



Bureau de la sécurité
des transports
du Canada

Transportation
Safety Board
of Canada



Présentation lors de l'International Air Safety Summit (IASS) de 2017

Kathy Fox

Présidente, Bureau de la sécurité des transports du Canada

Dublin, Irlande, le 23 octobre 2017

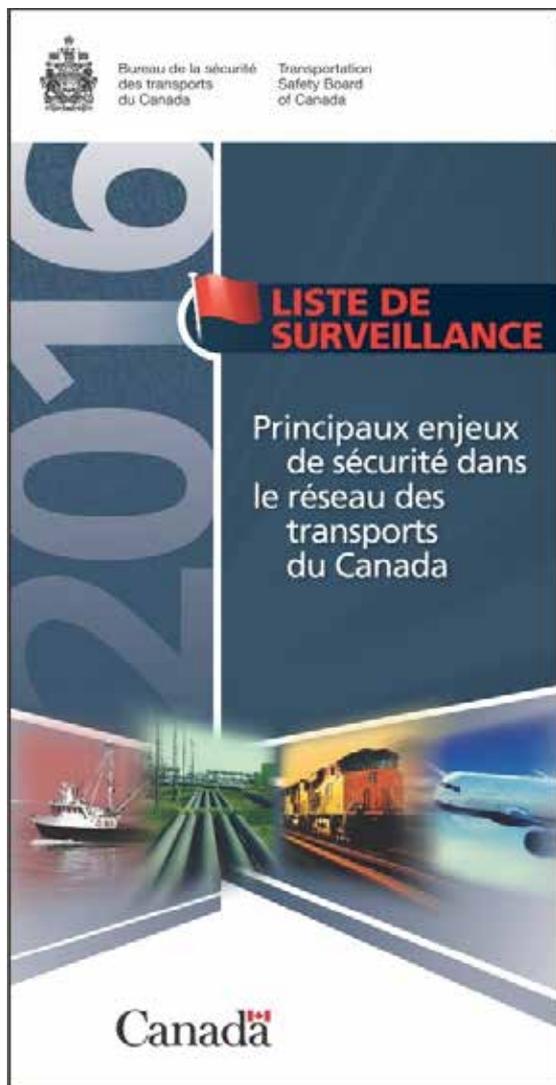
Canada

Aperçu

- Liste de surveillance du Bureau de la sécurité des transports
- Rapport d'enquête A15H0002 du BST – Halifax
- Questions



