsi que sur des contributions émanant des autorités aéronautiques nationales, d'Eurocontrol, d'EUROSTAT, d'Ascend ou encore du groupe d'étude sur les indicateurs de sécurité de l'OACI. Le présent rapport couvre la période 2004-2013. Toutefois, lorsque les données de qualité disponibles sont insuffisantes, l'analyse limite sa portée à la période 2009-2013.

### **Entre 2004 et 2013, 106 millions de vols IFR ont été comptabilisés dans les régions des États membres de l'AESA (EM AESA) fournissant des informations de vol**

Entre 2004 et 2013, on dénombre près de 106 millions de vols aux instruments (IFR) dans les régions fournissant des informations de vol des EM AESA. Le graphique 3 indique le nombre de vols annuels. Il en ressort que le nombre de vols annuels s'est stabilisé, après une baisse entre 2009 et 2010. 10,25 millions de vols IFR ont eu lieu en 2013, à comparer avec 11,2 millions en 2008.

### **En 2013, 18 accidents ayant impliqué des aéronefs de transport aérien commercial des États membres de l'AESA se sont produits**

En 2013, aucun accident mortel impliquant des aéronefs des EM AESA ne s'est produit. Seul un accident mortel a eu lieu au cours des deux dernières années, ce qui constitue une amélioration par rapport à la moyenne sur 10 ans de 2,3 accidents mortels par an entre 2002 et 2011. Le chiffre de 18 accidents impliquant des aéronefs des EM AESA en 2013 représente une baisse de 46 % en comparaison avec les 33 accidents survenus en 2012 et est inférieur de 27 % par rapport à la moyenne sur 10 ans couvrant la période comprise entre 2002 et 2011 de 24,6 accidents par an. Le type d'accident le plus fréquent est le « contact anormal avec la piste », alors que l'accident mortel le plus courant est la « perte de contrôle en vol ».

Les données 2013 portant sur les hélicoptères de transport aérien commercial montrent que 7 accidents ont eu lieu, dont 3 ont été mortels. La catégorie d'accident la plus fréquente est la « perte de contrôle en vol » et il s'agit également du type d'accident mortel le plus fréquent.

### **Le nombre d'accidents dans le cadre du travail aérien de 2013 a diminué de 12% pour ce qui concerne les accidents d'avion et de 24% pour les accidents d'hélicoptère de 24 %, en comparaison avec la moyenne annuelle d'accidents entre 2002 et 2011**

Proportionnellement, une réduction de 35 % du nombre d'accidents mortels des avions dans le cadre d'opérations de travail aérien est établie, alors que les accidents mortels d'hélicoptères dans le cadre du travail aérien ont diminué de seulement 2 %. Les décès à bord d'avions dans le cadre du travail aérien ont augmenté de 65 %, alors que les décès à bord des hélicoptères dans le travail aérien ont connu une augmentation de 30%. Pour les avions, les 3 principaux types d'opération constatés dans les accidents mortels relevaient de la lutte contre l'incendie, d'opérations de topographie aérienne et de photographie. En ce qui concerne les hélicoptères, les 3 principaux types d'opération relevaient du domaine de la construction, de la catégorie « autres » et d'activités de photographie.

## **Le nombre d'accidents impliquant des aéronefs légers de l'aviation générale a diminué de 10 % en 2013 en comparaison avec les moyennes annuelles des accidents sur la période 2008 - 2012**

Le nombre d'accidents mortels a diminué de 16 %, tandis que le nombre de décès à bord a diminué de 21 %, si l'on compare les chiffres de 2013 avec les totaux annuels moyens pendant la période allant de 2008 à 2012. Les données d'exposition ne sont pas disponibles pour les vols de l'aviation générale, ce qui rend les raisons de ces baisses difficiles à déterminer.

