

CRASH de SENEGALAIR

UNE ENQUÊTE à CHARGE

=====

- Une Compagnie aérienne Equato–guinéenne **interdite de vol dans toute l'Europe et aux Etats Unis depuis plus de dix (10) ans** ;
- La même Compagnie, figurant en bonne place **sur la liste noire des compagnies aériennes " les plus dangereuses au monde "** ;
- Un Pilote, Commandant de Bord, **coupable du " délit de fuite "**,
et, au finish,
- Une "**inculpation**" de responsables de SENEGALAIR et "**la mise en examen**" du Directeur Général de notre Administration de l'Aviation Civile.

=====

La mesure portant mise en examen du Directeur Général de l'ANACIM et l'inculpation du Directeur de SENEGALAIR et de certains hauts responsables de l'Aviation Civile du Sénégal ne surprend guère au vu des Conclusions du Rapport Final du Bureau Enquêtes et Analyses du Sénégal – BEA – dans l'accident du 5 Septembre 2015, survenu entre le Boeing 737 800 de la **compagnie équato-guinéenne CEIBA INTERCONTINENTAL** et le H.S 25 de la **SENEGALAIR**, la compagnie aérienne sénégalaise.

Le Rapport Final du BEA, consultable sur son site internet "www.bea.sn" ne laisse en effet, aucun doute sur la responsabilité de SENEGALAIR quant à la cause de l'accident.

Alors qu'on s'attend généralement à trouver des nuances, quelques interrogations et doutes dans une enquête, et tout particulièrement aéronautique, qui a du reste duré plus de deux (2) ans, on ne constate au vu du Rapport Final qu'un recensement large de prétendues défaillances, manquements et lacunes au niveau de SENEGALAIR.

Rien ne nous aura été épargné. On découvre ainsi, dès l'entame du Rapport, que l'avion de la SENEGALAIR ne disposait pas d'un Certificat de Navigabilité –CDN-, qu'il était surexploité et donc, utilisé abusivement. Le Rapport mentionne également que l'avion n'était pas entretenu régulièrement et que le Pilote ne remplissait pas les conditions préalables pour piloter un avion sous immatriculation sénégalaise.

On nous apprend même que les dirigeants de SENEGALAIR ont été incapables de mobiliser l'argent nécessaire pour un fonctionnement correct de l'avion, que les Contrats de travail du Personnel ne respectaient pas la Législation sénégalaise, et j'en passe.

Concernant la compagnie aérienne **équato-guinéenne CEIBA Intercontinental**, il n'y a rien à signaler. Tout est parfait.

Le BEA Sénégal a certainement oublié de signaler que la compagnie aérienne CEIBA est **interdite de vol dans toute l'Europe et aux Etats Unis** depuis le 11 Avril 2008, et les enquêteurs n'ont, sans doute, pas osé nous annoncer que la CEIBA figure bel et bien, et en bonne place, sur **la liste noire actualisée 2017, des compagnies aériennes les plus dangereuses au monde.**

Le Bureau Enquêtes et Analyses du Sénégal a surtout omis de signaler dans son Rapport Final, tout ce que la compagnie aérienne CEIBA et ses pilotes ont fait et qu'ils ne devaient pas faire.

Qu'il s'agisse du **délit de fuite** ou des manœuvres ayant abouti à l'effacement des enregistrements de bord, de la dispersion des témoins – les passagers de la CEIBA, débarqués à **Malabo et non à Cotonou** -, ... tout semble avoir été fait pour empêcher la manifestation de la vérité.

La démarche des enquêteurs du BEA s'apparente davantage à une " instruction à charge" contre SENEGALAIR, avec comme conclusion simple que la collusion, intervenue à plus de dix mille (10.000) mètres d'altitude, résulte de l'incompétence de l'équipage de SENEGALAIR et des défaillances techniques de leur avion.

Nous allons donc rappeler les faits, en nous référant principalement au contenu du Rapport Final, relever les arguments avancés par le BEA pour tenter d'asseoir la culpabilité de SENEGALAIR, reprendre à notre compte les rejets des preuves fournies par le BEA et conclure sur les questions qui concernent principalement la CEIBA et dont le BEA Sénégal se refuse obstinément de poser.