Liste de surveillance 2016



Approches non stabilisées

Sorties en bout de piste

Risque de collision sur les pistes

Gestion de la sécurité et surveillance

Lenteur de la réaction aux recommandations du BST

Sécurité de la pêche commerciale

Systemes de gestion de la fatigue des équipes de train

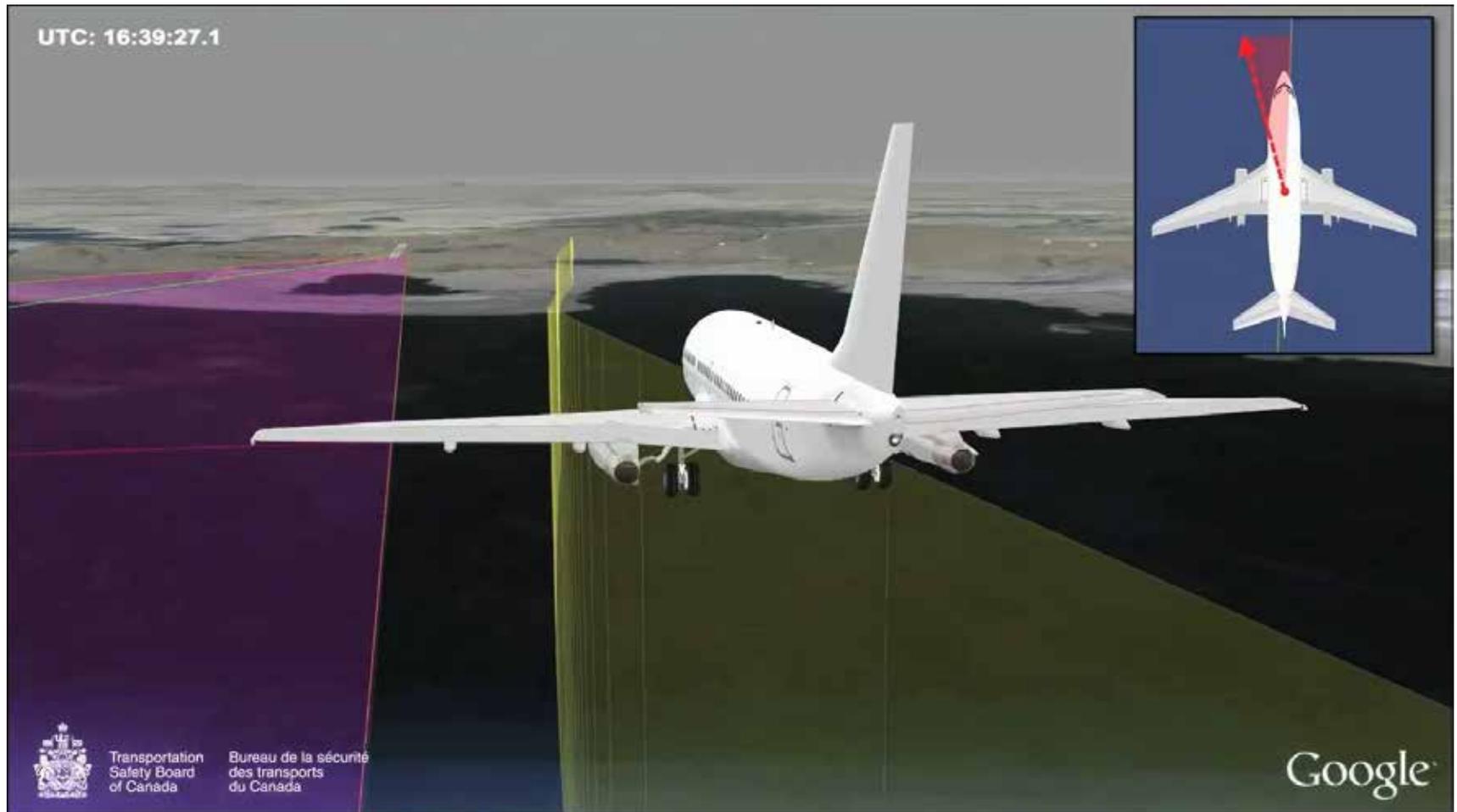
Transport de liquides inflammables par rail

Respect des indications des signaux ferroviaires

Enregistreurs audio-vidéo de bord



Enjeux liés à l'aviation : approches non stabilisées



Approches non stabilisées : mesures à prendre

Cet enjeu restera sur la Liste de surveillance jusqu'à ce que :

- les grandes compagnies aériennes fassent un suivi de la conformité à la politique sur les approches stabilisées au moyen de leurs systèmes de gestion de la sécurité et prennent des mesures pour réduire le nombre d'approches non stabilisées qui se poursuivent jusqu'à l'atterrissage;
- l'on constate une baisse du nombre d'incidents d'approche non stabilisée et du nombre d'accidents pour lesquels la stabilité de l'approche figure parmi les causes ou les facteurs contributifs.