### **Vue d'ensemble des chiffres essentiels pour 2013**

**Vue d'ensemble du nombre total d'accidents, d'accidents mortels et de décès dans le cadre du transport aérien commercial pour les exploitants immatriculés dans les EM AESA**

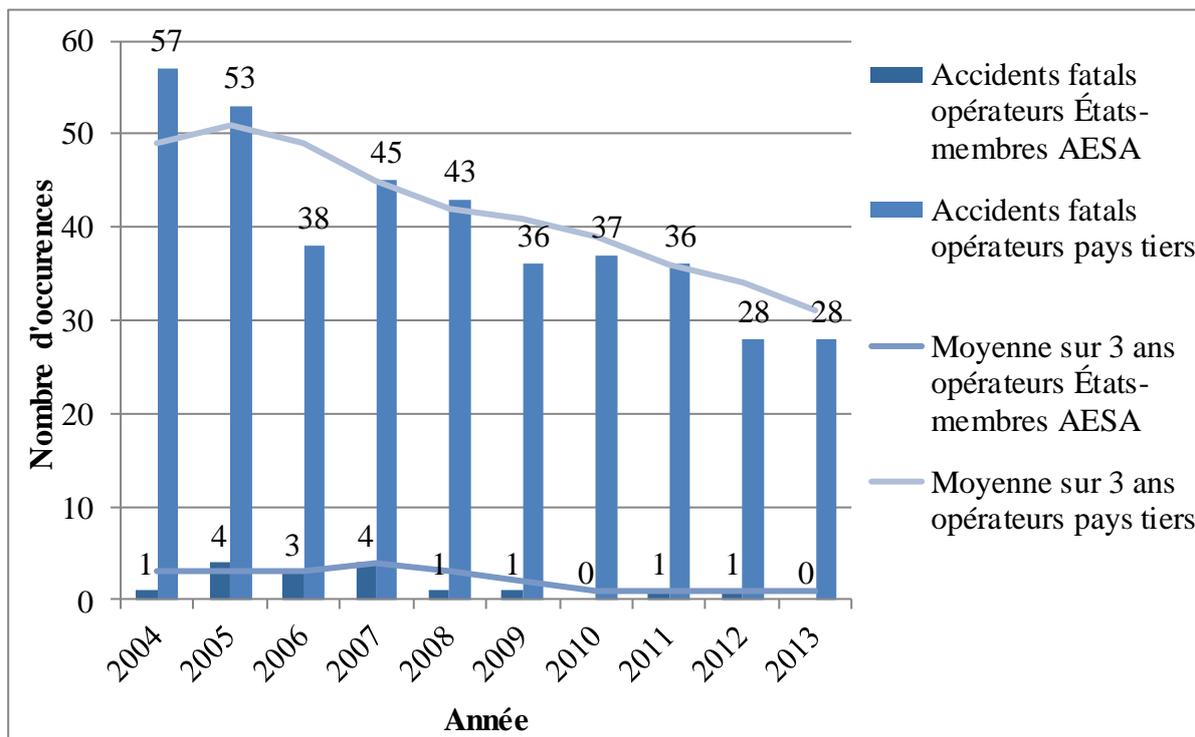
#### Avions

<b>Période</b>	<b>Nombre total d'accidents</b>	<b>Accidents mortels</b>	<b>Décès à bord</b>	<b>Décès au sol</b>
2002-2011 (Moyenne)	24,6	2,3	59	0,2
2012	33	1	0	1
2013	18	0	0	0