A. Le RAPPEL DES FAITS

C'est par un Communiqué rendu public le Dimanche 6 Septembre 2015, lendemain du crash, que la Direction Générale de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie – ANACIM -, Administration aéronautique du Sénégal,, annonce " *qu'un aéronef de SENEGALAIR, immatriculé 6V AIM, en provenance de Ouagadougou et qui fait actuellement l'objet de recherches en mer, avait croisé le vol CEIBA Intercontinental, Boeing 737 800 CEL 071 à destination de Cotonou, à 18h 12mn TU, à environ 300 NM soit 555 Km de Dakar "*.

D'après les premières informations, il y aurait eu abordage entre les deux (2) avions, ce que les résultats de l'enquête technique permettront de confirmer ou d'infirmer. Le vol CEIBA, qui avait décollé de Dakar à 17h 29, a fait finalement Cap sur Malabo où il a atterri à 21h 40mn TU ".

Signalons que l'abordage est une collision entre deux (2) avions en vol.

B. ÉLÉMENTS à CHARGE C/ SENEGALAIR

Le BEA procède tout d'abord à un recensement exhaustif de tous les manquements de SENEGALAIR. C'est ainsi que l'on nous apprend que :

1. Le Certificat de Navigabilité – CDN – de l'avion n'était pas valable et que même le Permis d'Exploitation Aérienne – PEA – n'avait été validé que pour une durée restreinte ;

2. La licence du copilote n'était pas valable et il ne devait pas piloter un avion sous immatriculation sénégalaise ;

3. Le mécanicien n'était plus habilité à assurer la maintenance de l'avion ; et pire que tout,

4. L'avion de la SENEGALAIR avait de sérieux problèmes altimétriques car " l'altimètre de l'avion était défectueux avec comme conséquence, de sortir l'avion de son niveau normal " ;

5. L'avion faisait l'objet d'une exploitation abusive et n'était pas correctement entretenu et la compagnie trainait de sérieuses difficultés financières, et j'en passe.

Pour tenter d'asseoir la culpabilité de SENEGALAIR, on n'hésite pas sur les moyens ; c'est ainsi que le BEA fera appel à des événements survenus en 2013 et 2014 pour démontrer que l'avion de SENEGALAIR trainait " **une défaillance technique latente** ". Le BEA se déplacera jusqu'à Ouagadougou pour, entre autres, mettre en exergue les difficultés financières de SENEGALAIR. Mais, ce qui surprend surtout dans l'enquête du BEA Sénégal, c'est que, bien avant la publication du Rapport Final, les enquêteurs avaient été informés des lacunes, manquements et autres erreurs concernant leurs accusations.

C. DES ACCUSATIONS SANS FONDEMENT

Qu'il s'agisse du Certificat de Navigabilité, valide jusqu'à la date du 30 Juin et qui a été renouvelé le 1^{er} Juillet 2015, de la Licence du Co-pilote parfaitement valable ou de la compétence du mécanicien accompagnateur, toutes les accusations du BEA Sénégal sont non fondées au regard de la **Réglementation aéronautique sénégalaise**.

S'agissant du mécanicien de SENEGALAIR, les enquêteurs du BEA ont été informés, dès la publication du Rapport Préliminaire, que celui-ci disposait de " l'habilitation nécessaire pour exécuter l'entretien de l'avion et approuver sa remise en service ".

Concernant l'altimètre de l'avion, instrument qui permet de connaître avec précision l'altitude exacte de l'avion et qui est, du reste, le principal argument à charge du BEA contre SENEGALAIR et la principale cause de l'abordage entre SENEGALAIR et la CEIBA Intercontinental, l'ANACIM avait déjà indiqué que **rien, absolument rien, ne permet de l'affirmer**.