Enjeux liés à l'aviation : sorties en bout de piste



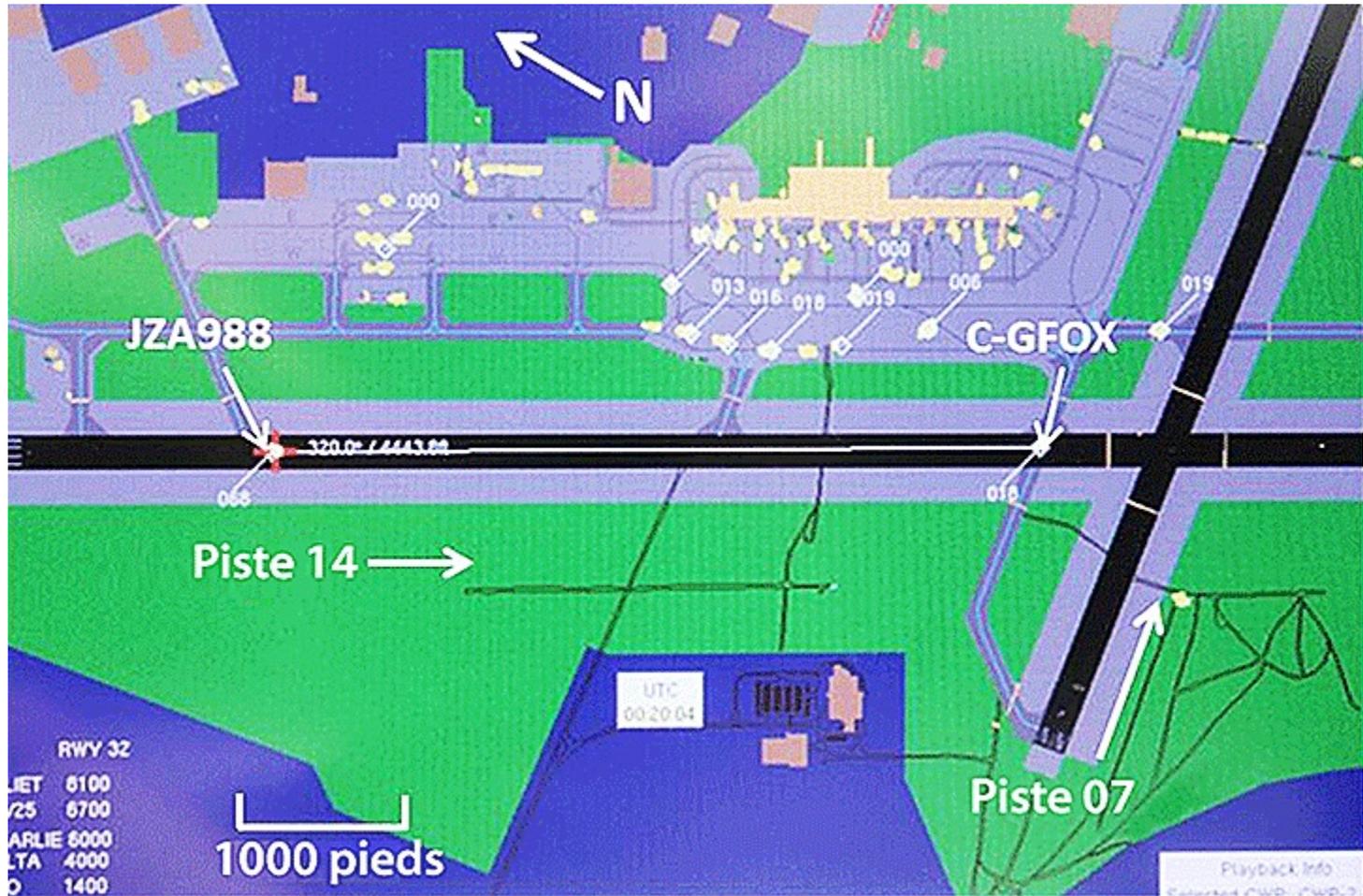
Sorties en bout de piste : mesures à prendre

Cet enjeu restera sur la Liste de surveillance jusqu'à ce que :

- les pilotes reçoivent des renseignements sur l'état de la piste en temps voulu pour calculer la distance d'atterrissage nécessaire, et ce, peu importe la saison;
- Transports Canada exige des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) appropriées dans les aéroports canadiens afin de réduire les risques en cas de sortie en bout de piste;
- les grands aéroports mettent en place des RESA appropriées ou d'autres systèmes et structures conçus pour arrêter en toute sécurité les aéronefs qui sortent en bout de piste.