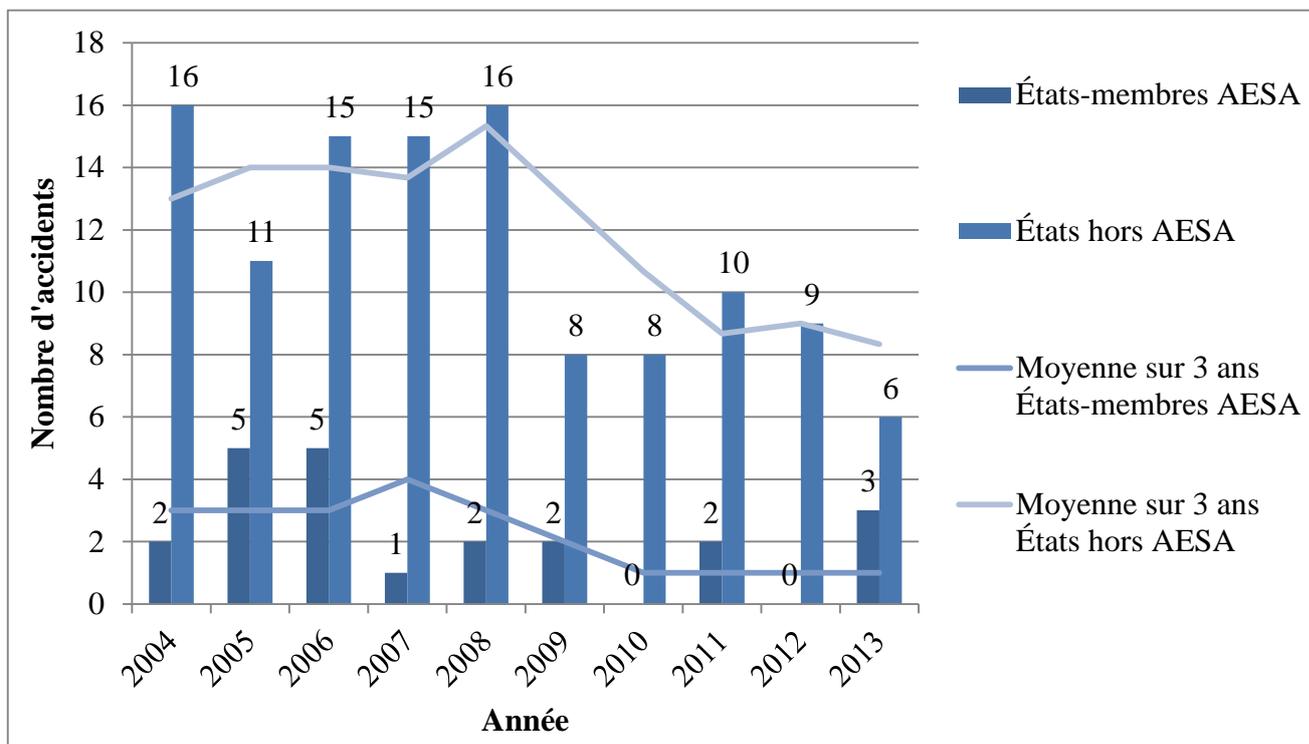
#### Hélicoptères

<b>Période</b>	<b>Nombre total d'accidents</b>	<b>Accidents mortels</b>	<b>Décès à bord</b>	<b>Décès au sol</b>
2002-2011 (moyenne)	12,8	3,4	14,1	0,1
2012	12	2	8	0
2013	7	3	10	1

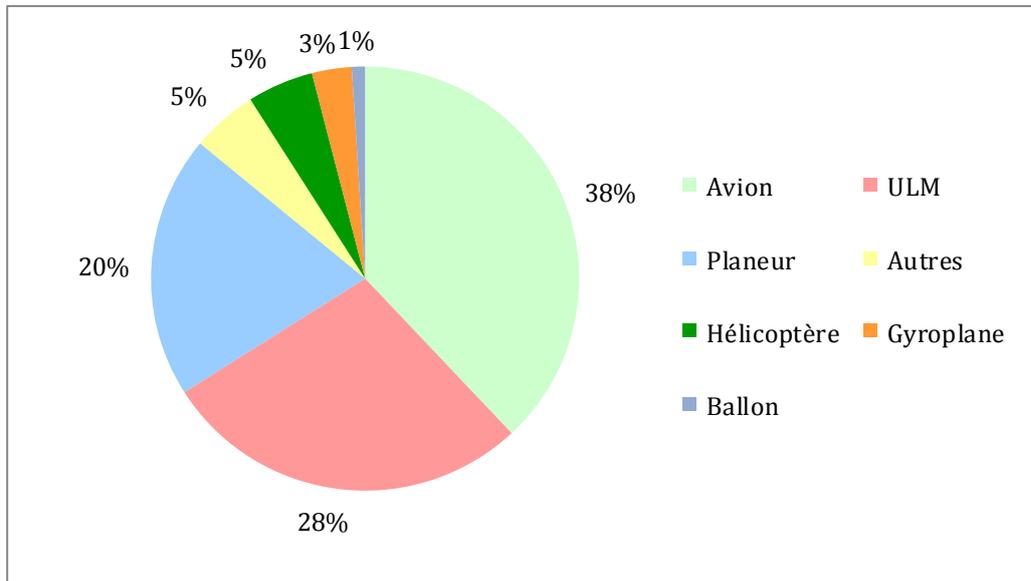
**Nombre d'accidents mortels impliquant des avions d'une masse maximale certifiée au décollage (MTOM) supérieure à 2250 kg dans le cadre du transport commercial aérien immatriculés dans les EM AESA et les pays tiers sur la période 2004-2013**