Dans l'enquête menée par le BEA, on a l'impression que tout est fait pour asseoir l'idée que l'avion de la CEIBA était au niveau FL 350 et que c'est l'avion de SENEGALAIR qui a abandonné son niveau de vol pour traverser celui de la CEIBA, se positionner au niveau supérieur à celui-ci, et tenter de redescendre à nouveau vers le niveau FL 340, avec toujours à son bord, un malade en urgence absolue.

Rien ne permet au BEA Sénégal de supposer un scénario aussi ridicule, d'autant que l'équipage de SENEGALAIR a toujours respecté son " Plan de vol FL 340 " et que tous ses changements de niveau se sont effectués, après autorisation des Contrôleurs, et conformément à la Réglementation.

Les indicateurs du FDR de la CEIBA, défectueux à bien des égards, ne suffisent pas à asseoir objectivement cette affirmation. Du reste, on comprend parfaitement la réaction du Directeur adjoint de SENEGALAIR qui s'est emporté en rappelant que son avion avait trois (3) altimètres et que ce serait le comble si les 3 tombaient en panne au même moment. Après tout, n'oublions pas que SENEGALAIR a fait plus d'une dizaine de sorties au Maroc et en Tunisie, de même que dans de nombreux espaces aériens de l'ASECNA et, pour le déplacement de Ouaga, avait été affrétée par la Mutuelle d'Assurances des Instituteurs de France, ce qui est tout de même, un gage de sérieux et de crédibilité.

Mais, ce qui est surprenant, pour ne pas dire plus, c'est que le Directeur du BEA Sénégal et l'enquêteur désigné savaient bien, **dès Janvier 2017**, que les accusations portées contre SENEGALAIR ne sont pas établies et que rien ne permet, pour l'instant, d'asseoir la responsabilité et encore moins, la culpabilité de SENEGALAIR. On ne comprend donc pas pourquoi le BEA a maintenu, dans le Rapport final, des accusations aussi graves et surtout rejetées par notre Administration aéronautique nationale.

C'est pire que de la diffamation, car, en agissant de la sorte, on condamne définitivement une compagnie et surtout, un équipage à tout point de vue, compétent et responsable.

D. LES FAUTES ET MANQUEMENTS DE LA CEIBA

Autant le Rapport Final a été très prolixe concernant SENEGALAIR, en listant, dans le détail, tout ce que cette compagnie aurait dû faire, autant le BEA est **totalemment muet** sur tous les manquements de la compagnie Equato-guinéenne CEIBA Intercontinental.

Faut-il le rappeler, la Compagnie CEIBA est non seulement " interdite de vol dans toute l'Europe et aux Etats Unis", mais elle figure en bonne place sur la liste noire actualisée 2017 des compagnies aériennes les plus dangereuses au monde.

Or, les compagnies figurant sur cette liste sont " **celles qui opèrent dans des conditions qui se situent en deçà des niveaux de sécurité essentiels reconnus au niveau international** ". Que la CEIBA soit sur la liste noire européenne depuis plus de dix (10) ans est une preuve du manque de crédit de cette compagnie.

Mais ce qu'on doit reprocher surtout à la CEIBA, c'est le **délit de fuite**, aggravé par le comportement du Commandant de bord.

1. Le délit de fuite

L'équipage de la CEIBA a fait tout d'abord cas " **d'une quasi-collusion** " (un accident évité de justesse) avec un trafic qui a traversé leur niveau de vol, tout en insistant sur le fait qu'il était au niveau FL 350. Le comportement de l'équipage se caractérise ensuite par le refus de fournir les moindres renseignements après le contact entre les deux (2) aéronefs et une violation constante des règles élémentaires en matière de sécurité aérienne.

Revenons aux faits.

L'avion de la CEIBA, dès l'abordage, a tout d'abord contacté Bamako au lieu de Dakar alors qu'il était toujours dans l'espace aérien sous contrôle de Dakar. Et ce n'est qu'après qu'il signale l'abordage et déclare que tout est sous contrôle. L'équipage refuse obstinément de fournir le moindre renseignement et passe tout son temps à réclamer des informations concernant l'avion de la SENEGALAIR. Or, au vu des dégâts causés par le contact entre les deux (2) aéronefs, il est impossible que l'équipage ne se soit pas rendu compte de l'abordage dès la survenance du choc.