Enjeux liés à l'aviation : risques de collisions sur les pistes



Risques de collision sur les pistes : mesures à prendre

Cet enjeu restera sur la Liste de surveillance jusqu'à ce que :

- de nouveaux moyens de protection technologiques soient mis en place dans les grands aéroports du Canada pour réduire le nombre d'incursions importantes sur les pistes;
- le nombre total d'incursions sur piste baisse.



Enjeu lié au transport multimodal : gestion de la sécurité et surveillance

- Certaines entreprises de transport ne gèrent pas efficacement les risques menaçant la sécurité.
- De nombreux transporteurs aériens canadiens ne sont pas tenus d'avoir un système de gestion de la sécurité officiel.
- Malgré ses pratiques de surveillance et ses interventions, Transports Canada ne parvient pas toujours à changer les pratiques d'exploitation non sécuritaires de certaines entreprises.



Gestion de la sécurité et surveillance : mesures à prendre

Cet enjeu restera sur la Liste de surveillance jusqu'à ce que :

- les transporteurs qui utilisent un système de gestion de la sécurité (SGS) ***prouvent qu'il fonctionne***;
- Transports Canada intervienne pour **modifier** les pratiques d'exploitation non sécuritaires.



Enjeu lié au transport multimodal : lenteur de la réaction de Transports Canada aux recommandations du BST

Mode	10 à 14 ans	15 à 19 ans	Plus de 20 ans	Total
Air	3	4	32	39
Rail	1	1	1	3
Marine	3	1	6	10
Total	7	6	39	52



Lenteur des progrès accomplis : mesures à prendre

Cet enjeu restera sur la Liste de surveillance jusqu'à ce que :

- **Transports Canada** s'engage résolument à agir;
- Le **gouvernement** accélère le processus à suivre pour prendre des mesures;
- le nombre de recommandations en suspens diminue.



Activités en cours liées à la Liste de surveillance

- **Ne plus attendre** que les intervenants réagissent
- **Campagne de sensibilisation proactive** auprès des principaux chefs de file du gouvernement et de l'industrie
- Nouvelle enquête sur **les multiples incursions à l'Aéroport international Lester B. Pearson-Toronto**