**Nombre d'accidents mortels impliquant des hélicoptères d'une masse maximale certifiée au décollage (MTOM) supérieure à 2250 kg dans le cadre du transport commercial aérien immatriculés dans les EM AESA et les pays tiers, sur la période 2004-2013**



**Proportion d'accidents mortels par catégorie d'avion - Accidents dans les EM AESA impliquant des avions de l'aviation générale de masse inférieure à 2250 kg, sur la période 2009 - 2013**



**Vue d'ensemble du nombre d'accidents et d'accidents mortels par catégorie d'aéronefs-  
Tous avions immatriculés dans un EM AESA d'une masse maximale au décollage  
inférieure (MTOM ) à 2250 kg**

<b>Catégorie d'avion</b>	<b>Période</b>	<b>Nombre total d'accidents</b>	<b>Nombre d'accidents mortels</b>	<b>Nombre de décès à bord</b>	<b>Nombre de décès au sol</b>
Ballons	2008-2012 (moyenne annuelle)	11,6	1,0	2,2	0,0
	2013	16	1	1	0
Dirigeables	2008-2012 (moyenne annuelle)	0,0	0,0	0,0	0,0
	2012	0	0	0	0
Avions	2008-2012 (moyenne annuelle)	478,2	62,8	123,8	1,4
	2013	378	42	82	0
Planeurs	2008-2012 (moyenne annuelle)	244,2	31,2	38,8	0,2
	2013	219	20	27	0
Autogyres	2008-2012 (moyenne annuelle)	18,6	4,4	5,4	0,2
	2013	17	6	8	0
Hélicoptères	2008-2012 (moyenne annuelle)	54,8	7,8	16,0	0,2
	2013	52	9	16	0
ULM	2008-2012 (moyenne annuelle)	234,6	42,6	64,4	0,2
	2013	219	40	57	0
Autres	2008-2012 (moyenne annuelle)	10	3,2	3,8	0,0
	2013	30	9	10	0
Motoplaneurs	2008-2012 (moyenne annuelle)	2,0	0,2	0,4	0,0
	2013	17	1	1	0
<b>Moyenne</b>	<b>2008-2012</b>	<b>1054</b>	<b>153</b>	<b>255</b>	<b>2</b>
<b>Total</b>	<b>2013</b>	<b>948</b>	<b>128</b>	<b>202</b>	<b>0</b>
<b>Variation (%)</b>	<b>2013 par rapport à la période précédente</b>	<b>- 10 %</b>	<b>- 16 %</b>	<b>- 21 %</b>	<b>- 100 %</b>

## Contenu du rapport

Le rapport annuel sur la sécurité vise à informer sur tous les aspects relevant du mandat de l'AESA. Dans cette logique, il est composé des chapitres suivants: Histoire de la sécurité dans le domaine de l'aviation, Statistiques de transport aérien dans les EM AESA, Transport aérien commercial, Aviation générale, Aéroports, Gestion du trafic aérien et Répertoire central européen.

Comme dans la version précédente du rapport, des informations spécifiques relatives aux mesures de l'agence en matière de sécurité ne sont plus fournies. Ces informations sont désormais disponibles dans le programme européen de sécurité aérienne (EASp), à l'adresse suivante : <http://easa.europa.eu/sms/>

### Clause 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, des États membres de l'AESA, d'Eurocontrol et de l'industrie aéronautique. Elles reflètent l'état des 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. L'Agence ne saurait toutefois assumer la moindre responsabilité concernant l'exactitude, l'exhaustivité ou le caractère actuel de son contenu. L'Agence ne saurait être tenue responsable d'un quelconque préjudice et n'assumera aucune responsabilité concernant des réclamations ou actions relatives à des faits trouvant leur origine dans l'inexactitude, la non-exhaustivité ou le caractère obsolète de données et susceptibles de résulter directement ou indirectement de l'utilisation, la reproduction ou la présentation des informations contenues dans le présent document, dans les limites circonscrites par les législations européenne et nationales. Les informations contenues dans ce rapport ne constituent pas un avis juridique.

### Remerciements

Les auteurs souhaitent souligner la précieuse contribution des États membres et d'Eurocontrol et les remercier de leur soutien dans la réalisation de ce travail et l'élaboration de ce rapport.