Alors que la réglementation aérienne tout comme le Droit aérien exige de l'équipage qu'il se pose immédiatement dans " le premier aéroport adéquat ", à savoir Bamako ou Dakar, le Commandant de bord – CDB - décide de rejoindre sa base à Malabo – à plus de **3.000 Km** - , refusant même de se poser à Cotonou, beaucoup plus proche et **aéroport de destination de la quasi-totalité des passagers**.

Or, en décidant de rejoindre directement sa base à Malabo, par un vol de 03 h 28 mn sans maîtrise des conséquences et des risques encourus, le Commandant de la CEIBA efface par la même occasion, **tous les enregistrements des conversations cockpit, des communications, des alarmes et signaux de vol** ; en effet, les enregistreurs qui tournent en boucle ne conservent que les deux (2) dernières heures d'enregistrement.

Ainsi, le refus du pilote de la CEIBA de se poser et d'aller directement à sa base rend surtout impossible la connaissance de l'état de l'avion et des membres de l'équipage au moment du choc. **Et pire que tout, il empêche les enquêteurs de recueillir les témoignages des passagers du vol.**

IL s'agit, en droit pénal aérien, d'un délit de fuite aggravé.

Mais, ce qui surprend dans le Rapport Final du BEA Sénégal, c'est le mutisme total observé par l'enquêteur et le Directeur du BEA sur ce délit de fuite. Il n'est mentionné nulle part dans le Rapport Final. Le BEA Sénégal aura ainsi réussi l'exploit, dans une enquête d'accident impliquant la compagnie CEIBA, de ne mentionner dans son Rapport final, ni l'interdiction de vol qui frappe cette compagnie en Europe et aux Etats Unis depuis plus de dix (10) ans, ni de la présomption de délit de fuite commis par l'un de ses pilotes.

Ce n'est plus seulement une " enquête à charge " contre SENEGALAIR, mais **des soupçons sérieux de complicité** dans un délit aggravé.

Mais si le BEA est muet en ce qui concerne le Commandant du vol de la CEIBA, tel n'est pas le cas des responsables de cette compagnie.

2. Déclarations de Responsables de la CEIBA

Dès le Jeudi 17 Septembre 2015 soit une dizaine de jours après l'accident, un quotidien de la place annonçait que deux (2) enquêteurs français, déployés par Paris – une des personnes disparues était française – sont à Malabo pour inspecter le Boeing 737 de la CEIBA avant d'entendre l'équipage de l'avion, notamment " **le pilote fugitif** ".

Et comme pour répondre à cette accusation, on apprenait deux (2) jours plus tard, la réaction des autorités équato-guinéennes qui saluaient l'acte du Commandant de bord – CDB - de la CEIBA pour " son sang-froid ", précisant que si le CDB avait paniqué, il y aurait eu beaucoup de morts. Et le Représentant de la CEIBA de préciser que " *le pilote n'a pas fui. Il a fait le meilleur choix en retournant à Malabo pour nous éviter des dépenses supplémentaires. S'il avait continué vers Cotonou, l'avion y serait immobilisé et nous serions obligés de payer des droits de stationnement. D'ailleurs, le pilote sera décoré prochainement par les autorités équato-guinéennes* ".

Les sept (7) morts du côté sénégalais ne sont, sans doute, rien comparés aux taxes de stationnement.

On comprend aisément, au vu de pareilles déclarations du représentant de cette compagnie, pourquoi la CEIBA est interdite de vol en Europe et aux Etats Unis.

E. LA CONDUITE DE L'ENQUETE

Dans sa conduite de l'enquête, le BEA Sénégal a procédé à des actions dont on s'interroge de l'utilité dans la compréhension de l'accident. C'est ainsi qu'il s'est rendu à Ouaga puis à Malabo. Ces divers déplacements appelés " AUDIT " n'ont certainement pas contribué à la manifestation de la vérité.

Le BEA s'est ensuite rendu en France et aux Etats Unis.