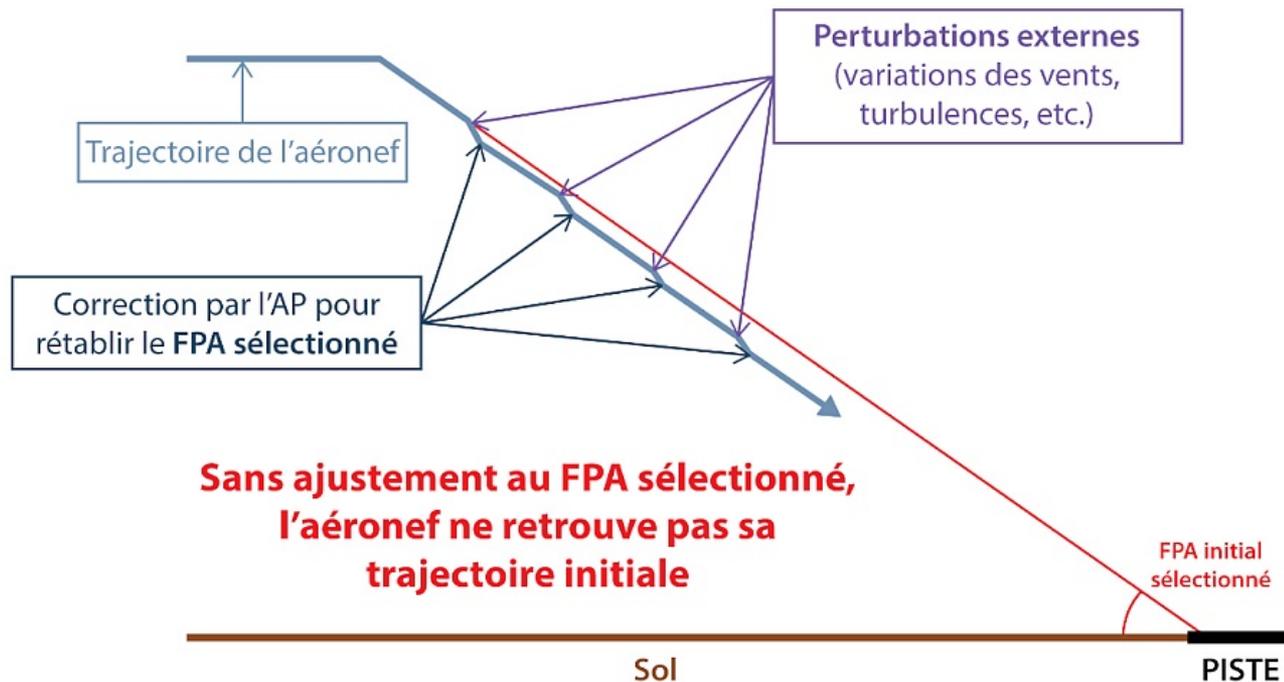


Rapport d'enquête A15H0002 du BST (Halifax)

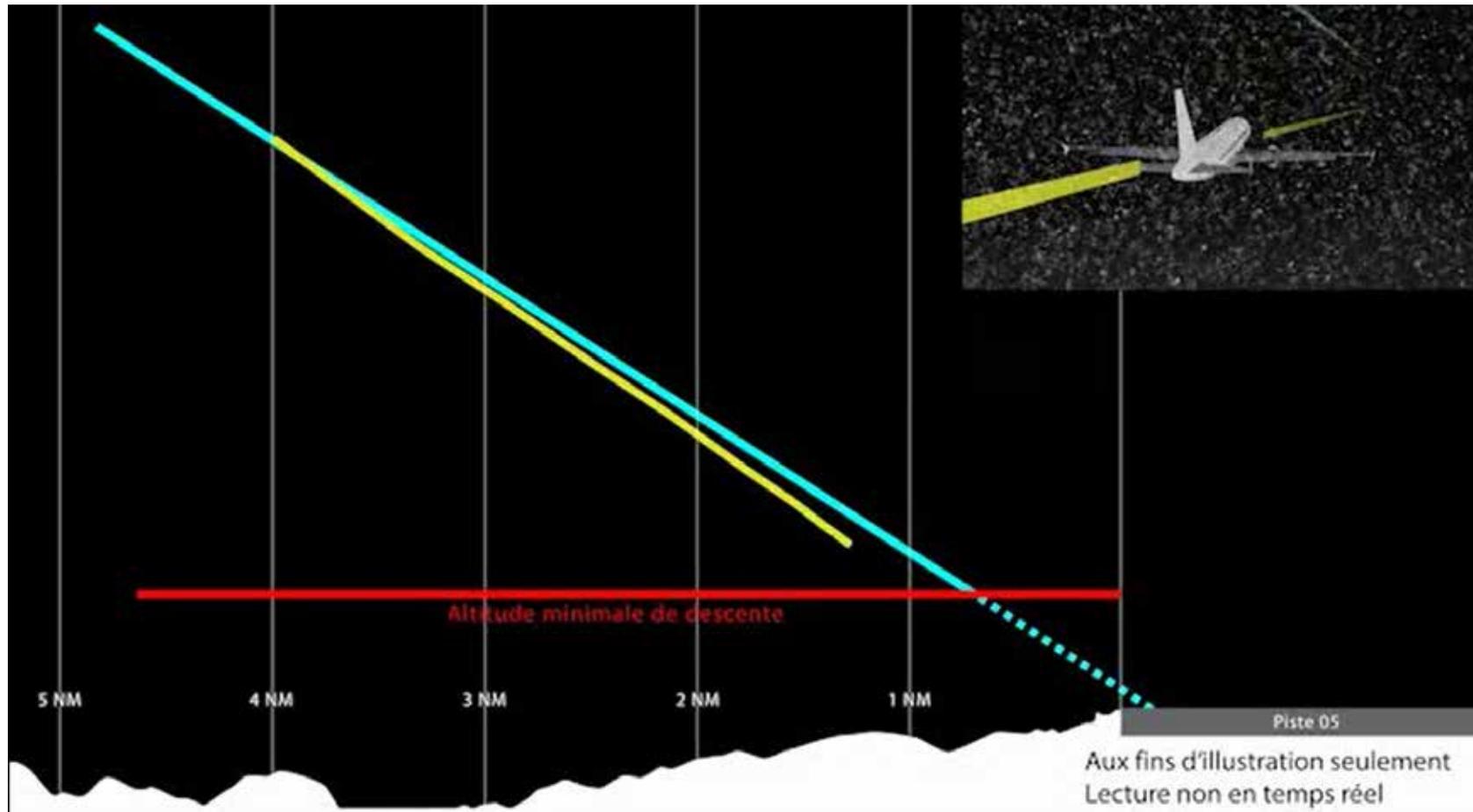
Visionnez l'animation : <https://www.youtube.com/watch?v=jZ6wser1h10>