- **Déplacement à Ouaga et Malabo**

Dans le Rapport final, on nous apprend que le BEA a rencontré, à Ouaga, les services chargés de l'assistance et les fournisseurs de carburant dont les offres ont été rejetées par l'équipage de SENEGALAIR. Et le BEA en déduit, sans hésiter, que c'est pour " **des raisons financières** ".

Or, s'agissant d'un avion affrété pour une évacuation médicale, et devant transporter **un malade en urgence absolue**, on se demande pourquoi perdre son temps dans le nettoyage des fauteuils ou le balayage du parquet. Du reste, il est évident que l'avion a été mis dans d'excellentes conditions d'hygiène, de salubrité et de propreté maximales avant le départ de Dakar, pour des raisons médicales évidentes.

Quant au carburant, un simple coup de téléphone à l'Aéroport de Yoff, aurait permis à l'enquêteur de savoir que SENEGALAIR avait fait le plein à Dakar et qu'il disposait donc, d'assez de carburant pour faire presque deux (2) aller-retour. Manifestement, c'est beaucoup plus des accusations sournoises qu'une enquête.

Concernant le déplacement à Malabo pour rencontrer l'équipage, collectivement et individuellement selon le cas, une seule réponse a été servie au BEA Sénégal, à savoir : " **on a entendu un léger bruit** ".

Le BEA aurait plutôt gagné en se rendant à Cotonou, faire un appel à témoins, tenter de retrouver des passagers du vol afin d'apprendre ce qui s'est réellement passé. Le BEA aurait même pu se faire accompagner, dès le début, par des Agents et Officiers de Police Judiciaire de chez nous, expérimentés et capables de déterminer les points de contact, la position des avions au moment de l'abordage, et apporter des réponses à beaucoup de questions concernant l'accident.

Mais, il fallait le vouloir.

• Déplacement au BEA France et aux Etats Unis

Le BEA Sénégal s'est rendu à l'aéroport du Bourget, siège du BEA France pour l'exploitation des enregistreurs des données du vol et des conversations dans la cabine de pilotage – **les boîtes noires** -, reçues de la compagnie CEIBA, " par container avec cadenas, plus de 45 jours après la collision " et tout en précisant, que le déplacement s'est effectué " en présence de toutes les parties " .

Pour le BEA Sénégal, par toutes les parties, il faut comprendre, outre les enquêteurs, le Représentant accrédité de la Guinée Equatoriale accompagné de trois (3) conseillers de la CEIBA et d'un représentant de l'Autorité de l'Aviation Civile de Guinée Equatoriale. Ni SENEGALAIR, ni l'ASECNA, ni l'ANACIM et ni l'Aéroport de Dakar n'étaient représentés.

- Concernant les enregistrements dans le cockpit, ils ont été tous effacés du fait que l'avion a fait plus de trois (3) heures de vol pour rejoindre sa base. Le BEA Sénégal ne fait toutefois aucune observation sur le fait que **le micro-casque du pilote, celui du copilote ainsi que le micro du cockpit dit d'ambiance soient tous non fonctionnels et que toutes les conversations, sons et alarmes soient inintelligibles**. Mieux ou pire, la transcription de certaines informations a été réalisée grâce au Directeur des Opérations de la CEIBA
- S'agissant de l'enregistreur des données de vol FDR, le BEA Sénégal affirme que le Boeing 737 de la CEIBA a fait toute sa croisière au niveau unique de vol FL 350 – de Dakar à Malabo – (à plus de 3.000 Km), alors que toute la zone traversée était couverte par de fortes perturbations pluvio-orageuses. De même, il est fort regrettable que le BEA Sénégal n'ait pas eu connaissance de " de l'absence de détection par le Contrôle Radar de Dakar et le trafic environnant d'un autre Boeing 737.800 de la CEIBA ", intervenue le 16 Septembre 2015, soit dix (10) jours après le crash. Les explications de l'ASECNA auraient été, sans doute, fort instructives.
- Autrement plus grave, le BEA Sénégal oublie de mentionner dans ses conclusions, le fait signalé par le BEA France, à savoir que " la trajectoire du Boeing 737 de la CEIBA, obtenue à partir de la latitude et de la longitude enregistrée dans le FDR, a été tracée dans Google Earth et que **pour une raison inconnue**, cette trajectoire présente un

décalage de plusieurs centaines de mètres visible au décollage et à l'atterrissage".

- Pour ce qui est du **TCAS**, système d'avertissement de trafic et d'évitement de collision, examiné aux Etats Unis, le BEA mentionne que celui du Boeing 737 de la CEIBA fonctionne normalement et ajoute, sans aucune preuve matérielle, que celui de l'avion de la SENEGALAIR " tombait en panne de façon intermittente ", suscitant à juste raison, l'ire de la Direction de l'ANACIM. On est, cependant, obligé de s'interroger sur l'utilité d'un TCAS qui n'avertit personne, dans les avions de la compagnie CEIBA.
- Enfin, on est surpris que le BEA Sénégal n'ait pas mentionné le délit de fuite alors que **le constructeur Boeing** a bien précisé " qu'à partir de la cabine de pilotage, on ne peut pas évaluer les conséquences du choc sur la structure de l'avion et donc sur la sécurité des passagers ; et que par conséquent, il aurait été plus judicieux de se poser sur le premier aéroport adéquat, Bamako ou Dakar et d'appliquer les procédures appropriées". Le pilote de la CEIBA sait très bien que la poursuite du vol, outre qu'elle efface tous les enregistrements, est constitutive du délit de fuite.

F. LES RESPONSABILITES DANS LE CRASH

Pour situer les responsabilités des uns et des autres dans le crash, le BEA Sénégal commence par lister ce qu'il appelle "les faits établis". Ce sont tous les éléments d'accusation à charge contre SENEGALAIR, déjà connus et relatifs au Certificat de Navigabilité –CDN -, aux Licences des Pilote et Copilote, aux authentications, etc. Le BEA reprend à nouveau les mêmes arguments concernant l'absence de surface financière solide, nous offre un cours de droit du travail sur les Contrats et in fine, de l'altimètre de l'avion de la SENEGALAIR. Tout est repris à nouveau, avant qu'il nous livre la cause principale de l'accident :

- Le Commandant de Bord de l'avion de la CEIBA a affirmé **avoir vu** " l'avion de la SENEGALAIR descendre sur eux " ;
- Le défaut d'altimétrie a **peut-être** contribué à la collusion en vol.

Ainsi donc, si on écarte toutes les accusations liées aux Licences, CDN, à la compétence des mécaniciens et autres rejetées par l'ANACIM, Autorité de l'Aviation Civile au Sénégal, il ne reste que la déclaration d'un Commandant de Bord, co-auteur de l'accident, coupable du délit de fuite aggravé, pour asseoir la responsabilité de SENEGALAIR.

Au vu des arguments avancés, des accusations non fondées et du mutisme observé sur certains éléments de l'enquête, on ne peut que se demander s'il n'y a pas une volonté évidente de faire une " enquête à charge ".

Domage que l'équipage de SENEGALAIR qui a fait preuve, au vu de ses contacts avec les organismes de contrôle aérien, d'une courtoisie, d'un sang-froid et d'une grande sérénité, ne soit pas en vie pour apporter sa part de vérité.

Il est également fort regrettable que les membres de l'équipe médicale qui était partie pour sauver une vie – une humanitaire de surcroit -, aient perdu leurs vies.

En conclusion, il faut noter de graves faiblesses dans l'enquête et surtout, une volonté manifeste de ne pas aller au fond des choses, notamment en ce qui concerne les responsabilités de l'ASECNA, pourtant en première ligne, de l'ANACIM et surtout de l'équipage et des responsables de la Compagnie aérienne CEIBA Intercontinental.

Espérons que nous n'aurons pas à subir d'ici quelque temps, une nouvelle " jurisprudence **Bateau le JOOLA** ", à savoir qu'il n'y a aucun responsable et que seul l'équipage de SENEGALAIR, au fond de l'océan, est coupable du crash.

Dakar, le 27 Avril 2018

Djibril Birasse BA

Ancien Responsable du Contentieux. **ASECNA**