Restrictions visant l'utilisation du mode d'angle de trajectoire de vol sur un appareil Airbus (FPA)



Procédures d'utilisation normalisées d'Air Canada



Balisage des aérodromes

« Si l'exigence de visibilité minimale pour exécuter une approche ne tient pas compte du type de balisage lumineux d'approche installé sur la piste, le balisage risque d'être inadéquat pour permettre aux équipages de conduite, dans des conditions de visibilité réduite, d'évaluer la position de l'aéronef et de décider s'ils peuvent ou non poursuivre l'approche jusqu'à l'atterrissage en toute sécurité ».



Approche de l'Aéroport international Lester B. Pearson-Toronto

« Le manuel d'exploitation de vol d'Air Canada ne précisait pas que les références visuelles requises doivent permettre aux pilotes d'évaluer la position de l'aéronef et la vitesse de changement de position pour continuer l'approche jusqu'à l'atterrissage ».

« Au Canada, les spécifications d'exploitation pour les approches de non-précision autorisent une visibilité minimale sans tenir compte du type de balisage lumineux d'approche installé sur la piste. »



Services d'intervention d'urgence de l'aéroport : ce qui n'a pas fonctionné

Délai pour transporter les passagers dans les installations :

- Mauvais temps
- Défectuosité des systèmes d'alimentation de secours
 - Panne du réseau radio
- Plans de mesures d'urgence :
 - les navettes « Park'N Fly » n'étaient pas désignées comme ressources pour le transport;
 - il n'y avait aucune instruction indiquant quand et comment demander et envoyer des véhicules de transport.



Sécurité des passagers

- Bagages de cabine : ne pas les emporter
- Port de vêtements appropriés aux conditions météo
- Absence d'ensembles de retenue pour les enfants
 - Recommandation A12-02 du BST
- Revoir l'exposé sur les mesures de sécurité avant le vol et les cartes des mesures de sécurité.



Problèmes médicaux

- L'apnée obstructive du sommeil (AOS) est un problème médical associé à la fatigue.
- Sans traitement, l'AOS est incompatible avec la certification de pilote
- Le Guide pour les médecins examinateurs de l'aviation civile de TC ne contient aucun renseignement précis sur l'AOS.



Mesures de sécurité prises

Air Canada :

- Directives à l'intention des pilotes sur les références visuelles requises pour poursuivre une approche
- Avertissement clair quant aux limites du pilote automatique et du mode FPA.

Aéroport international Lester B. Pearson-Toronto :

- Installation d'un balisage lumineux d'approche haute intensité sur les pistes 05 et 32
- Améliorations du plan d'intervention d'urgence
- Améliorations des systèmes d'alimentation de secours

NAV CANADA

- Publication de nouvelles instructions sur le balisage pour le personnel de contrôle de la circulation aérienne (ATC).
- Publication accélérée des procédures révisées pour le système mondial de navigation par satellite pour la piste 05



Pour nous joindre :



Relations avec les médias : (819) 994-8053



@BSTCanada

You Tube BSTCanada



BSTCanada

www.bst.gc.ca



Canada

